



Санкт-Петербургское
государственное унитарное
предприятие городского
электрического транспорта

СПб ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

П Р И К А З

29 ЯНВ 2015 № 80

Санкт-Петербург

О введении в действие
Должностной инструкции водителя трамвая

В связи с внесением изменений в должностную инструкцию водителя трамвая Санкт-Петербурга и приведением текста инструкции в соответствие с нормативными документами

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить и ввести в действие «Должностную инструкцию водителя трамвая Санкт-Петербурга» (приложение 1) с 01 апреля 2015г.

2. Начальнику ОСП «Служба материально-технического снабжения» А.С. Богдановскому заказать печать «Должностной инструкции водителя трамвая Санкт-Петербурга» тиражом 4,5 тыс. экземпляров и в срок до 01 марта 2015г. распределить по ОСП.

3. Руководителям обособленных структурных подразделений:

3.1. В срок до 01 апреля 2015г. провести ознакомление с инструкцией работников, должностные обязанности которых связаны с эксплуатацией трамвая, с последующей проверкой знаний.

3.2. Выдать на руки водителям трамвая «Должностную инструкцию водителя трамвая Санкт-Петербурга» с оформлением расписки (Приложение №14 к должностной инструкции водителя трамвая Санкт-Петербурга).

5. Директору ОСП « Учебно-курсовой комбинат» В.П.Толстиковой ввести в программы обучения учеников водителей трамвая и повышения квалификации водителей трамвая изучение «Должностной инструкции водителя трамвая Санкт-Петербурга».

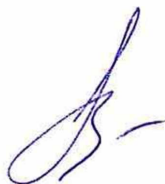
6. С 01 апреля 2015г. считать утратившей силу «Должностную инструкцию водителя трамвая Санкт-Петербурга», утвержденную приказом директора СПб ГУП «Горэлектротранс» от 07.07.2008г. № 762.

7. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя директора предприятия по организации перевозок и управлению на транспорте Лаврентьеву О.Н.

Директор предприятия

В.А.Остриков

Подготовлено
Заместитель начальника
ОСП «Служба движения»

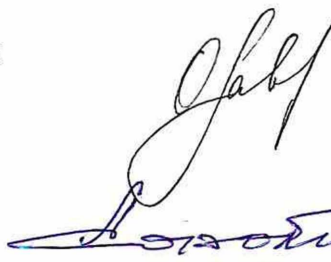


Н.Г. Шумакова

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ
Должностной инструкции водителя трамвая Санкт-Петербурга

СОГЛАСОВАНО:

Заместитель директора предприятия
по организации перевозок
и управлению на транспорте



О.Н.Лаврентьева

Главный ревизор по безопасности
движения



А.А. Сорокин

Начальник ОСП «Служба движения»



И.А. Поняева

Начальник СПС



А.Ю. Ковешников

Начальник отдела охраны труда



Н.А. Разоронова

Начальник правового управления



Ю.Б.Абрамова

Начальник ООТиЗ



Л.Л.Хромойкина

Председатель первичной
профсоюзной организации
СПб ГУП «Горэлектротранс»



Г.С.Крылова



УТВЕРЖДАЮ

Директор СПб ГУП «Горэлектротранс»

В.А. Остряков



**ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ
ВОДИТЕЛЯ ТРАМВАЯ
САНКТ - ПЕТЕРБУРГА**

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

1.1. К работе в качестве водителя трамвая допускаются лица прошедшие:

- медицинский осмотр и признанные годными по состоянию здоровья;
- обучение в установленном порядке, стажировку в установленном объеме, имеющие:
- свидетельство о присвоении квалификации водителя трамвая;
- удостоверение водителя на право управления трамваем, выданное Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее ГИБДД МВД);
- допуск к самостоятельной работе в электроустановках напряжением до 1000В (III группа по электробезопасности, удостоверение установленного образца).

1.2. Присвоение водителям трамвая 3 тарифного разряда производится приказом по ОСП «Учебно-курсовой комбинат» после успешного завершения обучения. Присвоение очередного разряда производится в соответствии с «Положением об аттестационных комиссиях в СПб ГУП «Горэлектротранс» и обособленных структурных подразделениях», утвержденным приказом по СПб ГУП «Горэлектротранс».

1.3. Водитель трамвая обязан осуществлять управление трамваем с соблюдением:

- правил дорожного движения;
- правил технической эксплуатации трамвая;
- требований данной должностной инструкции;
- правил по охране труда на городском электротранспорте и правил технической эксплуатации электроустановок потребителей.

1.4. Водитель трамвая должен знать:

- должностную инструкцию водителя трамвая Санкт-Петербурга (далее ДИ);
- правила дорожного движения (далее ПДД);
- правила технической эксплуатации трамвая (далее ПТЭ);
- правила технической эксплуатации электроустановок потребителей;
- правила по охране труда на городском электротранспорте в объеме выполняемой работы;
- инструкцию по охране труда для водителя трамвая;
- инструкцию по порядку ведения путевых листов (оформлению путевого листа);
- устройство и принцип действия трамвайных вагонов, эксплуатируемых предприятием и их оборудования;

- порядок обнаружения и устранения технических неисправностей на трамвайных вагонах, эксплуатируемых предприятием;
- периодичность видов технического обслуживания подвижного состава;
- инструкцию по безопасности движения при производстве маневровых работ на территории трамвайных парков, конечных станций;
- инструкцию о порядке движения поездов по неправильному (левому) пути;
- инструкцию о порядке движения на однопутном участке;
- инструкцию по сцепке и буксировке вагонов;
- инструкцию по применению режима автономного хода трамвайного вагона;
- рекомендации по экономии электроэнергии;
- порядок оформления поездной документации;
- положение о книжке водителя;
- действующие приказы, указания и распоряжения, относящиеся к работе водителя;
- правила пользования наземным пассажирским транспортом;
- порядок оказания первой помощи пострадавшим при несчастных случаях;
- профиль, особенности пути обслуживаемого маршрута, трассы объезда, порядок следования при направлении в командировочный рейс;
- действия водителя при наступлении страхового случая (ДТП), с учетом соблюдения Правил страхования;
- действия водителя при повреждении контактной сети, сходе вагона с рельс.

Водитель трамвая 4 разряда должен дополнительно знать:

- профиль и особенности пути всех маршрутов, обслуживаемых данным парком.

Водитель трамвая 5 разряда должен дополнительно знать:

- профиль и особенности пути всех маршрутов города.

1.5. Водителю запрещается работать на маршрутах и типах подвижного состава, не вписанных в книжку водителя.

1.6. Водитель обязан ежемесячно посещать технические занятия, инструктивные совещания и другие мероприятия, направленные на обеспечение безопасности движения и техники безопасности, проводимые руководством предприятия. Проходить повторные инструктажи по охране труда в установленные сроки.

1.7. Водитель обязан своевременно проходить медицинские периодические осмотры в соответствии с п. 4.1 прил. 1, пп. 2, 27, 12 прил. 2 Приказа Министерства здравоохранения и социального развития России № 302-н от 12.04.2011 «Об утверждении перечней вредных и (или) опасных производственных факторов и работ, при выполнении которых проводятся предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования), и Порядка проведения предварительных и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, занятых на тяжелых работах и на работах с вредными и (или) опасными условиями труда» для подтверждения профпригодности к управлению трамваем.

1.8. При наличии в водительском удостоверении отметки «Очки» или имеющемся предписании медицинской комиссии водитель обязан работать в очках или контактных линзах.

Водителю рекомендуется иметь при себе запасные очки (при использовании контактных линз запасные очки не требуются).

1.9. Водитель непосредственно подчинен начальнику маршрута.

Водитель трамвая обязан выполнять оперативные распоряжения, связанные с обеспечением безопасности перевозки пассажиров, безопасности движения, выполнением расписания движения:

- на территории ОСП – диспетчера парка;
- при работе на линии – диспетчеров конечной станции, осуществляющих диспетчерское руководство движением трамвая, линейных работников ОСП «Служба движения», работников СПб ГУП «Горэлектротранс», имеющих удостоверение с правом контроля и отдачи распоряжений на линии, сотрудников МВД (сообщив о полученных распоряжениях старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения).

Водитель-стажер обязан выполнять указания водителя-инструктора в объеме настоящей инструкции.

Водителю ЗАПРЕЩАЕТСЯ выполнять распоряжения, противоречащие настоящей инструкции.

1.10. Водитель, причастный к дорожно-транспортному происшествию (далее ДТП), должен действовать в соответствии с требованиями настоящей инструкции (разд.4) и ПДД. Сразу же после оформления ДТП в ГИБДД водитель должен явиться в парк для оформления письменного объяснения о случившемся.

В течение 3 рабочих дней с момента происшествия водитель обязан прибыть в парк для разбора случая.

1.11. Водитель, следующий за транспортом, с которым произошло ДТП или вагоном (поездом), делающим задержку, а также водитель, проезжающий во встречном направлении, обязаны:

- принять меры по оповещению старшего диспетчера диспетчерского отдела Службы движения о данном ДТП, задержке движения;
- остановить свой вагон (поезд) по сигналу водителя неисправного вагона (поезда), троллейбуса и, соблюдая требования безопасности движения, осуществить пересадку пассажиров из неисправного транспортного средства в свой вагон (поезд).

1.12.0 каждом несчастном случае на производстве пострадавший или очевидец должен немедленно сообщить непосредственному руководителю. Если несчастный случай произошел на линии, то необходимо сообщить ближайшему линейному работнику Службы движения или старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения.

1.13.0 каждой задержке движения (независимо от виновности), выбытии подвижного состава из движения и другом браке, водитель обязан представить письменное объяснение в течение суток в отдел эксплуатации парка:

- по окончании смены в парке – лично начальнику маршрута или ответственному работнику парка;
- по окончании смены на линии – передать со сменяющим его водителем.

1.14. Во время работы водитель обязан:

- быть опрятным, в форменной одежде установленного образца и удобной обуви на устойчивом каблуке высотой не более 4 см, иметь солнцезащитные очки.

1.15. Водитель обязан содержать рабочее место в чистоте. Запрещается курить в кабине (салоне) трамвая.

1.16. Водитель обязан быть вежливым и предупредительным.

1.17. При обнаружении в салоне вагона забытых вещей, посторонних предметов и т.п. водитель обязан действовать согласно специальной инструкции, утвержденной приказом СПб ГУП «Горэлектротранс».

1.18. Водителю запрещается:

- устанавливать дополнительное оборудование (электрические печи, радиоприемники и т.д.) и вносить изменения в конструкцию вагона (поезда);
- клеить (закрашивать) стекла кабины, в том числе дверей в салон транспортного средства;
- размещать элементы декора, ограничивающие обзорность с рабочего места водителя и (или) ухудшающие внешний вид подвижного состава.

Водителю разрешается:

- использовать личный видеорегистратор при неисправности или отсутствии штатного, по согласованию с руководителем ОСП.

1.19. Во время работы на линии и в парке водитель несет ответственность за сохранность:

- трамвайного вагона (поезда), его оборудования;
- экипировочного инвентаря и документации (согласно п. 2.7 настоящей инструкции).

При применении средств, входящих в состав аптечки первой помощи, а также при использовании огнетушителя в случаях возгорания подвижного состава, водитель должен по окончании смены предоставить в отдел эксплуатации парка объяснение об обстоятельствах случая, и дать заявку на пополнение использованных средств и замену огнетушителя.

1.20. Передача управления трамвайным вагоном (поездом) допускается только по производственной необходимости после согласования со старшим диспетчером Диспетчерского отдела ОСП «Служба движения», с обязательным оформлением в книге трамвая.

Водитель может передать управление только:

- сменяющему его водителю;
- работникам, имеющим удостоверение на право управления транспортным средством (трамваем) и служебное удостоверение с правом контроля и отдачи распоряжений на линии, при исполнении ими служебных обязанностей;
- водителю трамвая на маневровых работах, по подгонке, расстановке и испытанию (обкатке) подвижного состава.

Водитель-инструктор обязан допускать к управлению трамвайным вагоном (поездом) закрепленного стажера или ученика.

1.21. К работе в качестве водителя-инструктора допускаются водители 4 и 5 разрядов, прошедшие обучение, имеющие свидетельство водителя-инструктора и утвержденные приказом по парку.

1.22. Водители:

- впервые нанимаемые на работу после обучения;
- иногородние водители;
- имеющие перерыв в работе;
- назначаемые на работу на новом маршруте;
- при переводе на новый тип подвижного состава, допускаются к управлению трамваем после прохождения обязательных инструктажей по безопасности движения, в соответствии с требованиями действующих «Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным

транспортом и городским наземным электрическим транспортом», повторного (внепланового) инструктажа по охране труда и стажировки. Продолжительность стажировки устанавливается в соответствии с «Положением об аттестационной комиссии в СПб ГУП «Горэлектротранс» и в обособленных структурных подразделениях в зависимости от стажа и срока перерыва в работе по специальности.

1.23. Водитель несет ответственность в законодательном порядке за нарушение требований настоящей инструкции. В зависимости от степени и характера нарушения, допущенного водителем, к нему могут быть применены следующие меры воздействия:

- запись в книжке водителя о допущенном нарушении;
- изъятие из книжки водителя талонов №№1, 2, 3;
- изъятие книжки водителя;
- наложение дисциплинарного взыскания;
- частичное или полное лишение премии;
- взыскание в установленном законом порядке суммы материального ущерба, причиненного предприятию.

1.24. В соответствии с приказом Минтранса РФ от 05 августа 2011 г. №209 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств городского наземного электрического транспорта» на транспортном средстве водитель несет ответственность за обеспечение транспортной безопасности, в том числе:

1.24.1. Перед началом движения убедиться, что дверь кабины водителя и места доступа к оборудованию жизнеобеспечения надежно закрыты в соответствии с п.22.1 приказа Минтранса РФ от 05 августа 2011 г. №209.

1.24.2. Проводить осмотр трамвая перед выездом и по прибытии на конечные станции, при возвращении на территорию объекта транспортной инфраструктуры, с целью выявления предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в салон трамвая и кабину в соответствии с п.5.35 приказа Минтранса РФ от 05 августа 2011 г. №209.

1.24.3. Контролировать выход и вход пассажиров на остановках, в том числе с помощью систем видеонаблюдения в соответствии с пп. 22.3.2., 22.3.4. приказа Минтранса РФ от 05 августа 2011 г. №209.

1.24.4. В случае совершения акта незаконного вмешательства, в соответствии с п.5.38 приказа Минтранса РФ от 05 августа 2011 г. №209, незамедлительно применить (произвести нажатие) кнопку тревожной сигнализации (при наличии) или незамедлительно известить старшего диспетчера диспетчерского отдела Службы движения.

ПЕРЕЧЕНЬ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ УГРОЗ СОВЕРШЕНИЯ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ:

- угроза захвата - возможность захвата транспортных средств (далее - ТС), установления над ними контроля силой или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания;
- угроза взрыва - возможность разрушения ТС или нанесения им и/или их грузу, здоровью персонала, пассажирам и другим лицам повреждений путем взрыва (обстрела);
- угроза размещения или попытки размещения на ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ) - возможность размещения или совершения действий в целях размещения каким бы то ни было способом на ТС

- взрывных устройств (взрывчатых веществ), которые могут разрушить ТС, нанести им и/или их грузу повреждения;
- угроза поражения опасными веществами - возможность загрязнения ТС или их критических элементов опасными химическими, радиоактивными или биологическими агентами, угрожающими жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц;
- угроза захвата критического элемента ТС - возможность захвата критического элемента ТС, установления над ним контроля силой или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания;
- угроза взрыва критического элемента ТС - возможность разрушения критического элемента ТС или нанесения ему повреждения путем взрыва (обстрела), создающего угрозу функционированию ТС, жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц;
- угроза размещения или попытки размещения на критическом элементе ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ) - возможность размещения или совершения действий в целях размещения каким бы то ни было способом на критическом элементе ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ), которые могут разрушить критический элемент ТС или нанести ему повреждения, угрожающие безопасному функционированию ТС, жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц;
- угроза блокирования - возможность создания препятствия, делающего невозможным движение ТС, угрожающего жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц;
- угроза хищения - возможность совершения хищения элементов ТС, которое может привести их в негодное для эксплуатации состояние, угрожающее жизни или здоровью.

2. ЯВКА ВОДИТЕЛЯ НА РАБОТУ И ПРИЕМКА ВАГОНА (ПОЕЗДА) .

2.1. Водитель, согласно путевому листу, прибывает на смену в парк или на конечную станцию с учетом подготовительно-заключительного времени.

2.2. Перед началом работы водитель обязан пройти предрейсовый медицинский осмотр, в том числе, по требованию медработника, контроль за наличием наркотических веществ в организме (наркотическое опьянение).

2.2.1. При допуске на смену в парке или на конечной станции водитель обязан предъявить диспетчеру:

- путевой лист с личной подписью водителя о готовности его к работе по состоянию здоровья и отметкой о прохождении предрейсового медицинского осмотра;
- водительское удостоверение на право управления транспортным средством, выданное ГИБДД.

При наличии в водительском удостоверении отметки «очки обязательны» водитель обязан работать в очках. Водителю рекомендуется иметь при себе запасные очки. (При использовании контактных линз запасные очки не требуются).

- книжку водителя с талонами предупреждения (№№ 1, 2, 3);
- удостоверение о проверке знаний правил работы в электроустановках до 1000В.

Водитель - стажер обязан дополнительно предъявить диспетчеру лист стажера.

Ученик водителя обязан предъявить диспетчеру:

- путевой лист с личной подписью ученика водителя о готовности его к работе по состоянию здоровья и отметкой о прохождении предрейсового медицинского осмотра;
- водительское удостоверение на право управления транспортным средством, выданное ГИБДД;

При наличии в водительском удостоверении отметки «очки обязательны» ученик водителя обязан работать в очках. Ученику водителя рекомендуется иметь при себе запасные очки. (При использовании контактных линз запасные очки не требуются).

- учетную книжку прохождения пассажирской практики;
- удостоверение о проверке знаний правил работы в электроустановках до 1000В.

2.2.2. При смене водителя на конечной станции сменяющий водитель обязан предъявить сменяемому водителю путевой лист, должным образом оформленный диспетчером парка и диспетчером конечной станции.

2.3. Документом на право выезда из парка или с конечной станции и движения поезда по маршруту является путевой лист, должным образом оформленный диспетчером парка и конечной станции.

2.4. Допуск к работе учеников-водителей и стажеров производится в соответствии с п. 2.1, 2.2, 2.3 настоящей инструкции.

- в путевом листе водителя-инструктора должен быть указан табельный номер водителя-стажера, стоять штамп «Водитель работает со стажером»;
- в путевом листе водителя-стажера должен быть указан табельный номер водителя-инструктора, стоять штамп «Стажер».

2.5. После получения у диспетчера парка допуска к работе водитель должен получить:

- книгу трамвая;
- закрепленный за вагоном (поездом) инструмент и инвентарь;
- документ о прохождении технического осмотра (копия диагностической карты);
- пакет документов по обязательному страхованию транспортных средств, документы по страхованию гражданской ответственности под личную подпись.

Проверить в книге трамвая:

- отметку мастера о выполнении заявок и готовности вагона (поезда) к работе на линии (штамп, заверенный подписью);
- отметку лица, уполномоченного приказом по парку при выполнении повторной заявки;
- наличие штампа о прохождении вагоном ежедневного осмотра (ЕО) с подписью мастера.

При приемке вагона (поезда) убедиться в выполнении всех заявок, при необходимости оформить повторную заявку в журнал повторных заявок и книгу трамвая и сообщить лицу, ответственному за выпуск.

2.6. При отсутствии в книге трамвая отметки о выполнении заявок, водитель должен получить у мастера письменное подтверждение выполнения заявок и разрешение на приемку вагона (поезда).

Водителю ЗАПРЕЩАЕТСЯ работать на линии без отметки в книге трамвая лица, ответственного за выполнение заявок, в том числе повторных.

2.7. Выпускаемый на линию трамвайный вагон должен быть экипирован:

- правилами пользования наземным пассажирским транспортом;
- расписанием движения вагона (поезда) (поездным расписанием);
- книгой трамвая;
- пакетом документов по обязательному страхованию транспортных средств;
- документами по страхованию гражданской ответственности;
- противооткатным упором (башмаком);
- закрепленным за вагоном инструментом;
- знаком аварийной остановки;
- медицинской аптечкой;
- огнетушителями порошковыми или углекислотными, емкостью не менее 5л, один из которых находится в кабине водителя, в том числе:
 - для четырехосного вагона – не менее двух;
 - для сочлененного – не менее трех;
- съемными аварийными сцепными приборами;
- тремя штырями (1 – «аварийный», 2 – «простых»);
- ломиком для перевода стрелки;
- двумя деревянными вкладышами для закладки пера стрелки;
- в зимнее время: лопатой, метелкой, скребком;
- рукояткой реверсивного вала (съемной), где это предусмотрено конструкцией;
- ключом от замкового устройства блокировки цепей управления, где это предусмотрено конструкцией;
- запасным комплектом плавких предохранителей, где это предусмотрено конструкцией (при получении необходимо проверить их исправность);
- радиоусилителем и микрофоном, автоинформатором;
- видеорегистратором, видеокамерами в кабине и салоне, где это предусмотрено;
- скоростемером, где это предусмотрено;
- запасом песка в песочницах;
- маршрутными указателями (лобовыми, боковыми и задними);
- опознавательным знаком «Начинающий водитель» установленной формы, если водитель, управляющий трамваем, имеет стаж работы менее 2-х лет;
- знаком «Внимание, пассажир!»;
- маршрутной схемой;
- карточками с информацией о водителе и кондукторе.

2.8. Водитель должен иметь при выезде из парка индивидуальные средства защиты:

- диэлектрические перчатки (необходимо при получении проверить их пригодность к применению);
- хлопчатобумажные рукавицы или перчатки с полимерным покрытием;
- сигнальный жилет.

2.9. При обнаружении повреждения трамвайного вагона (поезда) или (и) оборудования салона и кабины водитель должен сделать запись в книге трамвая и заверить ее у начальника смены.

2.10. При обнаружении неисправностей, с которыми запрещается эксплуатация трамвайного вагона (поезда) на линии (согласно ПТЭ п. 3.3.2, 2001г.), водитель обязан сообщить об этом ответственному за выпуск и записать

заявку в книгу трамвая, если заявка повторная – и в журнал повторных заявок.

При предоставлении другого (исправного) вагона – немедленно приступить к его приемке.

При отсутствии другого (исправного) вагона – водитель поступает в распоряжение диспетчера парка и, при необходимости, может быть направлен на работу на другой наряд, маршрут с соответствующим оформлением путевого листа.

После устранения выявленных неисправностей водитель должен немедленно произвести приемку вагона, оформить путевой лист у диспетчера, получив письменное указание о времени отправки и пути следования.

2.11. Перед началом движения трамвайного вагона (поезда) на территории парка или в депо водитель обязан:

- убедиться в отсутствии запрещающих плакатов на подвижном составе;
- убедиться, что кожухи (ограждения) электрооборудования находятся в «закрытом состоянии»;
- убедиться в отсутствии ремонтных рабочих (в поезде, в смотровой канаве, на крыше вагона);
- убедиться в отсутствии на рельсах или на близком от них расстоянии предметов, мешающих движению поезда;
- проверить, закрыты ли откидные борта;
- при наличии блокировки контактного провода в депо, убедиться в наличии разрешающего сигнала;
- окриком: «Осторожно, поезд №, трогается с пути №, предупредить об отправлении поезда, подать 3 предупредительных звонка, дважды включить на маневровую позицию, с интервалом между рывками не менее 2-х секунд, сразу же выключая контроллер;
- закрыть двери и, обеспечивая безопасность движения, выехать с территории депо или отстойных путей (при движении поезда должна быть открыта первая дверь первого вагона);
- соблюдать скорость движения поезда по путям депо и территории парка не более 5 км/час;
- при подъезде к воротам депо и проезде их подавать сигналы звонком.

2.12. При движении трамвайного вагона (поезда) на территории парка, водитель должен быть внимателен в местах слияния путей. Преимуществом проезда пользуется водитель, у которого нет помехи справа.

2.13. Перед выездом с территории парка водитель обязан:

- доложить ответственному за выпуск, на какую конечную станцию (в соответствии с расписанием или письменным распоряжением диспетчера) следует вагон (поезд);
- убедиться в полном открытии и остановке створок ворот.

2.14. Выезжать на линию на подвижном составе без кондуктора запрещается, за исключением маршрутов, на которых внедрено бескондукторное обслуживание пассажиров.

2.15. На нулевом (парковом) рейсе, обеспечивая безопасность движения, водитель обязан (без пассажиров) проверить на прямом участке пути, определенном приказом по парку:

- действие всех видов тормозов;
- наличие свободного хода вагона (поезда) (выбега);
- плавность набора скорости;

- работу вагона в режиме автономного хода (при его наличии);
- убедиться в отсутствии постороннего шума и стука;
- состояние колесных пар на наличие проката.

2.16. В случае обнаружения на нулевом (парковом) рейсе какой-либо неисправности водитель должен действовать в соответствии с пп. 4.9, 4.10 настоящей инструкции.

2.17. На нулевом (парковом) рейсе водитель обязан останавливать трамвайный вагон (поезд) на всех обязательных остановках и производить посадку и высадку пассажиров во все вагоны поезда.

2.18. По прибытии трамвайного вагона (поезда) на конечную станцию водитель обязан:

- оформить приемку вагона в путевом листе и в книге трамвая - в соответствующей графе указать дату, свою фамилию, табельный номер и заверить запись своей подписью;
- произвести осмотр вагона, оформив осмотр в путевом листе - в соответствующей графе указать время осмотра салона и заверить запись своей подписью.

СМЕНА ВОДИТЕЛЕЙ И ПРИЕМКА ПОЕЗДА НА ЛИНИИ.

2.19. Смена водителей и сдача трамвайного вагона (поезда) должна производиться только на конечной станции, указанной в путевом листе.

2.20. Запрещается передавать управление сменяющему водителю или другому лицу (п. 1.20 настоящей инструкции), если он находится в болезненном состоянии, в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения.

Водитель должен о своих подозрениях сообщить диспетчеру парка, диспетчеру конечной станции и действовать в соответствии с п. 2.28 настоящей инструкции.

2.21. При сдаче на конечной станции трамвайного вагона (поезда) водитель, убедившись в наличии у сменяющего водителя путевого листа с допуском к работе на данном вагоне (поезде), сообщает ему:

- о техническом состоянии вагона (поезда);
- об изменениях в движении по трассе маршрута, полученных им распоряжениях о режиме движения вагона (поезда);
- о состоянии пути и контактной сети;
- о результатах осмотра салона (салонов).

Для передачи устных и письменных сообщений, сменяющийся водитель может сопровождать вагон (поезд), находясь в салоне один - два перегона от конечной станции.

2.22. При смене на конечной станции, приступающий к работе водитель должен действовать в соответствии с пп. 2.1 - 2.4 настоящей инструкции.

2.23. Водитель, принимающий смену, должен убедиться в наличии:

- пакета документов по обязательному страхованию транспортных средств, документов по страхованию гражданской ответственности;
- документа о прохождении технического осмотра транспортного средства (копии диагностической карты);
- книги трамвая и правильности ее оформления;
- закрепленного за вагоном (поездом) инструмента и экипировки.

2.24. Водитель, принимающий смену, обязан проверить исправность оборудования и действие тормозов и убедиться в отсутствии прокатов

бандажей колесных пар. Обнаружение проката оформляется в книге трамвая за подписью обоих водителей.

2.25.Принимать трамвайный вагон (поезд) с неисправностями, угрожающими безопасности движения, запрещается.

Неисправности должны устранять оба водителя. При невозможности устранения неисправности водители обязаны сообщить об этом диспетчеру парка, конечной станции и в дальнейшем выполнять их распоряжения.

2.26.При обнаружении неисправностей, не указанных сдающим смену водителем, действовать в соответствии с п. 4.23 настоящей инструкции.

2.27.Приемка трамвайного вагона (поезда) оформляется подписью водителя в книге трамвая.

2.28.В случае неявки сменяющего, водитель обязан сообщить об этом диспетчеру парка и диспетчеру конечной станции и продолжить работу, но не более одного оборотного рейса, при условии, что общая продолжительность работы (с учетом подготовительно-заключительного времени) не будет превышать 10 часов, после чего вагон (поезд) направляется в парк по письменному указанию диспетчера конечной станции, осуществляющего диспетчерское руководство движением трамвая.

3. РАБОТА ПАССАЖИРСКОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ЛИНИИ.

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДА ПО ПЕРЕГОНУ.

3.1.При управлении трамвайным вагоном (поездом) водитель обязан обеспечивать:

- безопасность движения;
- соблюдение правил дорожного движения;
- соблюдение правил технической эксплуатации трамвая;
- соблюдение правил технической эксплуатации электроустановок потребителей;
- выполнение требований охраны труда;
- выполнение действующих приказов, указаний и распоряжений, относящихся к работе водителя;
- высокую культуру обслуживания пассажиров;
- выполнение расписания движения;
- сохранность подвижного состава;
- экономный расход электроэнергии.

3.2.Во время движения трамвайного вагона (поезда) водителю запрещается:

- пользоваться мобильной телефонной связью, в том числе осуществлять оперативную связь с диспетчером ОСП «Служба движения» и диспетчером структурного подразделения трамвая;
- отвлекаться от управления поездом, принимать пищу, курить, разговаривать;
- пользоваться видео и аудиотехникой, использовать наушники и гарнитуры, ограничивающие слух водителя и не позволяющие принять экстренные меры по обеспечению безопасности движения;
- размещать в кабине посторонние предметы, препятствующие свободному выходу, отвлекающие внимание водителя, ограничивающие обзорность с рабочего места водителя и/или ухудшающие внешний вид подвижного состава;

- провозить в кабине посторонних лиц (в кабине могут находиться закрепленный за водителем стажер или ученик водителя, начальник маршрута или водитель трамвая – наставник при выполнении своих служебных обязанностей);
- открывать двери салона и кабины водителя, производить посадку и высадку пассажиров до полной остановки вагона (поезда) и на перегонах между остановочными пунктами, за исключением аварийных случаев или вынужденной длительной остановки, вызванной задержкой движения (п. 4.10 настоящей инструкции);
- блокировать педаль безопасности посторонними предметами;
- приводить в движение и вести вагон (поезд) с открытыми дверями салона и кабины;
- осуществлять длительное движение вагона (поезда) на реостатных позициях контроллера водителя (маневровая позиция);
- покидать подвижной состав без производственной необходимости.

3.3. Водитель обязан вести свой вагон (поезд) через контрольные пункты в соответствии с поездным расписанием, а в случае отправки в рейс с отклонением от расписания – с заданным временем пробега, не допуская умышленной затяжки в пути следования, не создавая препятствий для нормальной работы другим водителям.

3.4. При проезде мимо контрольного пункта на первом или нулевом (парковом) рейсе водитель обязан проинформировать контролера о номере наряда, по которому он работает, предъявив поездное расписание.

3.5. Водитель обязан вести свой вагон (поезд) со скоростью, не превышающей установленные ограничения (знаки режима движения), с учетом интенсивности движения, дорожных и атмосферных условий, наполнения салона вагона (поезда).

3.6. Во время управления вагоном (поездом), водитель обязан следить за исправной работой оборудования вагона (поезда), за состоянием контактной сети и путей, дорожной обстановкой.

3.7. Водитель обязан обеспечить соблюдение скоростных режимов на линии, в том числе, при подъезде (отъезде) от остановочных пунктов, предотвращающих падение пассажиров в салоне.

3.8. Дистанция безопасности за впереди идущим транспортом выбирается в зависимости от дорожных условий и скорости движения, которая позволила бы своевременно остановить вагон (поезд) и предотвратить ДТП.

3.9. Запрещается следовать за впереди идущим поездом на расстоянии менее 60 метров при скорости движения до 20 км/час и менее 120 м при скорости свыше 20 км/час.

3.10. При разъезде со встречным поездом водитель обязан выключить контроллер, при необходимости снизить скорость для обеспечения безопасности движения.

- скорость движения мимо стоящего поезда не более 15 км/час;
- движение запрещено, если при разъезде 2-х поездов на междупутье находится человек.

3.11. Следовать укороченным рейсом или по измененному маршруту разрешается только по письменному распоряжению диспетчера парка, диспетчера конечной станции или линейного работника Службы движения, записанному в путевом листе.

Водитель обязан предупредить пассажиров об изменении пути следования.

3.12. В случае опоздания, для сокращения увеличенного интервала водитель может производить нагон времени из расчета 5 мин. на 1 час пробега, при наличии соответствующей записи диспетчера в путевом листе.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ НАГОН ВРЕМЕНИ:

- при отправлении подвижного состава по вновь рассчитанному интервалу;
- при введении режима «неограниченного времени пробега» в период работы в сложных метеоусловиях;
- водителям, заканчивающим движение на маршруте;
- на участках с ограничением скоростных режимов.

3.13. В случае отклонения от заданного времени пробега водитель обязан зафиксировать на лицевой стороне путевого листа в графе «Сведения о задержках движения»:

- адрес, время начала и окончания простоя на линии;
- причину простоя на линии, которые заверяются личным штампом диспетчера.

3.14. При проезде мимо шествий и колонн воинских частей скорость - не более 10 км/час.

При проезде мест скопления пешеходов (2-х и более человек), в том числе в зоне остановочных пунктов скорость - не более 5 км/час.

3.15. При проезде регулируемых пешеходных переходов, дать возможность пешеходам закончить переход через дорогу, в том числе трамвайных путей.

3.16. При проезде нерегулируемых пешеходных переходов, водитель обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим через дорогу.

3.17. При появлении пешехода на дороге, вне зоны пешеходного перехода, водитель обязан принять меры к обеспечению безопасности движения, вплоть до полной остановки вагона (поезда) до места перехода пешехода и дать возможность пешеходу закончить переход.

3.18. В случае заболевания и невозможности продолжить управление поездом, водитель обязан остановить вагон (поезд) и сообщить об этом старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения или водителю следующего за ним поезда. Водитель следующего вагона (поезда) обязан произвести сцепку с вагоном (поездом) заболевшего водителя (Инструкция по сцепке и буксировке - приложение № 2 к настоящей инструкции), перейти в кабину первого вагона и осуществлять буксировку поезда без пассажиров до ближайшей конечной станции или парка, по согласованию со старшим диспетчером диспетчерского отдела Службы движения.

ОСТАНОВКА ПОЕЗДА. ПУСК ПОЕЗДА.

3.19. Водитель обязан останавливать вагон (поезд):

- на остановочных пунктах с соблюдением требований ПДД и ведомственных знаков;
- по запрещающему сигналу светофора или регулировщика;
- по требованию сотрудников полиции, линейных работников СПб ГУП «Горэлектротранс», имеющих служебное удостоверение с правом контроля и отдачи распоряжений на линии;

- для пропуска транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом;
- для пропуска шестий воинских частей, групп детей;
- при угрозе дорожно-транспортного происшествия (при наличии препятствий движению, угрозе наезда или столкновения);
- при сообщении об утечке тока;
- в случае, если пути залиты водой на высоту свыше 50мм над головкой рельса и расстоянии более 5 метров;
- перед знаком «движение без разрешения линейного работника или ответственного за ремонтные работы запрещено» (прямоугольник красного цвета).

Водитель обязан остановить вагон (поезд) в случаях, угрожающих безопасности движения, в том числе:

- по тревожному сигналу кондуктора, пассажиров, пешеходов или другого лица;
- при любом внезапном толчке вагона;
- при появлении постороннего стука и шума;
- при обрыве или резком колебании контактных проводов, отключении напряжения контактной сети;
- при возгорании, задымлении.

После остановки убедиться в отсутствии в салоне трамвая пассажиров, пострадавших от экстренного торможения. При наличии пострадавших действовать в соответствии с п. 4.4. настоящей инструкции.

3.19.1. При подъезде к остановочному пункту водитель обязан:

- снизить скорость движения, при въезде в зону остановки до 5 км час (знак 5.17 ПДД);
- следить за пассажирами, находящимися на посадочной площадке, а в случае, если остановочный пункт находится на проезжей части, за пассажирами, следующими на посадку от тротуара к вагону (поезду);
- произвести плавную остановку вагона в зоне посадочной площадки, с соблюдением требований правил дорожного движения;
- на вагонах, где управление положением створок дверей оборудовано кнопкой «разрешение», водителю запрещается включать кнопку «разрешение» до полной остановки вагона (поезда) и выключать кнопку «разрешение» до полного окончания высадки и посадки пассажиров во все двери вагона (поезда);
- при скоплении воды, грязи на остановочном пункте остановить вагон (поезд) так, чтобы вода не препятствовала выходу (входу) пассажиров.

3.20. При скоплении вагонов (поездов) (3-х и более) расстояние между стоящими поездами может быть сокращено до 3-х метров, при этом подъезд к стоящему поезду должен быть произведен со скоростью не более 5 км/час, с предварительной остановкой за 15 метров.

3.21. Водители пассажирских вагонов (поездов) обязаны останавливать вагон (поезд) на всех обозначенных остановочных пунктах и производить посадку и высадку пассажиров во все двери салона. При наличии указателя «Остановка для двух трамваев одновременно» и при наличии на остановке трамвая, водитель должен производить остановку согласно п.3.20 настоящей инструкции. ЗАПРЕЩАЕТСЯ одновременная посадка-высадка пассажиров 2-х

поездов, при отсутствии знака «Остановка для двух трамваев одновременно».

3.22. Допускается проезд мимо остановочных пунктов со скоростью не более 5 км в час:

- при следовании неисправных вагонов без пассажиров к месту ремонта;
- при движении по специальному наряду;
- при движении служебных вагонов (поездов);
- при движении находящихся в обкатке вагонов (поездов).

3.23. На остановочном пункте, после полной остановки водитель обязан:

- при наличии уклона зафиксировать вагон (поезд) стояночным тормозом (где это предусмотрено конструкцией транспортного средства);
- открыть все двери салона вагона (поезда) для высадки и посадки пассажиров. При высадке пассажиров на проезжую часть, до открытия дверей вагона, убедиться в безопасности выхода пассажиров;
- объявить название остановочного пункта и довести до пассажиров информацию по безопасности движения (при движении по измененному маршруту – путь следования);
- следить за высадкой и посадкой пассажиров, при необходимости входа/выхода инвалида в инвалидном кресле-каталке помочь произвести посадку (высадку) с использованием аппарели:
 - убедившись, что вагон (поезд) надежно удерживается на месте, поставить рукоятку реверсивного вала контроллера в положение «0», снять ее и взять с собой. Если предусмотрено конструкцией вагона допускается не снимать рукоятку реверсивного вала контроллера при блокировании цепей управления с помощью встроенного замкового устройства – взять с собой ключ включения цепей управления;
 - отключить все высоковольтные электрические цепи;
 - надеть сигнальный жилет и хлопчатобумажные рукавицы;
 - выйти из вагона, закрыть дверь кабины;
 - открыть фиксаторы и выдвинуть или откинуть аппарель;
 - помочь произвести посадку/высадку пассажиру в инвалидном кресле;
 - при посадке пассажира в инвалидном кресле, зафиксировать кресло страховочным ремнем, при его наличии;
 - спросить на какой остановке пассажир планирует выйти;
 - убрать и зафиксировать аппарель.

3.24. Перед отправлением вагона (поезда) с остановочного пункта водитель обязан:

- объявить название следующей остановки и путь следования при отклонении от установленного маршрута, периодически доводить до сведения пассажиров установленную информацию об оплате проезда и т.д. Объявление не установленной информации запрещается;
- объявить пассажирам об окончании посадки;
- закрыть все двери вагона (поезда);
- начинать движение с остановочного пункта убедившись, что посадка и высадка пассажиров закончена;
- убедившись в безопасности движения, оттормозить вагон (поезд) и произвести плавный пуск;
- запрещается начинать движение и вести вагон (поезд) с открытыми дверями.

3.25. ЗАПРЕЩЕНО движение вагона (поезда) с не полностью закрытыми дверями салона и кабины.

УПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОМ НА ПОДЪЕМАХ И СПУСКАХ.

3.26. Скорость движения трамвайного вагона (поезда) на мостах, уклонах и путепроводах не должна превышать скорости, установленной соответствующим знаком.

Если на указанных участках скорость движения не ограничена, то водитель обязан выбирать скорость в зависимости от дорожных условий и профиля пути.

3.27. Если перед началом спуска установлен знак «Техническая остановка», водитель обязан остановить вагон (поезд) с целью проверки действия тормозов.

При обнаружении неисправности хотя бы одного вида тормозов водитель обязан произвести высадку пассажиров (согласно п. 4.10 настоящей инструкции), сообщить старшему диспетчеру Диспетчерского отдела Службы движения о технической неисправности. Движение при неисправности тормозов запрещено.

3.28. На затяжных спусках ЗАПРЕЩАЕТСЯ движение на ходовых позициях контроллера водителя.

3.29. Скорость движения при проезде спецустройств разводных мостов должна быть не более 10 км/час в режиме выбега.

3.30. Дистанция между вагонами (поездами) на подъемах и спусках выбирается в зависимости от их скорости и дорожных условий, но не менее 120 м.

3.31. Приближение вагона (поезда) к стоящему впереди вагону (поезду) разрешается на расстояние:

- не менее 60 метров на Пискаревском путепроводе в оба направления, эстакаде Володарского моста (вдоль реки Невы), Кронштадтском путепроводе;
- не менее 200 метров на Поклонной горе;
- не менее 30 метров на остальных подъемах и спусках.

3.32. Водителю ЗАПРЕЩАЕТСЯ оставлять вагон (поезд) при вынужденных остановках на подъемах и спусках.

УПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОМ НА КРИВЫХ УЧАСТКАХ ПУТИ, ПРИ ДВИЖЕНИИ ПО СТРЕЛКАМ И КРЕСТОВИНАМ.

3.33. При движении вагона (поезда) по кривым участкам пути скорость движения не должна превышать скорость, указанную на знаке режима движения. Въезд, движение и выход из кривой должны осуществляться плавно, без рывков и толчков.

3.34. При проезде кривой, обозначенной знаком «негабаритная кривая», преимуществом проезда пользуется водитель, управляющий вагоном (поездом), идущим по направлению со стороны черной стрелки, обозначенной на знаке.

3.35. На крестовинах трамвайных путей скорость движения должна быть не более 15 км/час. Проезд всего поезда по крестовинам должен проходить при выключенном контроллере водителя.

3.36. При проезде пошерстных стрелок прямого направления скорость движения не должна превышать 15 км/час, а в сторону ответвления 10 км/час, противощерстных – 5 км/час.

3.37. Приближаясь к стрелке, водитель должен следить за положением ее пера, не въезжать на неправильно установленную стрелку, а также на стрелку, подвижное перо которой не плотно прилегает к рамному рельсу. При необходимости выхода из вагона для перевода стрелки вручную, надеть сигнальный жилет и выйти из вагона, выполнив требования п. 4.3 настоящей инструкции.

При переводе механических стрелок (вручную) водитель обязан:

- убедиться, что стрелка чистая и в желобе стрелочного перевода отсутствуют посторонние предметы;
- в период снегопада (стрелка покрыта снегом) при помощи метлы и скребка очистить перо и ложе стрелки от снега и наледи для свободного перевода пера стрелки. Убедиться, что перо стрелки плотно прилегает к рамному рельсу и находится в нужном для движения вагона направлении;
- при переводе стрелки водитель должен услышать два щелчка, один щелчок – когда перо стрелки прилегло к рамному рельсу и второй щелчок – срабатывание пружины замыкателя, фиксирующее положение пера стрелки;
- чтобы убедиться в четкой фиксации пера стрелки, водитель должен при помощи ломика дополнительно прижать перо стрелки к рамному рельсу. При переводе пера стрелки водитель должен находиться внутри трамвайной колеи, лицом к вагону;
- визуально убедиться, что остриек пера стрелки заходит за плечико рамного рельса (изгиб в теле рамного рельса, куда заходит остриек пера стрелки);
- убедиться, что перо стрелки не имеет хода в обратном направлении, для этого необходимо вставить ломик между пером и телом стрелки и легким нажатием ломиком на перо проверить насколько свободно перемещается перо от тела стрелки. Это перемещение не должно превышать 3мм;
- при неисправности стрелочного перевода, немедленно сообщить об этом старшему диспетчеру диспетчерского отдела или линейному работнику Службы движения и действовать по их указанию.

При ожидании права проезда перекрестка и при постановке поезда на стоянку, ЗАПРЕЩАЕТСЯ останавливать поезд так, чтобы электрифицированная противошерстная стрелка находилась под вагоном.

Инструкция по прохождению стрелочных переводов прилагается (Приложение №13)

3.38. На разъездах, перегонах или треугольниках, где имеются самоотбивающиеся стрелки, запрещается осаживать поезд назад, не убедившись в том, что поезд всеми колесными парами прошел стрелку, не проверив правильность положения пера стрелки.

3.39. При необходимости прохода поезда по неэксплуатируемой стрелке в направлении, где нет постоянного пассажирского движения, водитель обязан:

- контролировать прохождение спецчасти всем поездом;
- после прохода поезда перевести стрелку в эксплуатируемое положение.

**ПРОЕЗД СПЕЦЧАСТЕЙ КОНТАКТНОЙ СЕТИ, ЦЕНТРАЛИЗОВАННОГО ПОСТА УПРАВЛЕНИЯ
СТРЕЛОЧНОГО ПЕРЕВОДА (ЦПУ)**

3.40. При проезде электрической (автоматической) стрелки с добавочными проводами, водитель обязан соблюдать следующие правила:

- при подъезде к добавочным проводам снизить скорость до 5 км/час;
- не въезжать под добавочные провода до тех пор, пока впереди идущий вагон (поезд) не пройдет стрелку всеми колесными парами;
- не въезжать под добавочные провода, если на стрелке работают люди;
- не въезжать под добавочные провода, пока не погаснет блокировочный фонарь;
- при проезде под добавочными проводами поездом, управляемым по системе многих единиц (СМЕ), оба пантографа должны пройти добавочные провода «под током» или «без тока».

3.41. При проезде под добавочными проводами автоматической стрелки:

- скорость движения не более 5 км/час;
- для проезда стрелки вправо, включить контроллер водителя под добавочными проводами на маневровую позицию;
- для движения налево выключить контроллер водителя (позиция «0»).

Запрещается остановка поезда под добавочными проводами, входными и выходными блок-контактами. При вынужденной остановке (токоприемник вагона находится под добавочными проводами) необходимо немедленно отключить высоковольтные цепи вагона (АВ-1, АВ-2) и опустить токоприемник.

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

- при подъезде к стрелке снизить скорость движения до 5 км/час;
- не въезжать под входные контакты блокировки на время ожидания сигнала светофора или регулировщика, а также, если впереди идущий вагон (поезд) не прошел выходные контакты блокировки;
- расстояние за впереди идущим поездом должно быть не менее 30 метров.

3.43. Проезд троллейбусных пересечений, участковых разделов (изоляторов) производить с выключенным контроллером водителя со скоростью, исключающей возможность остановки под ними (не менее 5 км/час).

ПРОЕЗД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ.

3.44. При пересечении железнодорожных путей, водитель должен соблюдать следующие правила:

- при подъезде к железнодорожному переезду водитель обязан руководствоваться требованиями дорожных знаков, светофоров, разметки, положением шлагбаума и указаниями дежурного по переезду и убедиться в отсутствии приближающегося поезда (локомотива, дрезины);
- скорость движения по железнодорожному переезду 10 км/час.

3.45. Запрещается выезжать на переезд:

- при закрытом или начинающем закрываться шлагбауме (независимо от сигнала светофора);
- при запрещающем сигнале светофора (независимо от положения и наличия шлагбаума);
- при запрещающем сигнале дежурного по переезду (дежурный обращен к водителю грудью или спиной с поднятым над головой жезлом, красным фонарем или флажком, либо вытянутыми в сторону руками);

- если за переездом образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде;
- если к переезду в пределах видимости приближается поезд (локомотив, дрезина).

3.46. В случаях, когда движение через переезд запрещено, остановить вагон (поезд) у стоп-линии, знака 2.5 или светофора, если их нет – не ближе 5 м от шлагбаума, а при отсутствии последнего – не ближе 10 м до ближайшего рельса.

3.47. Водитель обязан подчиняться указаниям дежурного по переезду.

3.48. Запрещается останавливать вагон (поезд) на железнодорожном переезде. При вынужденной остановке на переезде водитель должен:

- немедленно высадить пассажиров и принять меры для освобождения переезда;
- предупредить дежурного по переезду (при его наличии) и старшего диспетчера диспетчерского отдела Службы движения.

Одновременно водитель должен:

- при имеющейся возможности направить двух человек вдоль путей в обе стороны от переезда на 1000 м (если одного, то в сторону худшей видимости пути), объяснив им правила подачи сигнала остановки машинисту приближающегося поезда;
- оставаться возле трамвая и подавать сигналы общей тревоги;
- при появлении поезда бежать ему навстречу, подавая сигнал остановки.

Сигналом остановки служит круговое движение руки (днем – с лоскутом яркой материи или каким-либо хорошо видимым предметом, ночью факелом или фонарем).

Сигналом общей тревоги служат серии из одного длинного и трех коротких звуковых сигналов.

УПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОМ ПРИ НЕБЛАГОПРИЯТНЫХ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЯХ.

3.49. При неблагоприятных погодных условиях (в том числе, при плохой видимости в темное время суток) в зависимости от состояния пути и видимости, водитель обязан:

- выбирать оптимальный режим движения, обеспечивающий безопасность движения и сохранность подвижного состава;
- включить все наружные и габаритные огни, все освещение салона, противотуманные фары (при наличии) и задний противотуманный фонарь (если предусмотрено конструкцией) и все группы освещения поезда;
- при видимости менее 30 м двигаться со скоростью не более 5 км/час.

3.50. Путь становится буксовым:

- в местах листопада;
- в сырую погоду и после мелкого дождя;
- во время мороза;
- при резком изменении температуры воздуха;
- при загрязнении рельсов (проезжающим транспортом, вытекании мастики);
- после поливки проезжей части;

- в местах проведения дорожных работ.

При буксовом состоянии пути:

- дистанции между поездами удваиваются (пп. 3.8, 3.30, 3.31 настоящей инструкции);
- подъезд к стоящему вагону (поезду) разрешается на расстояние не менее 30 м;
- скорость движения вагона (поезда) на спусках, не зависимо от знаков ограничения скорости, не должна превышать 10 км/час.

3.51. В осенне-зимний период, при буксовом состоянии пути, водитель обязан:

- в течение смены - периодически контролировать состояние контактной вставки, проверять запас песка в песочницах, их работу. При необходимости пополнять запас песка;
- во избежание пробуксовывания колесных пар при трогании с места производить пуск вагона (поезда) с большей выдержкой контроллера водителя на позициях, с подачей песка на рельсы;
- при пробуксовывании колесных пар выключить контроллер и включить его с еще большими выдержками, подавая песок на рельсы;
- во избежание движения поезда юзом подвезжать к остановке выбегом, не допуская резкого торможения. Если при служебном торможении поезд все же пошел юзом, водитель должен, не переводя рукоятку контроллера, включить рельсовый тормоз и подать песок на рельсы.

После выведения поезда из юза, продолжать служебное торможение. Перетормаживать электродинамическим тормозом запрещается.

3.52. В зимнее время, особенно при сильных снегопадах, производить периодическую очистку от снега и льда подножек, маршрутных указателей, номера вагона, фар.

3.53. В случае если трамвайные пути покрыты мокрым снегом или водой, скорость движения не должна превышать 5 км/час.

- если трамвайные пути залиты водой на высоту свыше 50 мм над головкой рельса протяженностью более 5 метров - движение ЗАПРЕЩЕНО;
- водителю ЗАПРЕЩАЕТСЯ въезжать на стрелки, залитые водой, покрытые мокрым снегом, а так же в случаях, если механическая часть стрелки забита грязью, снегом или льдом. Проезд таких стрелок возможен только после расчистки (метлой, скребком) и перевода их вручную (в соответствии с п. 3,37 настоящей инструкции). После расчистки водитель должен убедиться в правильности положения пера стрелки, в четком срабатывании замыкателя стрелочного перевода, в плотном прилегании стрелки к рамному рельсу.

3.54. Во время грозы водитель обязан выключить группу освещения салона.

3.55. При неисправности стеклоочистителя в дождливую или снежную погоду водитель, по согласованию со старшим диспетчером диспетчерского отдела Службы движения, доводит вагон (поезд) до конечной станции или парка без пассажиров со скоростью не более 10 км/час.

УПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОМ ПРИ РЕМОНТЕ ПУТИ, КОНТАКТНОЙ СЕТИ И ДРУГИХ ПРЕПЯТСТВИЙ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ.

3.56. При ремонте трамвайных путей и других работах вблизи трамвайного полотна, водитель обязан вести вагон (поезд) в соответствии с временными знаками режима движения.

3.57. При ограждении места производства работ (штaketник, красный сигнальный фонарь в темное время суток), водитель обязан остановить вагон (поезд) за 10 метров до ограждения. Дальнейшее движение разрешено после получения разрешения от руководителя работ, со скоростью не более 5 км/час.

3.58. Если ремонтные работы, проводимые вблизи трамвайных путей, угрожают безопасности движения, водитель обязан остановить вагон (поезд) и сообщить об этом ближайшему линейному работнику или старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения.

3.59. Движение ЗАПРЕЩЕНО, если производится сцепка вагонов (поездов) на встречных путях.

3.60. Скорость движения мимо сошедшего с рельсов вагона (поезда) (встречного направления) не более 5 км/час.

3.61. Если на узле произошел сход вагона (поезда) с рельсов, то водителю сзади идущего поезда ЗАПРЕЩАЕТСЯ въезжать под добавочные провода до получения распоряжения от прибывших на место случая бригадира скорой технической помощи или линейного работника Службы движения.

ОБЯЗАННОСТИ ВОДИТЕЛЯ НА КОНЕЧНОЙ СТАНЦИИ, ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ СТОЯНКИ.

3.62. Прибыв на конечную станцию, водитель должен:

- поставить вагон (поезд) на путь, отведенный для данного маршрута;
- остановиться у остановочного знака и произвести высадку пассажиров, где это предусмотрено;
- произвести осмотр салона на предмет выявления оставленных вещей, о чем произвести запись в путевом листе;
- произвести визуальный осмотр состояния токоприемника (с торца и боковой части вагона).

Скорость движения по территории конечной станции 5 км/час;

3.63. Перед выходом из вагона (поезда) водитель обязан:

- затормозить поезд пневматическим (соленоидным) и ручным приводом механического тормоза;
- убедиться, что вагон (поезд) надежно удерживается на месте;
- поставить рукоятку реверсивного вала контроллера в нулевое положение и взять ее с собой. Допускается не снимать рукоятку реверсивного вала контроллера при блокировании цепей управления с помощью встроенного замкового устройства, предусмотренного конструкцией вагона – взять с собой ключ включения цепей управления;
- отключить высоковольтную (силовую) цепь и цепи управления;
- надеть сигнальный жилет;
- закрыть двери кабины и салона, где нет посадки пассажиров;
- соблюдая личную безопасность, выйти из вагона.

3.64. Явиться к диспетчеру конечной станции и предъявить путевой лист.

Пройти межрейсовый контроль с применением алкотестера, получить в путевом листе отметки о выполненном рейсе.

При необходимости, на конечных станциях, где диспетчерское регулирование осуществляют диспетчера СПб ГКУ «Организатор перевозок»:

- сообщить по телефону районному диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения или диспетчеру парка о неисправностях (контактной сети, путевого хозяйства, дорожного покрытия и т.д.), выявленных в пути следования.

На конечных станциях, где диспетчерское регулирование осуществляют диспетчера СПб ГУП «Горэлектротранс»:

- сообщить диспетчеру конечной станции о неисправностях (контактной сети, путевого хозяйства, дорожного покрытия и т.д.), выявленных в пути следования для записи информации в утвержденном «Журнале замечаний водителей».

3.65. При передаче заявки районному диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения или диспетчеру парка, водитель обязан:

- представиться, назвав свою фамилию, табельный номер,
- сообщить инвентарный номер транспортного средства, номер маршрута, наряда, указать адрес выявленной неисправности и ее характер.

3.66. При проведении технической стоянки водитель обязан

3.66.1. Произвести внешний осмотр вагонов:

- проверить состояние токоприемников (с торца и боковой части вагона);

- проверить состояние сцепных приборов;

- проверить состояние колесных пар;

- проверить состояние подвески тяговых электродвигателей и башмаков рельсового тормоза;

- проверить работу песочниц и наличие песка в песочницах, состояние рукавов;

- проверить работу аварийного (по приборам) и рельсового тормоза;

- произвести осмотр салона (исправность сидений, поручней пола);

- при необходимости очистить инвентарный номер, маршрутные указатели и подножки вагона.

3.66.2. Произвести запись о проведении технической стоянки:

- в книге трамвая отметить время проведения технической стоянки, указать свои фамилию и табельный номер;

- в путевом листе отметить время проведения технической стоянки, поставить личную подпись.

3.67. МАНЕВРОВЫЕ РАБОТЫ ПРОИЗВОДЯТСЯ:

- на конечных станциях, где диспетчерское регулирование осуществляет СПб ГУП «Горэлектротранс» по распоряжению и под руководством диспетчера конечной станции,

- на конечных станциях, где диспетчерское регулирование осуществляет СПб ГКУ «Организатор перевозок» под руководством аварийно-восстановительной службы или линейного работника Службы движения.

3.68. Отправка с конечной станции производится по разрешению диспетчера согласно времени, указанному в путевом листе, и только по зеленому сигналу светофора. При отсутствии сигнализации и слиянии 2-х трамвайных путей, преимуществом проезда пользуется водитель, не имеющий помехи справа.

4. АВАРИЙНЫЕ СИТУАЦИИ.

4.1. Водителю запрещается оставлять управление вагоном (поездом) при опасности возникновения аварии. В этих условиях водитель обязан принять все возможные меры для ее предотвращения.

Водителю запрещается покидать трамвай без производственной необходимости.

4.2. Водитель обязан:

- обо всех происшествиях и задержках движения сообщать старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения по телефону, через

линейного работника Службы движения или водителя встречного вагона (поезда) или троллейбуса;

- оказывать бригадам скорой технической помощи содействие в скорейшей ликвидации задержки движения;
- выполнять распоряжения руководителя работ (бригадира скорой технической помощи), если это не противоречит требованиям настоящей инструкции и не создает угрозу безопасности движения и пассажиров;
- в случае скопления вагонов (поездов) (ДТП, задержка движения и т.п.) опустить пантограф, соблюдая технику безопасности, и начать движение с места остановки лишь после удаления стоящего впереди вагона (поезда) на расстояние не менее 60 метров.

4.3. При выходе из вагона в пути следования водитель обязан:

- затормозить (зафиксировать) вагон пневматическим приводом – краном машиниста и ручным приводом механического тормоза;
- на уклоне поставить противооткатный упор под колесо вагона со стороны уклона, в соответствии с требованиями п. 4.22 ДИ.
- убедившись, что вагон (поезд) надежно удерживается на месте, поставить рукоятку реверсивного вала контроллера в положение «0», снять ее и взять с собой. Допускается не снимать рукоятку реверсивного вала контроллера при блокировании цепей управления с помощью встроенного замкового устройства, предусмотренного конструкцией – взять с собой ключ включения цепей управления;
 - отключить все высоковольтные (силовые) цепи и цепи управления;
 - надеть сигнальный жилет;
 - выйти из вагона и закрыть дверь кабины;

ДЕЙСТВИЯ ВОДИТЕЛЯ ПРИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ ПРОИСШЕСТВИИ.

4.4. При дорожно-транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан действовать в соответствии с требованиями Правил дорожного движения и ДИ:

- немедленно остановить и не трогать с места поезд;
- включить аварийную световую сигнализацию;
- сообщить о случае старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения;
- выполнить все действия по выходу из вагона (поезда), предусмотренные п. 4.3. настоящей инструкции;
- выставить знак аварийной остановки на расстоянии, обеспечивающем в конкретной обстановке своевременное предупреждение других водителей об опасности, но не менее 15 метров от заднего борта поезда;
- не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию;
- принять меры по оказанию первой помощи пострадавшим, при необходимости принять меры по их отправке в ближайшее лечебное учреждение;
- записать фамилии и адреса очевидцев, вид причастного к ДТП транспортного средства, государственный номерной знак, бортовой номер, если автомобиль принадлежит юридическому лицу, то дополнительно – адрес предприятия, которому принадлежит транспортное средство, произвести фотосъемку ДТП и уточнить у других участников дорожного движения наличие записи на видеорегистраторах данного происшествия;

- сообщить сведения страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности другим участником ДТП, сотрудникам ГИБДД, аварийным комиссарам;
- совместно с другими участниками происшествия заполнить бланк «Извещение о ДТП», при невозможности заполнения извещения получить данные о страховой компании и номере страхового полиса у сотрудника ГИБДД, оформляющего ДТП;
- получить от сотрудников ГИБДД справку о повреждениях при ДТП транспортного средства, принадлежащего предприятию и справку об участии в ДТП;

Данные документы представить помощнику директора парка по безопасности движения или другому ответственному представителю парка, прибывшему на место ДТП, в течение суток с момента совершения ДТП.

По окончании рассмотрения ДТП получить постановление ГИБДД и предоставить его помощнику директора парка по безопасности движения в первый рабочий день после получения. При необоснованности возложения ответственности на водителя трамвая, в течение 10 дней с момента получения постановления совместно с помощником директора парка по безопасности движения и специалистами правового управления СПб ГУП «Горэлектротранс» оформить жалобу на отмену постановления ГИБДД и направить ее в судебные органы.

4.5. Если в результате ДТП нет пострадавших, водители, при взаимном согласии в оценке обстоятельств случившегося, могут разъехаться, предварительно составив схему происшествия, извещение о ДТП в двух экземплярах и подписав их.

Водитель трамвая обязан немедленно сообщить о случае старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения и действовать по его указанию:

- отвести поезд до ближайшей конечной станции или в парк,
- следовать в ГИБДД для оформления происшествия и т. п.

4.6. Водитель, участник ДТП, обязан присутствовать в парке при проверке технического состояния подвижного состава, составлении актов ОСП и подписать их.

4.7. При сходе вагона с рельсов водителю запрещается производить постановку вагона (поезда) на рельсы до прибытия аварийной бригады

ОБЯЗАННОСТИ ВОДИТЕЛЯ ПРИ ТЕХНИЧЕСКОЙ НЕИСПРАВНОСТИ ПОЕЗДА И ЗАДЕРЖКАХ ДВИЖЕНИЯ

4.8. ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ ЗАДЕРЖКИ ДВИЖЕНИЯ, ВОДИТЕЛЬ ОБЯЗАН:

- остановить вагон, включить аварийную световую сигнализацию;
- незамедлительно сообщить о ней старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения и зафиксировать в путевом листе.

4.9. При возникновении технической неисправности на подвижном составе в пути следования водитель обязан обнаружить и по возможности устранить ее, не вызывая задержки движения. Если время устранения неисправности превышает 5 минут, водитель обязан:

- сообщить старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения;
- пересадить пассажиров в следующий сзади трамвай (троллейбус), обеспечив безопасность при выходе;
- подготовить вагон (поезд) к буксировке и ждать прибытия бригады скорой технической помощи;

- предоставить бригаиру книгу трамвая для записи о произведенных ремонтных работах и указания скоростного режима при следовании до ближайшей конечной станции или трамвайного парка.

В случае, если водителю удалось устранить неисправность уже после оповещения старшего диспетчера диспетчерского отдела Службы движения, он обязан сообщить об этом старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения и выполнить его распоряжение.

4.10. В аварийных ситуациях, при необходимости высадки пассажиров водитель неисправного вагона (поезда) должен:

- включить аварийную сигнализацию;
- подать сигнал к остановке водителю исправного вагона (поезда), троллейбуса, следующего за неисправным вагоном (поездом) или во встречном направлении;
- после остановки исправного транспортного средства, организовать пересадку пассажиров на технически исправный вагон (поезд), троллейбус, приняв меры к обеспечению безопасности движения и предупредив пассажиров о соблюдении осторожности при выходе.

В случаях прекращения движения из-за технической неисправности подвижного состава, сооружений и прочих причин водителю ЗАПРЕЩАЕТСЯ высаживать пассажиров, если неисправность не угрожает их здоровью. Пассажир имеет право находиться в салоне неисправного трамвая до прихода исправного транспортного средства либо до начала сцепки и буксировки данного трамвая.

4.11. ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ ВОЗГОРАНИЯ В ВАГОНЕ ВОДИТЕЛЬ ОБЯЗАН:

- немедленно остановить поезд;
- зафиксировать вагон (поезд) механическим (ручным) тормозом;
- открыть все двери и высадить пассажиров, приняв меры к обеспечению безопасности при выходе;
- опустить токоприемники на всех вагонах поезда, поставить их на предохранительный крюк и закрепить веревкой;
- отключить все высоковольтные и низковольтные электрические цепи;
- сообщить старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения о возгорании
- надеть сигнальный жилет;
- при невозможности опустить токоприемник, сообщить старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения для отключения напряжения в контактной сети;
- убедиться, что все пассажиры покинули салон вагона (поезда);
- приступить к тушению пожара углекислотным (ОУ) или порошковым огнетушителями (ОП), направляя струю реагента по периметру очага возгорания, или песком;
- после ликвидации возгорания, сообщить об этом старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения;
- лично убедиться в отключении «плюсового» провода от аккумуляторных батарей работниками скорой технической помощи;
- предоставить книгу трамвая бригаиру скорой технической помощи для внесения записи об отключении «плюсового» провода.

После ликвидации возгорания на подвижном составе вагон (поезд) должен быть доставлен в парк на буксире под контролем аварийно-восстановительной службы.

4.12.ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ КОНТАКТНОЙ СЕТИ ВОДИТЕЛЬ ОБЯЗАН:

- остановить вагон (поезд) за 30 метров (за 45 метров для поездов, работающих по СМЕ или вагонов ЛВС) до неисправного участка, оценить характер повреждения:

4.12.1.При невозможности продолжить движение:

- сообщить старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения;
- при обрыве контактного провода оградить место падения провода и до прибытия скорой технической помощи не допускать в опасную зону (ближе 5м) посторонних лиц, предупреждать водителей транспорта об опасности;
- по прибытии скорой технической помощи водитель обязан предъявить бригадиром книгу трамвая для производства записи предполагаемой причины повреждения контактной сети и (или) состояния токоприемника;
- по окончании работ по восстановлению контактной сети, потребовать от работников ОСП «Энергохозяйство» предоставления ему образца поврежденных элементов контактной сети с места повреждения;
- в случае отказа выдать образец, водитель должен записать время и бортовой номер машины скорой технической помощи и сообщить старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения;
- предоставленные образцы поврежденных элементов контактной сети вместе с объяснительной запиской и схемой повреждения контактной сети, по окончании смены, передать диспетчеру парка или помощнику директора по безопасности движения.

4.12.2.При возможности проезда поврежденного участка контактной сети с опусканием токоприемника:

- сообщить старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения о поврежденном участке и принятом решении;
- дождаться водителя сзади идущего поезда и предупредить его о неисправности, сделав запись в путевом листе, в соответствии с п.4.20 настоящей инструкции;
- если повреждено трамвайно-троллейбусное пересечение, дополнительно необходимо предупредить водителя троллейбуса, сделав запись в путевом листе, в соответствии с п. 4.20 настоящей инструкции;

Проезд поврежденного участка контактной сети производится при условии обеспечения безопасности движения:

- с помощью бригады скорой технической помощи;
- самостоятельно или с помощью водителя сзади подошедшего поезда.

В случае проезда неисправного участка контактной сети с участием бригады скорой технической помощи:

- команды на передвижение, опускание токоприемника и остановку вагона дает бригадир скорой технической помощи;
- опускание токоприемника осуществляет работник скорой технической помощи.

При проезде неисправного участка самостоятельно или с помощью водителя сзади подошедшего поезда необходимо:

- отключить высоковольтное вспомогательное электрическое оборудование;
- на поезде, работающем по СМЕ, необходимо выключить прицепные вагоны, максимально низко опустить и закрепить токоприемник, произвести пробное опускание токоприемника на первом вагоне и

приготовиться к его опусканию (в соответствии с инструкцией по охране труда);

- разогнать поезд, за 10-15 метров до поврежденного участка выключить контроллер водителя, опустить токоприемник, выбегом проехать поврежденный участок, остановить поезд, закрепить токоприемник на предохранительный крюк, выйти из вагона, лично убедиться в проезде поврежденного участка и подготовить вагон к дальнейшей работе.

4.13. ПРИ ОСТАНОВКЕ ВАГОНА (ПОЕЗДА) НА ОБЕСТОЧЕННОМ УЧАСТКЕ (СПЕЦЧАСТИ КОНТАКТНОЙ СЕТИ) НЕОБХОДИМО:

- на вагоне (поезде) отключить высоковольтное оборудование, опустить и закрепить токоприемник и сообщить об этом старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения (в соответствии п.4.8. настоящей инструкции).

Поезд выводится из-под обесточенного участка контактной сети движением назад, на расстояние 2-3м, буксировкой, при условии обеспечения безопасности движения, для этого:

- водитель трамвая, остановившегося на обесточенном участке, организует и выполняет сцепку трамваев, согласно инструкции по сцепке и буксировке трамвайных вагонов (Приложение №2 к настоящей инструкции);

- трамвай, остановившийся на обесточенном участке, выводится из-под пересечения путем движения сцепленного состава назад, не дожидаясь прибытия аварийной бригады скорой технической помощи, для чего водитель буксируемого вагона привлекает для обеспечения безопасности движения сцепленных вагонов необходимое количество водителей, остановившихся в ожидании окончания задержки, линейного работника Службы движения.

При наличии второго пульта управления на буксирующем вагоне, движение сцепленных трамваев производится только с данного пульта.

4.14. Водитель обязан вывести вагон (поезд) с обесточенного участка самостоятельно, движением вперед, при условии обеспечения безопасности движения и перевозимых пассажиров:

- если подвижной состав оборудован системой автономного хода, в соответствии с инструкцией по применению системы автономного хода (Приложение № 6 к Должностной инструкции водителя трамвая Санкт-Петербурга),

- при наличии второго токоприемника.

4.15. При невозможности обеспечить безопасность движения, а также в случае, если контактная вставка токоприемника попала в прорезь трамвайно-троллейбусного пересечения и водитель не может самостоятельно освободить токоприемник, он должен сообщить об этом старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения, подготовить вагон к сцепке.

Маневровые работы производить только под руководством бригады скорой технической помощи.

4.16. Если причиной остановки на обесточенном участке являются нарушения со стороны водителей других транспортных средств, предупредить водителей посторонних транспортных средств об ответственности за произведенную ими задержку движения общественного транспорта, произвести фотофиксацию и записать в путевом листе регистрационные номера транспортных средств, сообщить об этом старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ выводить из-под обесточенного участка трамвай:

- толканием бампер в бампер;
- с привлечением посторонних лиц;
- с применением посторонних предметов.

4.17.ПРИ ОБНАРУЖЕНИИ НЕИСПРАВНОСТИ ПУТИ ВОДИТЕЛЬ ДОЛЖЕН:

- остановить вагон (поезд) и поступить в соответствии с п. 4.8 настоящей инструкции.

Водитель обязан:

4.17.1.При изломе головки рельса не более 20 см:

- оценить характер повреждения;
- при возможности движения - сообщить о принятом решении старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения;
- дождаться сзади идущего вагона (поезда);
- предупредить водителя сзади подошедшего вагона (поезда) о повреждении участка пути и о своем решении проехать этот участок;
- проехать поврежденный участок под наблюдением водителя сзади подошедшего вагона (поезда) со скоростью не более 5 км/час.

4.17.2.При наличии в желобе рельса постороннего предмета:

- остановить поезд;
- выбить этот предмет;
- продолжить движение.

Если устранить посторонний предмет не удалось, поступает в соответствии с п. 4.8 настоящей инструкции.

4.17.3.При неисправности механизма фиксации пера стрелки:

- сообщить о неисправности механизма фиксации стрелки старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения;
- заложить перо стрелки деревянным вкладышем (клином);
- дождаться сзади идущего вагона (поезда);
- предупредить водителя сзади подошедшего вагона (поезда) о неисправности механизма фиксации пера стрелки и о своем решении проехать этот участок;
- проехать поврежденный участок под наблюдением водителя сзади подошедшего вагона (поезда) со скоростью не более 5 км/час.

4.18.ПРИ ЗАДЕРЖКЕ ДВИЖЕНИЯ ПОСТОРОННИМ ТРАНСПОРТОМ, ВОДИТЕЛЬ ДОЛЖЕН:

- предупредить водителей посторонних транспортных средств об ответственности за произведенную ими задержку движения общественного транспорта, согласно п. 2.5.ПДД, произвести фотофиксацию и записать в путевом листе регистрационные номера транспортных средств, сообщить об этом старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения.

4.19.ПРИ ПОВРЕЖДЕНИИ КОНТАКТНОЙ СЕТИ ПОСТОРОННИМ ТРАНСПОРТОМ ИЛИ ТРОЛЛЕЙБУСОМ ВОДИТЕЛЬ ДОЛЖЕН:

- произвести фотофиксацию, записать в путевом листе регистрационные номера этих транспортных средств и поступить в соответствии с п. 4.12 настоящей инструкции, сообщив об этом старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения;

- в случае отказа водителей освободить проезжую часть - дополнительно записать принадлежность организации и ее адрес (если транспортное средство принадлежит юридическому лицу), свидетелей и их адреса, номера телефонов, и ждать прибытия ГИБДД.

4.20. Во всех случаях, когда водитель предупреждает водителя сзади идущего поезда или троллейбуса о повреждениях контактной сети и путевого хозяйства, необходимо записать в путевом листе предупреждаемого водителя: время, место, № вагона или машины, а также табельный номер водителя, который предупреждает о неисправности.

4.21. ПРИ СООБЩЕНИИ ПассажиРОВ О ТОМ, ЧТО «БЬЕТ ТОКОМ», ВОДИТЕЛЬ ДОЛЖЕН:

- остановить вагон (поезд), отключить высоковольтное и низковольтное оборудование, опустить и закрепить токоприемник;
- уточнить у пассажиров, где и при каких обстоятельствах «бьет током»;
- высадить пассажиров, при условии обеспечения безопасности при выходе;
- сообщить о случившемся старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения и действовать в соответствии с поступившими распоряжениями;
- подготовить вагон (поезд) к буксировке.

Движение своим ходом ЗАПРЕЩЕНО.

4.22. ПРИ ВЫНУЖДЕННОЙ ОСТАНОВКЕ ТРАМВАЙНОГО ВАГОНА (ПОЕЗДА) НА ПОДЪЕМЕ ИЛИ СПУСКЕ ВОДИТЕЛЬ ОБЯЗАН:

- затормозить вагон (поезд), убедиться в том, что вагон удерживается на месте. Выйти из вагона и подложить противооткатные упоры, в том числе НА ПОДЪЕМЕ:

- один противооткатный упор под вторую колесную пару первой тележки одиночного четырех-шести- восьмиосного вагона справа;
- по одному противооткатному упору под вторую колесную пару первой тележки первого и второго вагонов парного поезда из четырех и шестиосных вагонов справа.

НА СПУСКЕ:

- один противооткатный упор под первую колесную пару второй тележки одиночного четырех-шести- восьмиосного вагона справа;
- по одному противооткатному упору под первую колесную пару второй тележки первого и второго вагонов парного поезда из четырех- и шестиосных вагонов справа.

4.22.1. Затормозить вагон (поезд), наехать на противооткатный упор и убедиться, что вагон (поезд) удерживается противооткатным упором неограниченное время.

4.22.2. Порядок снятия противооткатных упоров на подъеме: водитель, обеспечивая безопасность движения, должен проехать вперед около 50 см, затормозить вагон (поезд), убедиться что вагон (поезд) удерживается на месте, надеть сигнальный жилет, выйти из вагона, выполнив требования п. 3.63 настоящей инструкции, убрать с рельса противооткатный упор.

4.22.3. Порядок снятия противооткатных упоров на спуске:

- если трамвайный поезд состоит из вагонов, не оборудованных задним постом управления, водитель должен обеспечить безопасность движения при подаче поезда назад с помощью водителя подошедшего сзади вагона (поезда), линейного работника, бригадира скорой технической помощи. Указанные лица должны находиться у заднего правого угла вагона на расстоянии не ближе 1 м. Подача поезда (вагона) назад

осуществляется только по сигналу сопровождающего лица, который подается голосом или свистком;

- после подачи вагона (поезда) назад на расстояние приблизительно 50 см, водитель обязан;
- затормозить вагон (поезд);
- убедиться, что вагон (поезд) удерживается на месте;
- надеть сигнальный жилет, выйти из вагона, выполнив требования п. 3.63 настоящей инструкции;
- убрать с рельса противооткатный упор;
- если трамвайный поезд состоит из вагонов, оборудованных задним постом управления, подача поезда (вагона) назад должна производиться только с заднего поста управления. Водитель обязан подать трамвайный вагон (поезд) назад, приблизительно на 50 см, затормозить вагон (поезд), убедиться, что вагон (поезд) удерживается на месте, надеть сигнальный жилет, выйти из вагона, выполнив требования п. 3.63 настоящей инструкции, убрать с рельса противооткатный упор.

4.22.4. Если водитель увидел движущийся назад на уклоне трамвайный вагон (поезд), то он должен принять меры к уменьшению расстояния между поездами, остановить свой вагон (поезд), затормозить его механическим тормозом, предупредить пассажиров об угрожающей опасности, принять удар на свой вагон (поезд), соблюдая меры личной безопасности.

4.23. При необходимости возврата вагона (поезда) в парк по технической неисправности бригадир скорой технической помощи должны сделать запись в книгу вагона:

- о выявленных неисправностях;
- о произведенных работах;
- указать режим движения вагона (поезда).

Решение об отправке вагона (поезда) в парк, своим ходом или буксиром принимает старший диспетчер диспетчерского отдела Службы движения, скорость движения мимо обязательных остановок не более 5 км/час.

Буксировка неисправного вагона производится ТОЛЬКО в сопровождении бригады скорой технической помощи.

Водитель несет ответственность за самовольный и необоснованный возврат в парк.

Во время ремонта поезда, прибывшего в парк вне расписания, водитель поступает в распоряжение диспетчера парка и по его указанию может быть отправлен на линию на другом поезде, другом маршруте до окончания смены.

4.24. Провоз пассажиров на неисправном поезде ЗАПРЕЩЕН.

4.25. Сцепка и буксировка неисправного вагона (поезда) производится в соответствии с Инструкцией по сцепке и буксировке трамвайных вагонов (Приложение № 2 к ДИ).

Водители обязаны произвести сцепку вагонов на прямом участке пути до прибытия бригады скорой технической помощи.

В кривых или на уклонах сцепка производится только после прибытия бригады скорой технической помощи силами ее работников.

Скорость движения при буксировке:

- если исправный вагон (поезд) находится сзади (толканием) - 10 км/час;

- если исправный вагон (поезд) находится впереди – 15 км/час.

4.26. В случаях скопления вагонов (поездов) (задержки движения, ДТП и др.) водитель может начать движение с места остановки поезда лишь после удаления стоявшего впереди вагона (поезда) на расстояние не менее 60 м.

5. ОКОНЧАНИЕ РАБОТЫ.

5.1. Водитель, сдающий смену на линии, должен действовать в соответствии с пп. 2.20 – 2.29 настоящей инструкции.

5.2. Водитель имеет право следовать в парк:

- после окончания работы по расписанию;
- по распоряжению старшего диспетчера диспетчерского отдела Службы движения;
- после аварийных случаев и по технической неисправности (п. 4.23 настоящей инструкции).

Возвращение поезда в парк производится по маршруту, указанному в расписании или по маршруту указанному диспетчером конечной станции (по согласованию со старшим диспетчером диспетчерского отдела ОСП «Служба движения»), после соответствующего оформления путевого листа (кроме аварийных случаев).

5.3. При движении парковым рейсом водитель обязан:

- вывесить на переднем лобовом стекле аншлаг «В парк»;
- на остановках производить посадку и высадку пассажиров во все двери поезда, объявляя по микрофону «Поезд идет в трамвайный парк № до ул. ...»;
- на последней остановке перед парком водитель должен убедиться в отсутствии в вагонах пассажиров, посторонних предметов. При обнаружении в салоне трамвая постороннего предмета, действовать согласно специальной инструкции, утвержденной приказом СПб ГУП «Горэлектротранс».

5.4. При подъезде к въездным воротам парка или депо водитель должен убедиться в полном открытии и остановке створок ворот.

5.5. При прибытии в парк водитель обязан:

- закрыть на вагонах окна, двери, вентиляционные люки;
- для проезда через моечную машину отвести зеркала обратного вида. Скорость движения при проезде моечной машины должна быть не более 3 км/час;
- предъявить поезд приемщику, сообщить ему о наличии заявок на неисправность подвижного состава или их отсутствие и по указанию приемщика поставить вагон (поезд) на соответствующий путь;
- засыпать песок в песочницы;
- скорость движения по территории парка не более 5 км/час.

5.6. При постановке вагона (поезда) на отстой водитель обязан:

- затормозить вагон (поезд) механическим тормозом (ручной привод);
- перевести реверсивный вал контроллера в нулевое положение и снять его рукоятку, взять ключ от замкового устройства блокировки цепей управления (где это предусмотрено конструкцией);
- выключить высоковольтные и низковольтные цепи;
- оттянуть токоприемник от контактного провода и поставить его на предохранительный крюк и закрепить;

- выпустить воздух из пневматической системы вагона, где это предусмотрено конструкцией, закрыть двери салона и кабины водителя;
- оформить заявку в книге трамвая на техническую неисправность, а при наличии повторной заявки сделать запись в книгу повторных заявок;
- произвести запись в путевом листе о результатах осмотра на наличие посторонних предметов;
- сдать закрепленный за вагоном (поездом) инвентарь, книгу трамвая, пакет документов по обязательному страхованию транспортных средств; пройти послерейсовый медицинский осмотр;
- сдать путевой лист.

В случае постановки вагона (поезда) в парк после ДТП (или по любому другому выбытию из движения) оставить у дежурного диспетчера парка:

- объяснение по происшествию;
- извещение о ДТП для передачи его ответственному по страхованию.

Если водитель отправлен на медицинское освидетельствование или в ГИБДД для оформления ДТП, то извещение о ДТП он обязан предъявить лицу, ответственному за страхование, в течение суток после его совершения.

СОГЛАСОВАНО

на заседании первичной профсоюзной организации

СПб ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

Протокол № 19 от «21» декабря 2014г.

Председатель первичной профсоюзной организации

Г.С. Крылова



Приложение №1

к Должностной инструкции водителя трамвая Санкт-Петербурга

утвержденной приказом № 80 от «29» января 2015г.



Директор СПб ГУП «Горэлектротранс»

В.А. Остряков

ИНСТРУКЦИЯ ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ ТРАМВАЯ

1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА

1.1. К работе водителем трамвая (далее водитель) допускаются лица не моложе 20 лет, прошедшие:

- предварительный, при поступлении на работу, медицинский осмотр и признанные годными по состоянию здоровья;
- обучение в специальном учебном заведении;
- проверку знаний правил работы в электроустановках и имеющие допуск к самостоятельной работе в электроустановках напряжением до 1000В (III группа по электробезопасности, удостоверение установленного образца);
- вводный инструктаж по охране труда;
- первичный инструктаж по охране труда на рабочем месте;
- стажировку в течение 2-14 смен;
- проверку знаний требований охраны труда.

Допуск к самостоятельной работе оформляется приказом по ОСП.

Повторный инструктаж по охране труда водители проходят не реже одного раза в три месяца.

1.2. Водитель обязан проходить периодические медицинские осмотры в порядке, предусмотренном действующим законодательством.

1.3. Водитель обязан проходить ежегодное обучение по охране труда по утвержденной программе обучения безопасным методам и приемам труда, проверку знаний требований охраны труда, Правил технической эксплуатации трамвая, Правил техники безопасности на городском электротранспорте, Правил технической эксплуатации электроустановок потребителей и Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок, Правил дорожного движения, Должностной инструкции, Инструкции по производству маневровых работ на территории парка, Инструкции по сцепке и буксировке трамвайных вагонов, Межотраслевой инструкции по оказанию первой помощи при несчастных случаях на производстве, Правил противопожарного режима в Российской Федерации, настоящей инструкции.

1.4. С водителем проводится внеплановый инструктаж по охране труда на рабочем месте:

- при изменении требований охраны труда;
- при внесении изменений или дополнений в инструкцию по охране труда;
- при несоблюдении водителем требований охраны труда, что могло привести или привело к несчастному случаю или другой чрезвычайной ситуации;
- по требованию представителей органов государственного надзора и контроля;

- после перерыва в работе более 30 календарных дней;
- при вводе в эксплуатацию новых типов подвижного состава и оборудования.

1.5. Водитель обязан соблюдать трудовую дисциплину, правила внутреннего трудового распорядка, установленные режимы труда и отдыха, требования настоящей инструкции.

1.6. На территории предприятия или в ином месте работы водителю запрещается:

1.6.1. Употреблять спиртные напитки, принимать наркотические или иные токсические вещества;

1.6.2. Находиться в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения;

1.6.3. Курить и пользоваться открытым огнем на рабочем месте (курить разрешается только в специально отведенных и оборудованных для этих целей местах).

1.7. Водитель обязан иметь и выполнять работу в соответствующих средствах индивидуальной защиты:

- хлопчатобумажные рукавицы или перчатки с полимерным покрытием (срок носки 2 месяца);
- перчатки диэлектрические - дежурные;
- галоши диэлектрические - дежурные;
- жилет сигнальный (срок носки 12 месяцев).

Запрещается использовать СИЗ не по назначению.

1.7.1. При переводе стрелок вручную (вагон должен быть в поле зрения водителя) или при выполнении других работ, связанных с выходом на проезжую часть дороги, водитель обязан надеть сигнальный жилет, хлопчатобумажные рукавицы.

1.7.2. Во избежание поражения электрическим током при обслуживании действующих электроустановок водитель обязан пользоваться диэлектрическими перчатками.

1.7.3. Диэлектрические перчатки должны храниться отдельно от инструмента.

1.7.4. При получении в инструментальной кладовой закрепленных за вагоном инструментов и документов, а также перед каждым применением водитель обязан проверить наличие диэлектрических перчаток, произвести их осмотр на отсутствие внешних повреждений, проколов путем скручивания их в сторону пальцев, срок их применения. Пользоваться неисправными средствами защиты, или средствами защиты, срок годности которых истек, ЗАПРЕЩАЕТСЯ. При работе в диэлектрических перчатках их края надеваются поверх рукавов верхней одежды.

1.8. Опасные и вредные производственные факторы:

- движущийся транспорт;
- повышенная или пониженная температура воздуха рабочей зоны;
- повышенный уровень шума на рабочем месте;
- повышенный уровень локальной и общей вибрации;
- возможность поражения электрическим током;
- световая среда;
- сенсорные нагрузки;
- монотонность нагрузок;
- режим работы.

1.9. Водитель обязан знать приемы и уметь оказывать пострадавшему при несчастном случае первую помощь.

1.10. Водитель обязан:

- немедленно известить старшего диспетчера диспетчерского отдела Службы движения, непосредственного или вышестоящего руководителя о любой ситуации, угрожающей жизни или здоровью людей, о каждом несчастном случае на производстве, об ухудшении состояния своего здоровья (проявление признаков острого заболевания, отравления, а также профессионального заболевания), дорожно-транспортном происшествии и технических неисправностях подвижного состава;
- поддерживать порядок в салоне и в кабине водителя;
- соблюдать правила личной гигиены: мыть руки с мылом перед приемом пищи, пищу принимать в установленных для этого местах (конечная станция, столовая парка и т.п.).

1.11. Водитель должен вести себя корректно и не допускать противоправных действий по отношению к пассажирам и другим работникам парка.

1.12. Лица, нарушающие требования настоящей Инструкции, привлекаются к ответственности в соответствии с действующим законодательством.

2. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ПЕРЕД НАЧАЛОМ РАБОТЫ

2.1. Водитель обязан:

- прибыть на работу в форменной одежде и удобной обуви. Обувь должна быть закрытой на устойчивым каблуке высотой не более 4 см. ЗАПРЕЩАЕТСЯ работать в легкой обуви - в тапочках, босоножках и т.д.;
- пройти предрейсовый медицинский осмотр;
- предъявить диспетчеру: путевой лист с личной подписью о готовности к работе и отметкой о прохождении предрейсового медицинского осмотра, водительское удостоверение, книжку водителя, удостоверение на право работы в электроустановках до 1000В. После получения у диспетчера допуска к работе, разрешения от мастера (штамп и подпись в книге трамвая), приступить к приемке вагона (поезда).

2.2. Приемку и подготовку трамвайного вагона (поезда) к работе в парке и при смене на линии водитель должен производить согласно Должностной инструкции водителя трамвая, Правилам технической эксплуатации трамвая с соблюдением требований охраны труда.

2.2.1. Водитель должен произвести осмотр и опробование механизмов вагона (поезда), убедиться в готовности к работе, а также при отсутствии неисправностей вагона, в наличии сигнального жилета, пригодных к применению диэлектрических перчаток, хлопчатобумажных рукавиц, огнетушителей, противооткатных упоров, сцепных приборов, знака аварийной остановки, аптечки первой помощи.

2.2.2. При нахождении на территории депо и приемке вагона водитель должен соблюдать требования охраны труда, следить за движением проходящих вблизи трамвайных вагонов (поездов) и техники.

2.2.3. Перед постановкой токоприемника на контактный провод и выездом со смотровой канавы, водитель должен убедиться:

- в отсутствии запрещающих плакатов на подвижном составе;
- в том, что кожухи (ограждения) электрооборудования вагона находятся в закрытом состоянии;

- в том, что высоковольтные цепи отключены;
- в отсутствии посторонних предметов на рельсах и вблизи них;
- в отсутствии людей на крыше вагона, в салоне, под вагоном и перед ним.

При наличии на вагонах запрещающих плакатов (даже при отсутствии рабочих) или рабочих, производящих работу, водителю ЗАПРЕЩАЕТСЯ начинать приемку поезда. В этом случае водитель должен обратиться к мастеру.

2.2.4. Перед началом движения трамвайного вагона (поезда) на территории парка или в депо водитель обязан:

- убедиться в отсутствии запрещающих плакатов на подвижном составе;
- убедиться, что кожухи (ограждения) электрооборудования находятся в «закрытом состоянии»;
- убедиться в отсутствии ремонтных рабочих (в поезде, в смотровой канаве, на крыше вагона);
- убедиться в отсутствии на рельсах или на близком от них расстоянии предметов, мешающих движению поезда;
- проверить, закрыты ли откидные борта;
- при наличии блокировки контактного провода в депо, убедиться в наличии разрешающего сигнала;
- окриком: «Осторожно, поезд №, трогается с пути №, предупредить об отправлении поезда, подать 3 предупредительных звонка, дважды включить на маневровую позицию, с интервалом между рывками не менее 2-х секунд, сразу же выключая контроллер;
- закрыть двери и, обеспечивая безопасность движения, выехать с территории депо или места стоянки трамвая (при движении поезда должна быть открыта первая дверь первого вагона);
- соблюдать скорость движения поезда по путям депо и территории парка не более 5 км/час;
- при подъезде к воротам депо и проезде их подавать сигналы звонком.

2.3. При работе на торцевых частях вагона (протирка лобового стекла, регулировка зеркала бокового вида или стеклоочистителя) необходимо пользоваться подставками. Разрешается производить указанные работы без подставки при наличии специальных ручек на торцевой части вагона.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПРОИЗВОДИТЬ:

2.3.1. Работы на торцевых частях вагона, стоящего на смотровой канаве, без перекрытия канавы надежным переходным мостиком;

2.3.2. Протирку разбитых или лопнувших стекол. Разбитое стекло следует удалять в рукавицах, при этом необходимо вынуть сначала верхнюю часть стекла, затем нижнюю.

2.4. При подметании подножек вагона необходимо соблюдать осторожность, чтобы мусор не попал на находящихся вблизи вагона людей.

2.5. При открывании или закрывании окон в салоне вагона ЗАПРЕЩАЕТСЯ упираться в край стекла ладонью или кистью руки.

2.6. При необходимости замены экипировки поезда, переносить и устанавливать стеклянные и металлические вывески производить только в рукавицах.

2.7. ЗАПРЕЩАЕТСЯ на кожухи шкафов, электрических печей, автоматических выключателей, щитков класть металлические и прочие предметы.

2.8. При приемке и работе на трамвайном поезде, оборудованном межвагонным высоковольтным кабелем, водитель должен помнить, что с любого поднятого пантографа высокое напряжение подается на весь поезд, поэтому все работы

на любом из вагонов, связанные с осмотром или устранением неисправностей электрооборудования, должны производиться при оттянутых токоприемниках и выключенных автоматических выключателях на всех агонах.

2.9. ЗАПРЕЩАЕТСЯ подниматься на крышу вагона и устранять там какие-либо неисправности.

2.10. При обнаружении неисправностей, с которыми запрещается эксплуатация трамвайного вагона (поезда) на линии (п. 3.3.2 ПТЭ, 2001г.), водитель обязан сообщить об этом ответственному по выпуску и сделать запись в книге трамвая.

2.11. Для обеспечения безопасности при нахождении на территории парка водитель должен знать и соблюдать общие правила безопасности.

2.12. При нахождении на территории парка ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- стоять или проходить в проеме ворот, когда в нем стоит или движется вагон;
- стоять или проходить между вагоном и опорой или иным сооружением на междупутье во время движения или перед началом движения;
- входить или выходить из вагона на ходу или находиться на подножке во время движения;
- находиться на крыше вагона, прыгать с крыши одного вагона на крышу другого;
- прыгать через смотровую канаву или переходить по случайно положенным доскам, прыгать в смотровую канаву;
- спускаться в смотровую канаву, находиться в ней или выходить из нее во время движения по ней вагона (поезда), ходить по краю смотровой канавы во избежание падения;
- зажигать огонь и курить в непредназначенных для курения местах, подходить с открытым огнем к таре из-под горюче-смазочных материалов;
- включать станки, механизмы, агрегаты, находящиеся в депо, работать на них.

2.13. Необходимо ходить по территории парка и депо только по пешеходным проходам, согласно установленным знакам и разметке.

3. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ВО ВРЕМЯ РАБОТЫ

Водитель обязан выполнять только ту работу, которая поручена руководителем, входит в круг его профессиональных обязанностей, с безопасными методами проведения которой он ознакомлен.

3.1. При работе на линии и во всех ситуациях, угрожающих безопасности пассажиров, пешеходов, трамвая или лично водителю, необходимо выполнять требования своей должностной инструкции, относящиеся к безопасности движения, требованиям охраны труда, правилам работы на линии.

3.2. Сообщать о дорожно-транспортных происшествиях и аварийных ситуациях старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения.

3.3. Вести трамвай со скоростью, не превышающей установленных Правилами технической эксплуатации трамвая и Правилами дорожного движения ограничений, с учетом состояния пути, дорожного покрытия, особенностей контактной сети, атмосферных условий, интенсивности движения транспорта, выбирая, применительно к указанным обстоятельствам, такую дистанцию, чтобы избежать столкновения с находящимся впереди подвижным составом.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

3.3.1. следовать за впереди идущим поездом на расстоянии менее 60 метров при скорости движения до 20 км/час и менее 120 метров при скорости

движения более 20 км/час, на спусках дистанция выбирается в зависимости от скорости и дорожных условий, но не менее 120 метров;

3.3.2.приблизиться к впереди стоящему поезду на расстояние менее 15 метров на прямом участке и менее 60 метров – на спусках.

3.3.3.проезжать трамвайные пути, покрытые мокрым снегом или водой, со скоростью движения более 5 км/час. При уровне воды свыше 50 мм протяженностью более 5м движение запрещено.

3.4. В густом тумане, в метель, при плохой видимости в темное время суток, водитель обязан:

- выбирать оптимальный режим движения, обеспечивающий безопасность движения и сохранность подвижного состава;
- включить все наружные и габаритные огни, все освещение салона, противотуманные фары (при наличии) и задний противотуманный фонарь (если предусмотрено конструкцией) и все группы освещения поезда;
- при видимости менее 30м двигаться со скоростью не более 5 км/час.

3.5. Водитель обязан, остановить трамвай немедленно в следующих случаях:

- при наличии препятствия движению;
- при внезапном стуке, толчке, тревожных криках людей;
- при признаках возгорания, задымлении вагона;
- при опасности наезда на пешехода или столкновения;
- при неясном сигнале светофора;
- перед неправильно переведенной стрелкой или неплотно прилегающим пером стрелки;
- при сходе вагона с рельсов, обрыве контактной сети;
- при нахождении на трамвайных путях ремонтных рабочих.

3.6.Если водителю необходимо оставить поезд даже на короткий срок, он обязан:

- затормозить его ручным тормозом;
- отключить автоматические выключатели АВ-1 и АВ-2, цепи управления;
- поставить рукоятку контроллера в положение «0» и взять ее с собой, если это предусмотрено конструкцией вагона;
- надеть сигнальный жилет;
- закрыть кабину;
- повернуться лицом в сторону движения, сойти на землю в момент, когда нет угрозы от движущихся транспортных средств;
- спускаться по ступенькам, соблюдая осторожность и держась за поручни;
- обходить стоящий вагон только спереди.

Водителю ЗАПРЕЩАЕТСЯ оставлять поезд на подъемах и спусках.

3.7.При вынужденной длительной остановке поезда (неисправности, ремонте, сцепке) водитель должен включить аварийную сигнализацию, выставить знак аварийной остановки, при остановке на уклоне – установить противооткатные упоры.

3.8.При переводе стрелки вручную водитель должен пользоваться специальным ломиком, который вставляется на всю глубину пера.

Работу следует производить в хлопчатобумажных рукавицах и сигнальном жилете, соблюдая особую осторожность в случае, если стрелка покрыта льдом или водой.

3.9.При обрыве контактного провода, оградить место обрыва подручными средствами и не допускать посторонних лиц на поврежденный участок.

О повреждениях сообщить старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения.

3.10. Если токоприемник зацепился за провода или спецчасти контактной сети, то, во избежание обрыва проводов, до прибытия бригады скорой технической помощи принимать какие-либо меры по его высвобождению ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

3.11. При проезде поврежденного участка контактной сети с опусканием токоприемника, ЗАПРЕЩАЕТСЯ наматывать веревку на кисть руки. На втором вагоне поезда токоприемник должен быть опущен, поставлен на предохранительный крюк и закреплен веревкой. Работу производить в хлопчатобумажных рукавицах. При движении в режиме автономного хода токоприемник должен быть опущен, установлен на крюк и закреплен веревкой.

3.12. При остановке поезда на обесточенном участке контактной сети необходимо на вагоне отключить высоковольтное оборудование, опустить токоприемник и вывести сцепленный поезд из-под обесточенного участка контактной сети буксировкой путем движения назад, не дожидаясь прибытия аварийной скорой технической помощи, для чего водитель буксируемого вагона привлекает для обеспечения безопасности движения необходимое количество водителей, остановившихся в ожидании окончания задержки.

При наличии второго пульта управления на буксируемом вагоне, движение сцепленных трамваев производится с данного пульта.

При наличии второго токоприемника на вагоне - использовать его, при опущенном и закрепленном первом токоприемнике.

Запрещается выводить трамвай из-под обесточенного участка:

- толканием бампер в бампер;
- с привлечением посторонних лиц;
- с использованием посторонних предметов.

3.13. При смене предохранителей в низковольтном щитке или устранении неисправностей аппаратов низковольтных цепей необходимо надеть диэлектрические перчатки, оттянуть токоприемник, поставить его на предохранительный крюк, отключить аккумуляторную батарею и мотор-генератор (ТЗУ, ВПН).

3.14. Работа по замене предохранителей в высоковольтном шкафу должна производиться в диэлектрических перчатках, при опущенном и поставленном на крюк токоприемнике и выключенных автоматах АВ-1 и АВ-2.

3.15. На поездах, оборудованных межвагонным высоковольтным кабелем, при смене предохранителей на втором вагоне необходимо убедиться, что токоприемник первого вагона опущен и поставлен на предохранительный крюк, электрические цепи отключены.

3.16. Поднимать токоприемник и включать электрические цепи после смены предохранителей или ремонта разрешается, предварительно закрыв крышки шкафа или щитка.

3.17. ВОДИТЕЛЮ ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

3.17.1. приступать к работе, если не обеспечены безопасные условия труда;

3.17.2. выполнять какие-либо работы, не предусмотренные Должностной инструкцией;

3.17.3. выезжать на неисправном или недоукомплектованном вагоне;

3.17.4. начинать движение с открытыми дверьми вагона и кабины водителя, высовываться из окна;

3.17.5. снимать, открывать ограждения (кожухи) электроаппаратов, работать без ограждений;

3.17.6. включать неогражденные или имеющие неисправные, незакрепленные ограждения электроотопительные устройства салона и кабины;

3.17.7. производить включение, отключение межвагонного кабеля на поезде из двух вагонов, а также замену высоковольтных предохранителей без диэлектрических перчаток, при незакрепленном в оттянутом положении токоприемнике.

4. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

4.1. При возникновении ситуаций, которые могут привести к авариям и несчастным случаям, водитель должен немедленно поставить в известность старшего диспетчера диспетчерского отдела Службы движения.

4.2. В аварийных ситуациях, когда водитель вынужден произвести высадку пассажиров вне зоны обязательной остановки, он должен принять меры к обеспечению безопасности выхода пассажиров, предупредив их о соблюдении осторожности при выходе.

4.3. Передвижение трамвайных вагонов, не имеющих собственного хода, с неисправностями тормозной системы или другими неисправностями, не обеспечивающими безопасность движения, должно производиться буксировкой исправным вагоном или средствами скорой технической помощи. При сцепке и буксировке водитель должен выполнять требования Инструкции по сцепке и буксировке трамвайных вагонов. Водителю разрешается производить сцепку на линии только аварийными сцепными приборами на прямом участке пути. На кривых или уклонах сцепка производится по прибытию аварийной бригады. Буксировка неисправного поезда должна производиться в сопровождении машины скорой технической помощи.

Скорость движения при буксировке:

- если неисправный вагон (поезд) находится впереди (толканием) - не более 10 км/час;
- если неисправный вагон (поезд) находится сзади - не более 15 км/час;
- при проезде посадочной зоны, перекрестков и пешеходных переходов, кривых участков пути, спецчастей, и крестовин - не более 5 км в час.

4.4. При возникновении возгорания в вагоне водитель должен:

- остановить поезд;
- открыть двери для высадки пассажиров;
- отключить все высоковольтные и низковольтные электрические цепи;
- опустить токоприемники на всех вагонах поезда, поставить их на предохранительный крюк и закрепить веревкой;
- при необходимости вызвать пожарную команду через старшего диспетчера диспетчерского отдела Службы движения;
- отключить аккумуляторные батареи (ВНЦ) на всех вагонах;
- приступить к тушению пожара.

4.5. При неисправности контактной сети водитель обязан остановить поезд за 30 метров до неисправного участка, оценить характер повреждения. При обрыве контактного провода - оградить место падения провода, до прибытия бригады скорой технической помощи, не допускать в опасную зону на расстоянии менее 5 метров посторонних лиц, предупреждать водителей проходящего транспорта об опасности.

- 4.6. При обнаружении утечки тока на корпусе вагона водитель обязан:
- остановить поезд, отключить высоковольтное и низковольтное оборудование;
 - уточнить у пассажиров, где и при каких обстоятельствах «бьет током»;
 - высадить пассажиров при соблюдении безопасности движения;
 - подготовить вагон (поезд) к буксировке, произвести сцепку с исправным вагоном (поездом) и в сопровождении бригады скорой технической помощи (Инструкция по сцепке и буксировке трамвайных вагонов), следовать до ближайшей конечной станции или трамвайного парка, предварительно сообщив о случившемся старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения, линейному работнику.

4.7. Если во время работы произошел несчастный случай, водитель обязан немедленно оказать пострадавшему первую помощь, доложить о случившемся старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения (при необходимости вызвать через старшего диспетчера диспетчерского отдела Службы движения скорую помощь), администрации парка. Сохранять, по возможности, обстановку, при которой произошел несчастный случай (если это не сопряжено с опасностью для здоровья людей или длительной задержкой движения), до прибытия должностных лиц, проводящих расследование, записать данные свидетелей, при возможности, провести фотофиксацию.

4.8. Последовательность оказания первой помощи:

- устранить воздействие на организм факторов, угрожающих здоровью и жизни пострадавшего (освободить от действия электрического тока, погасить горящую одежду и т.д.), оценить состояние пострадавшего;
- определить характер и тяжесть травмы, представляющую наибольшую угрозу для жизни пострадавшего и последовательность действий по его спасению;
- выполнить мероприятия по спасению пострадавшего в порядке срочности (провести искусственное дыхание, наружный массаж сердца, остановить кровотечение, зафиксировать место перелома, наложить повязку и т.п.);
- поддерживать жизненные основные функции пострадавшего до прибытия скорой медицинской помощи.

5. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ПО ОКОНЧАНИИ РАБОТЫ

5.1. Привести в порядок кабину водителя. При смене на конечной станции или на линии передать вагон (поезд) водителю второй смены, руководствуясь требованиями Должностной инструкции водителя трамвая.

5.2. На последней, обязательной остановке перед въездом на территорию парка, высадить пассажиров, убедиться, что в салоне нет людей и посторонних предметов, закрыть двери и окна.

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

5.4. Предъявить вагон приемщику подвижного состава, при постановке на отстой выключить автоматические выключатели и высоковольтные и низковольтные электрические цепи, затормозить вагон (поезд) ручным тормозом, выпустить воздух из магистрали через концевой кран, опустить токоприемники и поставить их на предохранительные крюки.

5.5. Сдать приборы управления, средства индивидуальной защиты, съемный экипировочный инвентарь.

5.6. Пройти послерейсовый медицинский осмотр, сдать путевой лист диспетчеру парка.

При необходимости, оформить заявку в книге трамвая на техническую неисправность.

Инструкцию разработал:
Начальник ОСП «Служба движения»



И.А. Поняева

Согласовано
Начальник отдела охраны труда
СПб ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»



Н.А. Разоронова

ИНСТРУКЦИЯ ПО СЦЕПКЕ И БУКСИРОВКЕ ТРАМВАЙНЫХ ВАГОНОВ.

Настоящая инструкция разработана на основании типовой инструкции по сцепке и буксировке трамвайных вагонов, утвержденной приказом МЖКХ РСФСР от 28.10.80№ 545, Правил технической эксплуатации трамвая, Правил дорожного движения, Правил техники безопасности на городском электротранспорте и с учетом опыта эксплуатации подвижного состава трамвая различных типов в Санкт-Петербурге.

1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ.

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

1.2. Для выведения вагона (поезда), остановившегося на обесточенном участке (изолятор или трамвайно-троллейбусное пересечение), запрещается использовать толкание «бампер в бампер» или привлекать пассажиров, кондуктора.

Выведение поезда с обесточенного участка контактной сети, водитель обязан производить:

- буксировкой исправным вагоном (поездом) с соблюдением требований настоящей инструкции;

с использованием:

- системы автономного хода;
- второго токоприемника, при его наличии;
- с помощью троса (по решению бригадира аварийной бригады).

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

Допускается производить сцепку и буксировку исправного вагона, остановившегося на обесточенном участке контактной сети, с пассажирами при закрытых дверях, в том числе передней, в целях обеспечения их безопасности. Пассажиры должны быть проинформированы водителями о предстоящей работе и предупреждены об опасности выхода из подвижного состава.

1.4. Все работники, связанные со сцепкой и буксировкой вагонов, должны быть обучены и проверены на знание правил сцепки, расцепки и буксировки согласно настоящей Инструкции, знать конструкцию имеющихся на подвижном составе сцепных устройств и уметь ими пользоваться.

Проверка знаний должна производиться не реже одного раза в год и приурочена к проверке знаний по ПТЭ трамвая.

1.5. Ответственность за правильность, надежность и безопасность сцепки вагонов возлагается на водителя неисправного поезда. Сцепка вагонов

на горизонтальном участке пути производится до прибытия бригады скорой технической помощи.

1.6.ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА СЦЕПКИ ВАГОНОВ:

1.6.1.При сцепке и расцепке вагонов на прямом участке пути, сцепщик (водитель или другое лицо, выполняющее обязанности сцепщика), должен находиться с правой стороны вагона, а в кривой – со стороны большего радиуса. Для обеспечения безопасности при производстве работ, движение встречных поездов (на других территориях – и на соседнем пути) должно быть остановлено до окончания сцепки.

1.6.2.Буксируемый вагон (поезд) должен быть заторможен, токоприемник (токоприемники) – опущен и закреплен на предохранительный крюк.

1.6.3.Вагон (поезд), который будет осуществлять буксировку, должен быть освобожден от пассажиров, заторможен механическим тормозом от крана машиниста с таким усилием, чтобы при включенном контроллере вагон двигался, а при выключенном – останавливался без выбега.

1.6.4.Буксирующий вагон (поезд) должен подаваться к буксируемому вагону (поезду) медленно, толчками (только на маневровой позиции контроллера), по сигналу лица, производящего сцепку. При подаче вагона на сцепку водитель должен пользоваться стояночным (ручным) тормозом.

1.6.5.Сцепку сцепщик должен производить в хлопчатобумажных рукавицах и в сигнальном жилете.

1.6.6.При разнотипных сцепных приборах, установленных на вагонах, должны применяться специально изготовленные аварийные сцепные приборы.

При сцепке вагонов с различной высотой подвески штанг сцепных приборов, необходимо пользоваться фигурной сцепкой.

1.6.7.Вагоны, имеющие два пульта управления, подавать на сцепку задним ходом запрещается – движение осуществляется с заднего поста управления.

1.6.8.Неточные и неясные сигналы сцепщика, а также команды от кого бы то ни было, кроме сцепщика, не должны выполняться водителем.

Каждый неясный сигнал для водителя должен считаться сигналом к остановке вагона.

1.7.В темное время суток или в условиях недостаточной видимости, а также в тоннелях, место производства работ по сцепке и расцепке должно быть освещено фарами вагона и включением освещения салонов вагонов.

Примечание: Условиями недостаточной видимости считаются: метеорологические условия (туман, дождь, снегопад и т. п.) когда расстояние видимости менее 300м.

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

1.8.1.Затормозить вагон стояночным (ручным) тормозом и убедиться в его действии, дополнительно – поставить кран машиниста на тормозное положение.

1.8.2.Поставить рукоятку контроллера водителя на «0» и взять рукоятку реверсора с собой. Допускается не снимать рукоятку реверсивного вала контроллера при блокировании цепей управления с помощью встроенного замкового устройства, предусмотренного конструкцией вагона – взять с собой ключ включения цепей управления.

1.8.3.Выключить силовой автомат.

1.8.4.Надеть сигнальный жилет.

- 1.9. Руководство организацией работ по сцепке и буксировке возлагается:
- 1.9.1. На водителя неисправного поезда, а по прибытии машины скорой технической помощи на руководителя бригады.
- 1.9.2. На руководителя бригады машины скорой технической помощи при буксировке вагона (поезда) в пункт ремонта.
- 1.9.3. На лиц, допущенных к производству маневровых работ - на территории парка.

2. ПОРЯДОК СЦЕПКИ, БУКСИРОВКИ И РАСЦЕПКИ ВАГОНОВ НА ГОРИЗОНТАЛЬНОМ УЧАСТКЕ ПУТИ.

2.1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ.

2.1.1. На горизонтальном участке пути трамвайный вагон любого типа может буксировать не более двух вагонов. Поездом из двух вагонов разрешается буксировать поезд любой составности, но не более 6-ти вагонов в сцепке.

2.1.2. Ответственность за сцепку возлагается на водителя неисправного вагона (поезда). В случае необходимости, помощь оказывает водитель исправного вагона (поезда), предварительно выполнив требования п. 1.8 настоящей инструкции. По прибытии бригады скорой технической помощи они производят сцепку по указанию руководителя аварийной бригады.

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

2.1.4. Если неисправный вагон находится позади исправного, в котором отсутствует пульт управления на задней площадке, водитель неисправного вагона должен находиться на задней площадке исправного вагона (поезда) и руководить его подачей к неисправному вагону (поезду).

2.1.5. Движение трамвайных вагонов по смежному пути при сцепке ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

2.1.6. Сцепка и буксировка неисправных вагонов моделей 71-631-01, 71-631-02 (Усть - Катав) или 84300М (БКМ) осуществляется на линии только в сопровождении аварийной бригады. При эксплуатации трамваев новых типов сцепку производить по дополнительной инструкции.

2.2. ПОДГОТОВКА К СЦЕПКЕ.

2.2.1. Водитель неисправного вагона (поезда) обязан:

- включить аварийную сигнализацию;
- соблюдая осторожность, выйти из вагона, выполнив требования п. 1.8 настоящей инструкции;
- опустить токоприемник и надежно его закрепить;
- поставить противооткатный упор (башмак) под правое колесо первой колесной пары второй тележки четырехосного, шести и восьмиосного вагона, а также под правое колесо первой колесной пары второй тележки второго вагона парного поезда из четырех-шестиосных вагонов;
- выставить знак аварийной остановки на расстояние не менее 15 метров от вагона;
- проверить исправность сцепного прибора;
- приготовить съемный аварийный сцепной прибор, сцепку, штырь (в зависимости от типа сцепного прибора);

- дать команду водителю исправного вагона «на сцепку».

2.2.2. Водитель исправного вагона (поезда) обязан:

- включить аварийную сигнализацию;
- получив команду «на сцепку», выполнить требования п. 1.6.3 настоящей инструкции;
- громко объявить: «от вагона, подаю на сцепку»;
- дать предупредительный сигнал звонком;
- убедившись в безопасности движения, подать свой вагон (поезд) вперед со скоростью не выше 5 км/час к неисправному вагону на расстояние 1,5 м и остановить вагон;
- ручку реверсора поставить на «0»;
- из вагона сообщить сцепщику: «готов на сцепку».

2.3. СЦЕПКА ВАГОНОВ СЪЕМНЫМИ АВАРИЙНЫМИ СЦЕПНЫМИ ПРИБОРАМИ:

ТИПА «БУФЕР»

2.3.1. Водитель (сцепщик) неисправного вагона (поезда) обязан:

- надеть на штанги исправного и неисправного вагонов съемные аварийные приборы (типа буфер) и закрепить каждый штырем;
- при сближении буферных тарелок, примерно до 10 см, развести сцепные приборы, примерить сцепку в один буфер и, вставив во второй буфер, закрепить штырем;
- свести оба буфера до их выпрямления и закрепить штырем второй конец сцепки;
- растормозить неисправный вагон (поезд).

2.3.2. Водитель исправного вагона (поезда) обязан:

- вновь переключить реверсор по ходу на сближение с неисправным вагоном (поездом);
- по сигналу водителя (сцепщика) неисправного вагона подать свой вагон (поезд) на сцепку путем кратковременного включения контроллера на маневровую позицию и выключения на «0» (толчком);
- по сигналу лица, производящего сцепку, надежно затормозить вагон (поезд);
- выйти из вагона (поезда) (см. п. 1.8 настоящей инструкции) и убедиться в правильности и надежности произведенной сцепки.

2.4. ТИПА «РУКОПОЖАТИЕ».

2.4.1. Водитель сцепляемого (или неисправного вагона (поезда)) обязан:

- совместить головки сцепных приборов и установить в головки первый штырь;
- выйти из междувагонного пространства на внешнюю сторону пути и дать сигнал на удаление исправного вагона (поезда) для выравнивания сцепных приборов в одну прямую линию;
- после выравнивания вставить в головки сцепных приборов второй штырь;
- растормозить сцепляемый (неисправный) вагон (поезд).

2.4.2. Водитель исправного (сцепляющего) вагона (поезда) обязан:

- по сигналу водителя сцепляемого (неисправного) вагона (поезда) подать свой вагон (поезд) (на удаление) для выравнивания сцепных

приборов путем кратковременного включения контроллера на маневровую позицию и выключения на «0» (толчком) и надежно затормозить вагон (поезд) по сигналу лица, производящего сцепку;

- выйти из вагона (см. п. 1.8), убедиться в правильности и надежности сцепки.

2.5. ТИПА «ТРУБА».

2.5.1. Проверить исправность сцепного прибора типа «труба».

2.5.2. Приготовить съемный сцепной прибор (типа «труба»), штырь.

2.5.3. Надеть сцепной прибор на штангу неисправного вагона до упора.

2.5.4. Дать команду водителю исправного вагона (поезда) «на сцепку».

2.5.5. Водитель исправного вагона (поезда) должен, выполнив требования п. 1.6.3 настоящей инструкции громко объявить: «От вагона! Подаю на сцепку!».

2.5.6. Дать предупредительный сигнал звонком, убедившись в безопасности движения, подать свой вагон (поезд) вперед со скоростью не выше 5 км/час к неисправному вагону и на расстоянии за 1,5 метра остановить вагон (поезд), ручку реверсора поставить на «0».

2.5.7. По команде водителя (сцепщика) неисправного вагона (поезда) подать вагон (поезд) вплотную к сцепному прибору.

2.5.8. Водитель (сцепщик) неисправного вагона (поезда) совмещает сцепной прибор типа «труба» со штангой исправного вагона (поезда) и одевает ее вручную, при этом совмещает отверстие сцепного прибора и штанги неисправного вагона (поезда) и закрепляет штырем.

2.5.9. По сигналу водителя (сцепщика) неисправного вагона (поезда) подает свой вагон «НАЗАД», путем кратковременного включения контроллера на маневровую ходовую позицию и выключения на «0» (толчком), до команды водителя (сцепщика) «стоп».

2.5.10. Водитель (сцепщик) ломиком совмещает отверстия штанги и сцепного прибора типа «труба» на исправном вагоне и вставляет штырь.

2.5.11. Сцепка вагонов модели 71-631-01 , 71-631-02 (Усть - Катав) и 84300М (БКМ) на территории парка производится работниками, прошедшими обучение и проверку знаний сцепки, расцепки и буксировки вагонов (поездов).

ВАГОН МОДЕЛИ 71-631-01 , 71-631-02 (УСТЬ - КАТАВ)

Сцепщик обязан:

- снять бампер, отвернув винтовые замки. При наличии на бампере дневных ходовых огней (ДХО) отсоединить разъемы от них, а провода надежно закрепить над бампером во избежание порчи их сцепным прибором;

- демонтировать боковые кронштейны крепления бампера к раме кузова с обеих сторон;

- снять штырь, фиксирующий сцепное устройство в сложенном положении;

- замки, кронштейны крепления бампера и штырь, фиксирующий сцепное устройство, положить в кабину водителя. Бампер положить в салон вагона на пол, лицевой стороной вверх (во избежание повреждения лакокрасочного покрытия);

- разложить сцепное устройство. В шарнир типа «рукопожатие» вставить специальный штырь (находится в буферной скобе выше сцепного прибора), зафиксировав сцепной прибор в разложенном положении;
- произвести сцепку вагонов, согласно настоящей инструкции.

ВАГОН МОДЕЛИ 84300М (БКМ)

Сцепка вагонов производится сцепным прибором, доработанным заводом изготовителем. Сцепной прибор имеет вид цилиндрического стержня (штанги) с отверстиями для штырей.

Сцепной прибор хранится в ящике, закрытом фальшбортом с ручками, который находится справа от головной кабины за третьей тележкой.

Сцепщик обязан:

- перед установкой сцепного прибора снять бампер «фартук» с торца вагона, который состоит из 2-х частей;
- установить сцепку в приваренное гнездо на балке кузова и зафиксировать штырем (штырь для обеспечения безопасности при буксировке должен иметь устройство, удерживающее его от выпадения из отверстий для фиксации сцепки);
- на стержень (штангу) надеть сцепные приборы необходимой модели в соответствии с пунктом 2.5.2 настоящей инструкции; - произвести сцепку вагонов согласно настоящей инструкции.

2.6. БУКСИРОВКА ВАГОНА (ПОЕЗДА) .

2.6.1. Руководство буксировкой и ответственность за обеспечение безопасности движения возлагается на бригадира аварийной бригады при условии выполнения водителями трамвая требований должностной инструкции.

2.6.2. Перед началом буксировки водитель (головного) неисправного вагона (поезда) обязан:

- убрать знак аварийной остановки и противооткатный упор (тормозной башмак),
- убедиться в том, что на передней площадке находится работник скорой технической помощи;
- первую дверь и дверь кабины оставить открытой, остальные двери закрыть;
- убедиться, что включен ближний свет фар и габаритные огни и аварийная сигнализация;
- в темное время суток, а также в условиях недостаточной видимости (см. п. 1.7 настоящей инструкции), включить аварийное освещение;
- если на буксируемом вагоне неисправны аварийная сигнализация и габаритные огни, то на задней стенке вагона должен быть укреплен знак аварийной остановки.

Примечание:

1. На вагонах, не имеющих низковольтного напряжения, необходимо принять меры к освещению неисправного вагона.
2. Перед буксировкой вагона (поезда) с неисправным токоприемником, если путь следования будет проходить под железнодорожными мостами и путепроводами – необходимо принять меры к разборке токоприемника с целью исключения повреждения контактной сети на этих участках:

1

- проверить отсутствие посторонних предметов, инструмента, деталей вагона под вагоном и вблизи него;

- убедиться в закрытии крышек фальшбортов по всему поезду с обеих сторон;

- убедиться в безопасности движения, дать один предупредительный сигнал к началу движения.

2.6.3. Водитель исправного (буксирующего) вагона обязан:

- занять рабочее место в кабине;

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

- в темное время суток, а также в условиях недостаточной видимости (см. п. 1.7 настоящей инструкции) включить освещение салонов, габаритные огни и аварийное освещение;

- убедиться в том, что на передней площадке находится слесарь бригады скорой технической помощи и по команде руководителя буксировки начать движение.

2.6.4. Движение поезда при буксировке должно осуществляться в соответствии с Правилами дорожного движения, ПТЭ трамвая и должностной инструкцией водителя трамвая.

Скорость движения при буксировке:

- если исправный вагон (поезд) находится сзади - не более 10 км/час;

- если исправный вагон (поезд) находится впереди - не более 15 км/час;

- мимо остановочных пунктов, оборудованных остановочными указателями (зона посадочной площадки с асфальтовым покрытием), при проезде перекрестков и пешеходных переходов, мимо скопления транспорта, при проезде кривых участков пути, спецчастей и крестовин - не более 5 км/час, вплоть до полной остановки.

2.6.5. При буксировке вагона (поезда) в сопровождении аварийной бригады аварийная машина с включенными ближним светом фар, аварийной сигнализацией и проблесковыми маячками желтого цвета следует:

по крайнему левому ряду впереди на 1-2 м от головной части трамвайного вагона (поезда) в следующих случаях:

- вагон (поезд) не идет с места;

- буксировка вагона (поезда) в связи с неисправностью токоприемника;

в зоне видимости аварийных тележек, установленных под неисправную тележку трамвайного вагона (поезда) в случае:

- движения вагона (поезда) своим ходом на аварийных тележках;

- буксировки трамвайных вагонов на аварийных тележках;

следует сзади неисправного вагона в случае:

- буксировки или сопровождения вагона (поезда) в связи с обрывом подвагонного оборудования;

выезжает на перекресток впереди буксируемого вагона для прикрытия проезда буксируемого и буксирующего вагонов (поездов) от автотранспорта с правой стороны по ходу движения неисправного состава:

- при проезде перекрестков неисправным составом - во всех вариантах; по полосе трамвайных путей впереди состава на расстоянии 10-20м от головного вагона в следующих случаях:
- при движении неисправного состава по обособленному полотну трамвайных путей с покрытием в путях,
- при движении неисправного состава по проезжей части, при скоплении транспорта - «пробка».

В случае скопления транспорта на проезжей части «пробка», но возможности свободного движения неисправного состава по трамвайным путям, состав останавливается и ждет подъезда аварийной машины.

2.6.6. Водитель головного вагона (поезда) должен оценивать дорожную обстановку и своевременно давать команды бригадиру, находящемуся на 1-ой площадке его вагона, для дальнейшей передачи информации водителю буксира, с использованием средств двухсторонней связи. Проезд мест повышенной опасности (перекрестки, места скопления пешеходов и т.д.) производится под контролем бригадира аварийной бригады.

2.6.7. При необходимости провести вагон (поезд) на буксире через стрелку с автоматическим управлением, водитель неисправного (или головного) вагона обязан:

- остановить поезд до добавочных проводов электрострелки;
- заблокировать стрелку выключателем, при этом контрольный фонарь должен гореть;
- перевести стрелку вручную и заложить специальный вкладыш между рамным рельсом и подвижным пером стрелки;
- независимо от блокировки стрелки, при движении направо - контроллер должен быть включен на маневровую позицию при прохождении добавочных проводов, а налево - выключен. Тоже необходимо сделать на буксируемом вагоне (поезде), если пантограф не был опущен;
- после проезда стрелки необходимо отключить выключатель блокировки и вынуть вкладыш.

2.6.8. При необходимости провести поезд на буксире через стрелку с централизованным управлением, при подъезде к стрелке, водитель обязан остановить поезд, перевести стрелку вручную и начинать движение только после выхода оператора из-за пульта управления стрелочным переводом.

2.6.9. Буксировка неисправного вагона разрешается только до ближайшей конечной станции, имеющей запасные пути, как исключение, до пункта ремонта (парка).

2.6.10. Въезд на конечную станцию при буксировке неисправного вагона (поезда) согласовывается со старшим диспетчером диспетчерского отдела Службы движения.

2.6.11. При буксировке с конечной станции, из парка и т.д., водитель обязан получить маршрут следования и разрешение на выезд у старшего диспетчера диспетчерского отдела Службы движения и действовать согласно полученным указаниям.

2.7. РАСЦЕПКА ВАГОНОВ.

2.7.1. Расцепка вагонов должна производиться на горизонтальном участке пути, затормозив поезд в установленном месте.

2.7.2. Водитель неисправного вагона (поезда) обязан:

- сообщить водителю исправного вагона: «Иду на расцепку»;
- подложить противооткатный упор под колеса обоих вагонов со стороны расцепки;
- отсоединить головки сцепных приборов друг от друга (вынуть штыри);
- выйти из междувагонного пространства на внешнюю сторону пути, сообщить водителю исправного вагона: «Вагоны расцеплены» и убедившись в безопасности движения, дать сигнал «отъехать»;
- отсоединить аварийный сцепной прибор от неисправного вагона.

2.7.3. Водитель исправного вагона (поезда) обязан:

- после получения сигнала «отъехать», поставить реверсор на направление удаления от неисправного вагона;
- отъехать на расстояние 3 м и затормозить вагон (поезд);
- выйти из вагона и помочь водителю неисправного вагона (поезда) снять аварийные сцепные приборы;
- убрать противооткатные упоры.

2.8. Перед расцепкой вагонов (после дорожно-транспортного происшествия, при расформировании поезда и т.д.) необходимо:

- опустить токоприемник, поставить на предохранительный крюк и закрепить веревкой;
- снять межвагонное ограждение;
- отсоединить МВС сначала с первого вагона;
- при наличии высоковольтного кабеля (перекидки) работы по отсоединению проводить только в оборудованных местах.

2.9. РАСЦЕПКА ВАГОНОВ МОДЕЛИ 71-631-01, 71-631-02 (УСТЬ - КАТАВ).

При расцепке вагонов необходимо:

- вынуть штырь из шарнира типа «рукопожатие» и вставить его в буферную скобу, находящуюся выше сцепного устройства;
- сложить сцепной прибор и вставить штырь, фиксирующий сцепное устройство в сложенном положении;
- прикрутить кронштейны крепления бампера на свои места;
- подключить разъемы дневных ходовых огней (ДХО) и установить бампер, надежно закрепив его винтовыми замками.

2.10. РАСЦЕПКА ВАГОНОВ МОДЕЛИ 84300 М (БКМ).

- затормозить стояночным тормозом, для этого повернуть переключатель блока принудительного растормаживания в горизонтальное положение. Выровнять давление;
- произвести расцепку в соответствии с пунктами 5.1., 5.2. Снять сцепные приборы, освободить штангу, вынув штырь её фиксации. Съемную штангу и штырь положить в отведенное для хранения место (п. 2.5.3.2);
- установить бампер вагона на место.

2.11. При ликвидации ДТП, разрыве поезда и др. как исключение - разрешается сцепка вагонов тросом и буксировка его машиной скорой технической помощи и только на небольшое расстояние (50-100 м). В этом случае руководит работой по сцепке и буксировке руководитель аварийной бригады.

2.12. Буксировка неисправного вагона (поезда) по неправильному (левому пути) допускается только с разрешения старшего диспетчера диспетчерского отдела и только в сопровождении машины скорой технической помощи. Руководит буксировкой руководитель аварийной и бригады скорой.

3. ОСОБЕННОСТИ СЦЕПКИ И БУКСИРОВКИ ВАГОНОВ НА ПОДЪЕМАХ И СПУСКАХ.

3.1. Трамвайный вагон любого типа может буксировать на уклонах 30 – 90% только один вагон с неисправными тормозами (всеми). Парником на уклоне можно буксировать не более двух неисправных вагонов.

Буксировка на уклонах неисправных трамвайных вагонов разных типов и составности с отсутствием всех видов тормозов:

- Неисправный вагон типа ЛМ – может буксировать вагон типа ЛМ или ЛВС.

- Неисправный парный поезд, состоящий из вагонов типа ЛМ+ЛМ – может буксировать поезд, состоящий из вагонов типа ЛМ+ЛМ или ЛМ+ЛВС при синхронном включении вагонов в поезде.

- Неисправные вагоны моделей 71-631-01, 71-631-02 (Усть Катав) или 84300М (БКМ) – может буксировать вагон типа ЛВС или поезд, состоящий из вагонов типа ЛМ+ЛМ при синхронном включении вагонов в поезде (сцепка и буксировка на линии осуществляется только в сопровождении аварийной бригады) .

- Неисправный парный поезд, состоящий из вагонов типа ЛВС+ЛВС – может буксировать поезд, состоящий из вагонов типа ЛВС+ЛВС или ЛМ+ЛМ+ЛМ при синхронном включении вагонов в поезде

3.3. На подъемах и спусках сцепкой вагонов (поездов) должен руководить бригадир скорой технической помощи. При этом необходимо соблюдать следующие условия:

3.3.1. При остановке неисправного вагона на подъеме водитель неисправного вагона (поезда) обязан: – затормозить вагон механическим тормозом (от крана машиниста), а при его неисправности рельсовым тормозом и убедиться в том, что вагон (поезд) удерживается на месте;

- выйти из вагона и установить противооткатный упор под вторую колесную пару первой тележки справа для одиночных четырех-, шести- и восьмиосных вагонов и дополнительно под вторую колесную пару первой тележки второго вагона справа для парных поездов, составленных из четырех-, шестиосных вагонов;

- под руководством бригадира аварийной бригады, находясь около неисправного вагона (поезда) (не ближе 1 м от наружного рельса) подавать команды на передвижение исправного вагона (поезда);

- произвести сцепку вагонов (поездов) согласно пп. 2.3, 2.4, 2.5 настоящей инструкции;

- по окончании сцепки по команде бригадира аварийной бригады убрать противооткатный упор из – под колес исправного вагона.

3.3.2. Водитель исправного вагона (поезда) обязан:

- остановить свой вагон (поезд) за 25м до неисправного;

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

- убедившись через водителя неисправного вагона (поезда) в правильной установке им противооткатного упора под колесом неисправного вагона, произвести сцепку согласно настоящей инструкции.

3.3.3. При остановке неисправного вагона (поезда) на спуске водитель обязан:

- при возможности движения на спуске и исправных тормозах спуститься на горизонтальный участок, обеспечивая полную безопасность движения;

- затормозить вагон (поезд) стояночным тормозом, убедиться, что вагон (поезд) удерживается на месте, выйти из вагона (см. п. 1.8 настоящей инструкции);

- поставить противооткатный упор в соответствии с п. 2.2.1 настоящей инструкции и готовить вагон (поезд) к сцепке в соответствии с п. 2.2.2, затем произвести сцепку с исправным вагоном (поездом) в соответствии с пп. 2.3; 2.4; 2.5 настоящей инструкции.

3.3.4. Если вагон (поезд) не имеет возможности двигаться на спуске, водитель обязан:

- затормозить вагон (поезд) пневматическим тормозом, а при его неисправности рельсовым тормозом, убедиться в том, что вагон (поезд) удерживается на месте, выйти из вагона (см. п. 1.8 настоящей инструкции);

- поставить противооткатный упор под правое колесо I колесной пары второй тележки одиночного четырех-, шести- и восьмиосного вагона и дополнительно под правое колесо I колесной пары второй тележки второго вагона парного поезда, составленного из четырех- и шестиосных вагонов;

- войти в кабину и убедиться, что вагон (поезд) удерживается на месте неопределенное время;

- находясь в кабине, ожидать прибытия бригады скорой технической помощи;

3.3.5. Водитель исправного вагона (поезда) обязан:

- остановить свой вагон (поезд) за 25 м до неисправного вагона;

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

- убедившись в том, что вагон (поезд) надежно заторможен, поставить на расстоянии 1 м от правого колеса своего вагона (поезда) противооткатный упор;

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

- произвести спуск вагонов (поездов) с уклона, с подачей песка на рельсы.

3.4. Буксировка вагона (поезда) на уклонах может быть начата только при отсутствии на уклоне и на прямом участке в конце уклона других поездов.

3.5. Буксировку вагона (поезда) на подъемах и спусках производить согласно пп. 2.6.4; 2.6.11 настоящей инструкции.

4. ОСОБЕННОСТИ СЦЕПКИ И БУКСИРОВКИ ПОЕЗДОВ, РАБОТАЮЩИХ ПО СИСТЕМЕ «МНОГИХ ЕДИНИЦ» (СМЕН) .

4.1. При выходе из строя по техническим неисправностям одного из вагонов поезда, работающего по системе «многих единиц», руководствоваться инструкцией по эксплуатации этих поездов.

4.2. Сцепку поездов 2-х вагонного состава с исправным вагоном (поездом) производить согласно пп. 2.3; 2.4; 2.5 настоящей инструкции.

4.3. Буксировку поездов производить согласно п. 2.6, при этом для обеспечения связи между членами аварийной бригады первые двери первого вагона неисправного и исправного поездов должны быть открыты.

4.4. Проезд стрелок с автоматическим управлением производить, как указано в п. 2.6.6 данной инструкции.

5. СИГНАЛИЗАЦИЯ ПРИ БУКСИРОВКЕ ВАГОНОВ (ПОЕЗДОВ) .

5.1. При буксировке неисправных вагонов (поездов) между водителями и руководителем буксировки должна применяться следующая сигнализация:

- с помощью двухсторонних средств связи;
- с помощью радиоустановки вагона (поезда);
- свистком, звонком, голосом;
- световыми сигналами подвижного состава;
- фонарем (в ночное время).

5.2. Свистком и звонком вагона подаются сигналы, обозначающие:

- один длинный - разрешается движение вперед;
- два коротких - «тише»;
- три коротких - «стоп».

Любой неясный, непонятый сигнал является сигналом к остановке вагона (поезда).

5.3. Во всех случаях сигнал остановки поезда подается круговым движением руками.

5.4. Сигналами подвижного состава подаются следующие команды:

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

6. КОНТРОЛЬ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕМ ИНСТРУКЦИИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ЕЕ НАРУШЕНИЕ .

6.1. Контроль выполнения данной инструкции возлагается на Службу главного ревизора, отделы эксплуатации трамвайных парков и на линейных работников Службы движения.

6.2. За нарушение требований настоящей инструкции должностные лица несут дисциплинарную, административную или уголовную ответственность в соответствии с действующим законодательством.

ИНСТРУКЦИЯ
ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ МАНЕВРОВЫХ РАБОТ
НА ТЕРРИТОРИИ ТРАМВАЙНЫХ ПАРКОВ И КОНЕЧНЫХ СТАНЦИЙ.

1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

1.1. Работы по перемещению подвижного состава на территории депо, парков, на конечных станциях, в соответствии с технологическими процессами осмотров, технического обслуживания, ремонтов, а также расстановки подвижного состава в соответствии с графиком выпуска его на линию являются маневровыми.

1.2. Порядок производства маневровых работ на территории трамвайного парка, конечной станции производится в соответствии с местной инструкцией о порядке производства маневровых работ, разработанной на основании настоящей инструкции, с учетом конкретных условий ОСП СПб ГУП «Горэлектротранс», а на конечных станциях регламентируется технико-распорядительным актом.

1.3. В трамвайном парке должен быть утвержденный руководителем предприятия схематический план расстановки подвижного состава с обозначением пожарных проездов, путей движения служебного автотранспорта и мест его расстановки с указанием разрешающих (запрещающих) направлений движения транспортных средств и служебного прохода лиц, находящихся на территории парка.

1.4. Движение трамваев и других транспортных средств должно регулироваться дорожными знаками и сигнализацией в соответствии с требованиями «Правил дорожного движения» (ПДД), действующими инструкциями и государственными стандартами.

1.5. Запрещается производить маневровые работы на территории трамвайного парка и конечной станции со скоростью движения более 5 км/час.

1.6. Порядок приемки подвижного состава при возвращении в парк, устанавливается инструкцией, утверждаемой руководителем ОСП СПб ГУП «Горэлектротранс».

1.7. Ответственным за организацию маневровых работ на территории парка и конечной станции являются: руководители ОСП СПб ГУП «Горэлектротранс» или их заместители, обязанные обеспечить своевременное обучение и инструктаж всех работников, осуществляющих маневровые работы и выполнение ими требований Правил технической эксплуатации (ПТЭ) трамвая, Правил техники безопасности на городском электротранспорте и настоящей инструкции.

1.8. Схематический план производства маневровых работ на территории трамвайного парка и на конечной станции должен обеспечивать:

- безопасность работников, осуществляющих маневровые работы и находящихся на территории парка;
- безопасность движения;
- выпуск подвижного состава на линию в точном соответствии с нарядом;

- наименьшие затраты времени на прием подвижного состава с линии, а также при возвращении его в парк по технической неисправности;
- своевременную постановку трамваев на плановые и заявочные ремонты, техническое обслуживание и осмотры;
- сохранность подвижного состава;
- пожарную безопасность.

2.ПРОИЗВОДСТВО МАНЕВРОВЫХ РАБОТ.

2.1.Маневровые работы производятся:

- на территории трамвайного парка по распоряжению диспетчера по выпуску (или лица его заменяющего) в соответствии со схематическим планом,

- в местах отстоя подвижного состава на конечной станции по распоряжению ответственного представителя парка, по согласованию со старшим диспетчером диспетчерского отдела Службы движения.

- на конечных станциях, где диспетчерское регулирование осуществляет СПб ГУП «Горэлектротранс» по распоряжению диспетчера конечной станции,

- на конечных станциях, где диспетчерское регулирование осуществляет СПб ГКУ «Организатор перевозок» под руководством аварийно-восстановительной службы или линейного работника Службы движения.

2.2. Бригадир водителей перегонщиков (или другое лицо, уполномоченное приказом по парку) должен получить задание на производство маневровых работ от диспетчера по выпуску (или лица, его заменяющего) и довести задание до сведения всех работников, участвующих в маневровых работах с указанием мер по технике безопасности и обеспечением безопасности движения. Если в процессе производства маневровых работ возникнет необходимость изменить намеченный план, то с этими изменениями должны быть ознакомлены все причастные лица.

2.3. Диспетчер конечной станции, где диспетчерское регулирование осуществляет СПб ГУП «Горэлектротранс» при производстве маневровых работ на территории конечной станции руководствуется действующей инструкцией по производству маневровых работ.

2.4. При необходимости производства маневровых работ на конечных станциях, где диспетчерское регулирование, осуществляет СПб ГКУ «Организатор перевозок», работы проводятся под контролем и при участии бригады аварийно-восстановительной службы.

2.5. Работник, ответственный за производство маневровых работ, должен обеспечить:

- безопасность движения при производстве маневровых работ;
- безопасность работников, занятых на маневровых работах;
- расстановку трамваев в полном соответствии с нарядом по времени их выхода на линию, требованиями ПТЭ трамвая.

2.6. Любое передвижение или перестановка подвижного состава на смотровых канавах или в ремонтных цехах производится по предварительной заявке начальника цеха по ремонту и обслуживанию подвижного состава.

2.7. При производстве маневровых работ на территории трамвайного парка, перевод стрелок производит водитель-перегонщик или другое лицо, прошедшее инструктаж.

2.8. Работник осуществляет перевод стрелок специальным ломиком в рукавицах и сигнальном жилете.

При переводе стрелок он должен стоять лицом к трамвайному вагону и следить за движением вагонов по соседним путям. После перевода стрелки, работник должен проверить правильность ее положения и плотность прилегания пера к рамному рельсу и при прохождении вагона находиться на безопасном расстоянии.

2.9. При производстве маневровых работ в местах ремонта трамвайного пути или дорожного покрытия лица, участвующие в маневровых работах, должны проявлять особую бдительность, своевременно подавать необходимые сигналы и принимать все меры, исключающие наезд на работников.

2.10. Передвижение и постанковка на смотровую канаву вагона (поезда) с неисправностями, угрожающими безопасности движения, должны производиться только буксировкой его на жесткой сцепке исправным вагоном (поездом) или специальной автомашиной (буксиром) технической помощи.

2.11. Сцепка и буксировка должны производиться в соответствии с «Инструкцией по сцепке и буксировке трамвайных вагонов».

2.12. Все работники, связанные со сцепкой трамваев, обязаны хорошо знать конструкцию сцепных приборов и правила сцепки. Сцепка трамваев допускается только сцепными приборами установленного образца.

2.13. Порядок снятия и подачи напряжения в контактную сеть над смотровыми канавами или в зоне ремонта производится согласно типовой инструкции «По оперативным переключениям секций контактных сетей смотровых канав трамвайных и троллейбусных депо».

2.14. При выполнении маневровых работ в вечернее и ночное время разрешается включать на трамвае только ближний свет фар.

3. ОБЯЗАННОСТИ ВОДИТЕЛЯ НА МАНЕВРОВЫХ РАБОТАХ, ПОДГОНКЕ, РАССТАНОВКЕ И ИСПЫТАНИИ (ОБКАТКЕ) ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.

3.1. Управление трамваем при производстве маневровых работ осуществляется водителем трамвая на маневровых работах, подгонке, расстановке и испытании (обкатке) подвижного состава (далее водитель-перегонщик).

3.2. На должность водителя-перегонщика приказом по парку назначаются водители четвертого или пятого разрядов, прошедшие обучение по производству маневровых работ.

3.3. Как исключение, на эту должность может быть назначен водитель третьего разряда со стажем работы не менее 2-х лет, прошедший обучение по производству маневровых работ.

3.4. ЗАПРЕЩАЕТСЯ использовать на маневровых работах в качестве водителя-перегонщика водителей, снятых с линии за нарушение должностных инструкций или совершение дорожно-транспортных происшествий.

3.5. Водители-перегонщики должны проходить ежегодное обучение и проверку знаний техники безопасности по производству маневровых работ.

3.6. Водитель-перегонщик по приходу на работу в депо должен явиться к диспетчеру по выпуску:

- получить путевой лист;
- пройти предрейсовый медицинский осмотр;
- получить у диспетчера допуск до работы, предъявив удостоверение на право управления трамваем, книжку водителя, удостоверение о проверке знаний правил работы в электроустановках до 1000В;

- получить ручку реверсора, диэлектрические перчатки, сигнальный жилет, свисток, флажок, фонарь, при необходимости плащ и резиновые сапоги, средства связи (служебный телефон или рация),

3.7. Водитель-перегонщик обязан:

обеспечить безопасность производства маневровых работ;

- точно и своевременно выполнять задание по производству маневровых работ;

- следить за сигналами и выполнять их требования, принимать немедленные меры к остановке трамвая в случае возникновения опасности столкновения или наезда на людей;

- внимательно наблюдать за действиями людей, находящихся в зоне производства маневровых работ, за положением стрелок и передвижением подвижного состава по соседним путям, прохождением стрелок и спец. частей.

3.8. ЗАПРЕЩАЕТСЯ производить маневровые работы на трамвае, не зная плана предстоящей работы и без указания руководителя маневровыми работами. Перед выездом на стрелки трамвайного пути водитель-перегонщик обязан получить сигнал от путевого рабочего по очистке путей и переводу стрелок (или лица его замещающего) и лично убедиться в правильном положении пера стрелочного перевода.

3.9. При производстве маневровых работ применяются следующие сигналы:

- звуковые (свистком, сигналом подвижного состава):

- один длинный - разрешается движение вперед;

- два длинных - разрешается движение назад;

- два коротких - тише;

- три коротких - стой;

- ручные (днем желтый флажок, ночью - фонарь с лунно-белым светом):

- дугообразное движение над головой движение вперед;

- дугообразное движение у ног - движение назад;

- круговое движение - стой;

- медленное движение вверх и вниз с правого бока сигналиста - тише.

3.10. Движение трамвая назад должно производиться под наблюдением другого водителя-перегонщика или лица, назначенного приказом по парку, который должен находиться на первой (по ходу движения) площадке трамвая первого (по ходу движения) вагона и иметь при себе необходимые средства сигнализации (свисток, фонарь, желтый флажок), средства связи (рацию или телефон). Движение задним ходом без сопровождающего ЗАПРЕЩЕНО.

ДВИЖЕНИЕ НАЗАД ВАГОНА (ПОЕЗДА), НЕ ОБОРУДОВАННОГО ЗАДНИМ ПОСТОМ УПРАВЛЕНИЯ.

Сопровождающий должен находиться на задней площадке первого (по направлению движения) вагона и подавать сигналы с применением средств связи (рация или телефон) или согласно п. 3.9. настоящей инструкции для обеспечения безопасности движения.

При подаче вагона (поезда) назад сопровождающему запрещается стоять на подножке или высовываться в проем открытого окна. При движении назад дверь кабины и задняя дверь должны быть открыты, остальные двери вагона должны быть закрыты.

Перед началом движения водитель должен убедиться:

- в отсутствии препятствий на пути следования вагона (поезда),

- в отсутствии рабочих в смотровых траншеях,

- в отсутствии людей на пути следования,

- в безопасности движения вагона задним ходом, закрыть двери вагона. Сопровождающий с передней площадки по ходу трамвая подает с помощью средств связи (рация или телефон) или свистком сигнал отправления (два длинных свистка). В случае возникновения препятствия во время движения при подъезде к проемам ворот депо, местам внезапного появления людей, к сооружениям и несущим конструкциям, расположенным на междупутье, сопровождающий немедленно подает по рации или свистком сигналы остановки (три коротких свистка).

Подачу назад поезда водитель осуществляет из кабины второго вагона, соблюдая требования при движении назад вагонов, не оборудованных задним постом управления.

Движение назад вагона, оборудованного дополнительным пультом управления на задней площадке (задним постом управления).

Движение назад вагонов, оборудованных задним постом управления производить только с заднего поста управления.

3.11. При постановке вагона (поезда) на отстой (на территории депо парка или вне его) водитель-перегонщик обязан:

- остановить трамвай с соблюдением мер безопасности и дистанцию в соответствии со схематическим планом расстановки,

- затормозить его стояночным тормозом;

- перевести реверсор контроллера управления в положение «0» и снять рукоятку реверсивного вала (где это предусмотрено конструкцией);

- выключить высоковольтные и низковольтные электрические цепи, опустить пантограф и надежно его закрепить (посадить на крюк);

- закрыть дверь кабины водителя;

- при наличии уклона поставить под колесо со стороны уклона противооткатный упор (башмак);

- место установки противооткатного упора (башмака) должно быть указано на схематическом плане, утвержденном директором ОСП;

- закрыть все окна и двери салона.

3.12. Водитель-перегонщик должен производить постановку трамвая на смотровую канаву или в зону ремонта только по указанию мастера или лица его заменяющего.

Перед постановкой подвижного состава водитель-перегонщик должен убедиться в наличии напряжения в контактной сети смотровой канавы или ремонтной зоны (красный сигнал над въездными воротами).

3.13. После постановки трамвая на смотровую канаву или ремонтную зону водитель-перегонщик обязан: затормозить его стояночным тормозом, выключить все электрические цепи, поставить реверсор контроллера управления в положение "0", снять рукоятку реверсивного вала (где это предусмотрено конструкцией вагона). Допускается не снимать рукоятку реверсивного вала контроллера при блокировании водителем цепей управления с помощью встроенного замкового устройства - взять с собой ключ включения цепей управления), опустить пантограф.

3.14. Поднятие пантографа для проведения испытания электрооборудования после ремонта производится водителем-перегонщиком только с разрешения мастера (или лица его заменяющего), который должен убедиться в безопасности обслуживаемого персонала.

3.15.Для выезда с смотровой канавы и передвижения по ней водитель-перегонщик должен получить разрешение от мастера (или лица его заменяющего).

Перед поднятием пантографа и началом движения трамвая с места водитель-перегонщик обязан строго выполнять требования Правил техники безопасности и настоящей инструкции.

3.16.После окончания работы водитель-перегонщик должен сдать съемный инвентарь и пройти медосмотр с отметкой в специальном журнале и путевом листе.

4.ОБЯЗАННОСТИ ВОДИТЕЛЯ-ПЕРЕГОНЩИКА ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ТРАМВАЯ ЧЕРЕЗ МОЕЧНУЮ УСТАНОВКУ.

4.1.Перед заездом на мойку водитель-перегонщик обязан отвести зеркала заднего вида, а кронштейны крепления зеркал повернуть назад, прижав к боковым стенкам кузова.

4.2.Закрыть все наружные люки, окна и двери.

4.3.Начинать движение трамвая в зону мойки после разрешения мастера или лица его заменяющего.

4.4.Скорость движения трамвая через моечную установку должна быть не более 3 км/час, плавная без рывков.

4.5.В процессе движения необходимо следить, чтобы щетки не выходили из контакта с поверхностью трамвая, что происходит при повышенной скорости движения.

4.6.ЗАПРЕЩАЕТСЯ движение по посту мойки трамвая задним ходом.

4.7.При обнаружении водителем-перегонщиком неисправности в работе моечной установки он должен немедленно остановить трамвай и подать звуковой сигнал мастеру или лицу его заменяющему, который должен отключить моечную установку и принять меры для удаления трамвая из зоны мойки.

5.МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ МАНЕВРОВЫХ РАБОТ.

5.1.Работники, допущенные к производству маневровых работ должны проходить ежегодную проверку знаний техники безопасности по производству маневровых работ.

5.2.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, опорами и иными сооружениями на междупутье;

- входить или выходить из трамвая, находиться на крыше или подножке;

- переходить через смотровые (ремонтные) канавы, находиться в них, а также садиться на рельсы;

- ходить по трамвайным путям, стрелкам и крестовинам;

- находиться в проеме ворот.

5.3.Не разрешается проводить маневровые работы с отрывом токоприемника от контактного провода (по инерции).

5.4.При подаче трамвая назад поддерживать токоприемник следует за веревку без наматывания ее на руку.

6. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПОСТАНОВКЕ ТРАМВАЯ НА ОТСТОЙ ВНЕ ТЕРРИТОРИИ ДЕПО ПАРКА.

6.1. Продольные уклоны трамвайных путей предназначенных для стоянки трамваев не должны превышать 2,5%.

6.2. Люки подземных сооружений (водостоков, водоотводов и т.п.) должны находиться в закрытых положениях.

6.3. В местах стоянки трамваев люки, находящиеся в колее пути могут возвышаться не более чем на 30 мм над головкой неизношенного рельса.

6.4. Места стоянки трамваев вне территории депо парка должны обеспечиваться дополнительной охраной, которая исключала бы угон и обеспечивала сохранность подвижного состава.

ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРИЕМКЕ ОДИНОЧНОГО ВАГОНА В ПАРКЕ.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

1.1. Перед началом работы водитель должен:

- пройти предрейсовый медицинский осмотр;
- получить:
- отметку диспетчера парка в путевом листе о допуске к работе;
- книгу трамвая с подписью мастера и указанием даты и проверить отметки о выполнении заявок;
- инвентарь и документы, закрепленные за вагоном.

Водителю разрешается приступить к приемке вагона после получения разрешения от мастера.

Приемка и подготовка вагона к работе осуществляется в соответствии с инструкцией по охране труда для водителя трамвая, правилами противопожарного режима, правилами технической эксплуатации трамвая, должностной инструкцией водителя трамвая Санкт-Петербурга.

1.4. ЗАПРЕЩАЕТСЯ приступать к приемке вагона, если около него в смотровой траншее, на крыше или в салоне работают ремонтные рабочие или на лобовой части вагона вывешен предупреждающий плакат.

Водитель должен немедленно сообщить об этом мастеру и диспетчеру парка и в дальнейшем выполнять их распоряжения.

2. ОСМОТР ВАГОНА.

2.1. Водитель должен убедиться в том, что:

- токоприемник не касается контактного провода;
- фальшборта закрыты;
- отсутствуют видимые деформации и неисправности кузова, нет перекоса кузова вагона;
- закрыты люки в полу салона;

2.2. Осмотр внешнего вида вагона.

2.2.1. Осмотр крышевого оборудования (без подъема на крышу).

При осмотре токоприемника проверить:

- отсутствие перекосов, видимых деформаций токоприемника, «завала» каретки токоприемника;
- наличие кареточных пружин;
- наличие шунтов;
- состояние контактной вставки (прорези не допускаются, отклонение изношенной части от центра свидетельствует о наличии перекоса пантографа или кузова вагона);
- отсутствие повреждений стальных тросов и веревок.

2.2.2. Осмотр лобовой части:

Проверить:

- целостность обшивки и окраски;
- инвентарный номер подвижного состава;
- наличие и соответствие лобового маршрутного указателя и софитов;
- крепление, чистоту и целостность лобового стекла;

- целостность фар и плафонов габаритных фонарей и указателей
- отсутствие повреждений бампера;
- состояние и положение штанги сцепного устройства на крюке;
- состояние и крепления лобового предохранительного устройства типа «отбойный брус»;
- наличие и целостность кронштейна и щетки стеклоочистителя.

2.2.3. Осмотр задней части:

проверить:

- целостность обшивки и окраски кузова;
- инвентарный номер подвижного состава;
- исправность остекления;
- наличие и соответствие заднего маршрутного указателя и софитов;
- целостность плафонов габаритных огней, указателей поворота, стоп-сигналов, фонарей заднего хода и знака «Внимание, пешеход»;
- отсутствие повреждений бампера;
- состояние и положение сцепного устройства (штанга должна быть положена на крюк);
- наличие знака «Внимание пассажиры»;
- знака по безопасности движения «Я нарушил ПДД»;
- предупредительные надписи – размер негабарита.

2.2.4. Осмотр состояния боковой части кузова:

Проверить:

- целостность и чистоту обшивки и окраски;
- исправность остекления;
- при наличии рекламы – убедиться в ее целостности;
- состояние и плотность прилегания крышек фальшбортов;
- состояние повторителей указателей поворота;
- исправность и надежность крепления зеркал бокового вида;
- дополнительно, по правому борту:
- состояние дверей и плафонов освещения подножек;
- состояние камер видеонаблюдения и наличие защитных кожухов;
- соответствие бокового маршрутного указателя № маршрута.

2.2.5. Осмотр тележек:

При осмотре колесных пар проверить:

- состояние бандажей (отсутствие видимых трещин и деформаций);
- состояние центральной гайки и ее фиксацию двумя стопорными уголками;
- наличие стяжных болтов (если это предусмотрено конструкцией, то не допускается ослабление или отсутствие хотя бы одного стяжного болта);
- состояние шунтов (количество не менее 50%, износ каждого не более 25% по сечению);
- состояние и крепление надколесных кожухов;
- крепление и регулировка песочных рукавов (высота подвески 80 – 100мм от уровня головки рельса);
- при наличии фальшбортов над тележками, открыть и проверить целостность и исправность гидравлических фиксаторов положения крышки фальшборта.

При осмотре центрального рессорного подвешивания (ЦРП)

Проверить:

- наличие и состояние элементов подвески;
- состояние гидравлических амортизаторов;
- состояние шарнирной тяги (серьги) и шплинтовку валиков (при замене шарнирной тяги тросами - надежность соединения троса двумя хомутами, наличие 4-х болтов).

При осмотре тормозного цилиндра проверить:

- рукоятка эксцентрика должна соответствовать положению «заторможено»;
- шплинтовку валика эксцентрика;
- надежность крепления проводов к датчику с концевым выключателем.

При осмотре башмаков рельсового тормоза (БРТ)

Проверить:

- состояние подвесных элементов и правильность подвески (высота подвески над уровнем головки рельса 10 ± 2 мм строго параллельно головке рельса);
- целостность и крепление пружин и тяг подвески рельсового тормоза (БРТ).

2.2.6. Осмотр салона:

При осмотре салона необходимо проверить:

- чистоту и исправность пола;
- плотность прилегания люков к полу;
- целостность обшивки и надежность закрытия шкафов с электрооборудованием в салоне;
- состояние створок дверей;
- состояние и целостность обшивки междвагонных соединений и ограждений,
- состояние рабочего места кондуктора;
- целостность кожухов и кнопок тумблеров на панели аварийных режимов, установленных над каждой дверью;
- чистоту и исправность сидений, поручней, плафонов, оконных рам и стекол, потолочных люков;
- пломбировку выключателей «Аварийный тормоз» и «Аварийное открывание дверей»;
- состояние перегородки кабины и двери;
- целостность стационарных валидаторов;
- исправность табло информирования пассажиров, мониторов (при их наличии) и пр. оборудования;
- состояние аппарели
- исправность камер видеонаблюдения (при их наличии);
- наличие правил пользования наземным пассажирским транспортом, информации о тарифах и штрафах.

2.2.7. Проверка экипировки вагона:

Необходимо проверить наличие:

- наличие съемных сцепных приборов и их комплектность;
- противооткатного упора (башмака);
- знака аварийной остановки;
- двух вкладышей для запирания пера неисправной стрелки;
- ломика для перевода пера стрелки;
- в зимнее время скребка, метлы и лопаты;

- рукоятки реверсивного вала (где это предусмотрено конструкцией);
- аптечки первой помощи;
- штатных средств пожаротушения – огнетушителя, песка;
- запаса песка в песочницах;
- и целостность и срок испытания диэлектрических перчаток;
- сигнального жилета;
- хлопчатобумажных рукавиц;
- радиоусилителя и микрофона;
- камер видеонаблюдения, видеорегистратора, скоростемера;
- поездного расписания;
- книги трамвая;
- карты транспортного средства;
- пакета страховых документов.

2.2.8. Осмотр оборудования кабины:

При осмотре оборудования кабины необходимо проверить:

- состояние и крепление веревки опускания токоприемника;
- состояние веревки возврата каретки токоприемника в рабочее состояние (усилие должно быть не более 10 кгс);
- наличие средств пожаротушения (огнетушитель);
- отсутствие на стеклах кабины, в том числе двери в салон деформаций и предметов, ухудшающих обзор;
- наличие и исправность камер видеонаблюдения, скоростемера, видеорегистратора (при необходимости отрегулировать или заменить);
- отсутствие в кабине посторонних предметов;
- порядок размещения экипировочного инвентаря в соответствии с установленным перечнем мест хранения;
- наличие аншлага «В парк»;
- состояние и крепление зеркала наблюдения за салоном;
- наличие кожухов на печах отопления кабины и изолирующих колпачков на оконных реостатах;
- комплектность пульта управления (стрелки приборов должны стоять на нулевой отметке);
- эффективность работы педали безопасности (с отметкой в книге трамвая);
- положение всех тумблеров, клавишных выключателей на дополнительном пульте и пакетных выключателей должны находиться в положении – «отключено»;
- наличие и соответствие предохранителей;
- исправность и отсутствие механических заеданий автоматических выключателей защиты высоковольтных вспомогательных цепей;
- исправность кресла водителя.

3. ПОДГОТОВКА ОБОРУДОВАНИЯ ВАГОНА К ПУСКУ:

3.1. Включить аккумуляторную батарею и низковольтные цепи.

3.2. Поднять токоприемник.

3.3. Включить высоковольтные цепи.

3.4. Проверить работоспособность стеклоочистителей, приборов освещения и сигнализации, радиоинформационной аппаратуры, привода открывания и закрывания дверей, системы отопления салона и кабины (в холодное время

года), принудительной вентиляции в кабине водителя (в летнее время), работу кондиционера, видеокамер.

3.5. После наполнения пневмосистемы сжатым воздухом (после автоматического отключения компрессора по достижении давления воздуха в системе 0,55–0,65 МПа) нажать педаль безопасности;

3.6. Установить реверсор в положение, соответствующее выбранному направлению движения.

3.7. Растормозить вагон.

3.8. Начать движение.

ИНСТРУКЦИЯ О ПОРЯДКЕ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА ОДНОПУТНОМ УЧАСТКЕ.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

1.1. Однопутные участки организуются в местах производства дорожных работ, ремонта зданий и сооружений.

1.2. Водитель, работающий на маршруте, проходящем по однопутному участку, должен быть проинструктирован о порядке движения по этому участку. В книжке водителя должна быть сделана соответствующая запись.

2. ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ НА ОДНОПУТНОМ УЧАСТКЕ.

2.1. Перед однопутным участком вывешивается знак «Однопутный участок».

2.2. Однопутный участок оборудуется сигнализацией, управляемой линейным работником. Сигнальное устройство состоит из фонаря с четырьмя сигнальными линзами:

- горящие 2 верхних красных сигнала запрещают въезд на однопутный участок;

- горящие 2 нижних зеленых сигнала разрешают въезд на однопутный участок.

2.3. Если не работает один из сигналов, то водитель должен руководствоваться вторым, дублирующим сигналом. О неисправности сигнализации водитель должен сообщить линейному работнику.

2.4. Скорость движения на однопутном участке не должна превышать скорость, указанную на знаке режима движения.

2.5. При неисправной сигнализации движение осуществляется по жезлу (жезл выдает линейный работник), который дает право на въезд и проезд по однопутному участку. Встречное движение не открывается до получения жезла.

2.6. На въезде и выезде с однопутного участка установлены самоотбивающиеся стрелки, проезд по которым производится в соответствии с п. 3.38 ДИ водителя трамвая Санкт-Петербурга.

2.7. При движении по однопутному участку в ночное время, при отключенной сигнализации, преимуществом проезда пользуется водитель, управляющий вагоном (поездом), находящимся на правильном пути.

Перед началом движения водитель должен остановить поезд у знака «Однопутный участок», убедиться в отсутствии встречного поезда, после чего проехать однопутный участок.

2.8. Если на однопутном участке оказались одновременно два вагона (поезда), идущие навстречу друг другу, водители обоих вагонов (поездов) должны немедленно остановить свои вагоны (поезда), дальнейшее движение производится только по указанию линейного работника (сигналиста), обслуживающего данный однопутный участок.

Если на однопутном участке произошла подобная ситуация в ночное время, то водители самостоятельно осаживают назад вагон (поезд), идущий по неправильному пути, и пропускают вагон (поезд), идущий по правильному пути. Как исключение можно осадить назад вагон (поезд), идущий по правильному пути, если вагон (поезд) проехал небольшое расстояние по однопутному участку.

ИНСТРУКЦИЯ

О ПОРЯДКЕ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ (ЛЕВОМУ) ПУТИ.

1. Движение вагонов (поездов) по неправильному (левому) пути допускается только с разрешения старшего диспетчера диспетчерского отдела или линейного работника Службы движения.
2. Скорость движения не должна превышать 10 км/час.
3. При проезде противошерстных стрелок (пошерстных для правильного направления) водитель должен перевести стрелку вручную, и убедиться в том, что стрелка зафиксировалась, заложить стрелку деревянным вкладышем, а после проезда стрелки всем вагоном (поездом) удалить вкладыш.
Примечание: пошерстные стрелки могут иметь одностороннюю фиксацию.
4. При движении по неправильному (левому) пути водитель должен внимательно наблюдать за действиями пешеходов и нерельсового транспорта, для которых трамвай в данной ситуации является неожиданностью.
5. Спецчасти контактной сети проезжать с опусканием токоприемника.

ИНСТРУКЦИЯ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.

1. ОБЩИЕ ОБЯЗАННОСТИ.

1.1. К работе в качестве водителя трамвая специального назначения допускаются лица, прошедшие медицинский осмотр и признанные годными по состоянию здоровья, прошедшие обучение в установленном порядке, стажировку в установленном объеме, имеющие свидетельство о присвоении квалификации водителя трамвая, удостоверение водителя на право управления трамваем, выданное Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее ГИБДД МВД), допуск к самостоятельной работе в электроустановках напряжением до 1000 В (III группа по электробезопасности, удостоверение установленного образца).

1.2. Водитель трамвая должен руководствоваться и выполнять требования:

- должностной инструкции водителя трамвая Санкт-Петербурга;
- настоящей инструкции;
- порядка производства работ на специальном подвижном составе;
- порядка приемки подвижного состава;
- должностной инструкции сопровождающего водителя лица;
- правила безопасной эксплуатации грузоподъемных механизмов.

1.3. При наличии сопровождающего лица водитель трамвая является старшим в поездной бригаде.

2. ПОДГОТОВКА К РАБОТЕ.

2.1. Явка на работу и подготовка к работе водителя осуществляется в соответствии со вторым разделом ДИ водителя трамвая Санкт-Петербурга.

2.2. Перед началом работы водитель должен ознакомиться у распределителя работ с закрытиями, после чего получить путевой лист, пройти предрейсовый осмотр и инструктаж.

2.3. Подготовка к работе поезда и его экипировка осуществляется в соответствии с требованиями ПТЭ трамвая и порядком приемки вагона.

2.4. Перед выездом с территории предприятия водитель обязан ознакомить сопровождающего с содержанием работы и особенностями маршрута.

3. РАБОТА СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.

3.1. При производстве погрузочно-разгрузочных работ водитель является ответственным лицом на грузовом вагоне и несет ответственность:

- за сохранность подвижного состава при производстве погрузочно-разгрузочных работ;
- за правильность погрузки и надежность крепления груза;
- за обеспечения габаритов при разгрузке.

3.2. Запрещается перевозить груз, вес которого превышает установленную грузоподъемность вагона, выходит за очертания габарита подвижного состава вагона (поезда) и закрывает видимость сигнальных фонарей.

При движении вагона с грузом борта вагона должны быть закрыты.

Разрешается открытие бортов с правой стороны вагонов при перевозке шпал и досок.

Негабаритные грузы перевозятся с разрешения старшего диспетчера диспетчерского отдела Службы движения, в сопровождении бригады скорой технической помощи.

При производстве погрузочно-разгрузочных работ на подъемах и уклонах вагон (поезд) должен быть заторможен ручным тормозом и противооткатным башмаком.

3.3. Груз должен быть надежно закреплен и равномерно размещен по площади вагона.

3.4. Погрузка и разгрузка грузовых вагонов на трамвайных путях в условиях пассажирского движения допускается только с разрешения старшего диспетчера парка Службы движения при обязательном соблюдении установленных габаритов.

Выгруженные около пути грузы должны быть уложены на расстоянии не ближе 2м от наружной грани головки крайнего рельса, а подошва сыпучих грузов – не ближе 1,9м.

3.5. Если в пути следования требуется дополнительно закрепить груз, то водитель должен остановить вагон, потребовать от сопровождающих рабочих выполнения работ по закреплению груза, а при отсутствии рабочих закрепить груз самостоятельно с помощью сопровождающего.

3.6. По окончании выгрузки водитель должен осмотреть вагон, чтобы с него были сметены остатки груза.

3.7. Запрещается производить погрузочные работы со стороны междупутья.

3.8. Металл грузится равномерно по всей площади вагона.

3.9. Крепежный материал, как-то костыли, накладки, тяги и т.д. грузится навалом и закрепляется бортами.

Крестовины и стрелки грузятся вдоль вагонов и закрепляются также бортами.

Негабаритные крестовины перевозятся на специальных платформах.

3.10. Перевоз тележек трамвайных вагонов производится методом буксировки по распоряжению диспетчера предприятия с соблюдением требований Инструкции по сцепке и буксировке трамвайных вагонов.

4. ПЕРЕВОЗКА ЛЮДЕЙ НА СПЕЦИАЛЬНЫХ ПОЕЗДАХ.

4.1. Запрещается использовать грузовые поезда для перевозки людей, за исключением доставки специальных команд или рабочих бригад к месту сбора или производства работ. При этом члены бригад или команд должны размещаться на грузовых вагонах в специально оборудованных местах.

5. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К СПЕЦИАЛЬНОМУ ПОДВИЖНОМУ СОСТАВУ ПРИ РАБОТЕ НА ЛИНИИ.

5.1. Скорость движения специальных вагонов поездов мимо обязательных остановок трамвая не должна превышать 5км/ч. Запрещается движение поездов мимо остановок с включенным на ходовую позицию контроллером.

5.2. Скорость движения двухосного вагона на уклонах, мостах и путепроводах, где установлено ограничение скорости для четырехосных вагонов, не должна превышать 15 км/ч.

5.3. Скорость движения двухосного вагона при проезде кривых участков пути должна быть на 5 км/ч ниже скорости, указанной на знаке режима движения, установленного перед кривой.

6. АВАРИЙНЫЕ СИТУАЦИИ.

6.1. При возникновении аварийных ситуаций при работе на линии водитель должен действовать в соответствии с разделом 4 ДИ водителя трамвая Санкт-Петербурга.

7. ОКОНЧАНИЕ РАБОТЫ.

7.1. Окончание смены и сдача вагона (поезда) в парк осуществляется в соответствии с разделом 5 ДИ водителя трамвая Санкт-Петербурга.

ЗНАКИ РЕЖИМА ДВИЖЕНИЯ.

1. Знак «Ограничения скорости» – действует на участке до знака «Конец ограничения скорости». При отсутствии знака «Конец ограничения скорости» – до трамвайного узла или знака с другим ограничением скорости. Если на знаке внизу указана зона действия, то ограничение действует на этом участке.
2. «Ограничение скорости в кривой» – действует на кривом участке пути, перед которым установлен знак.
3. «Конец ограничения скорости» – окончание участка, на котором действует ограничение.
4. Временные знаки режима движения:
 - скорость 5 км/час – точечный знак (проезд мимо места установки знака со скоростью 5 км/час всеми колесными парами поезда – комбинированный прямоугольник, разделенный по диагонали на желтый и зеленый цвета);
 - скорость 10 км/час (прямоугольник желтого цвета),
 - отмена временного знака ограничения скорости 10 км/час (прямоугольник зеленого цвета);
 - движение без разрешения линейного работника или ответственного за ремонтные работы запрещено (прямоугольник красного цвета).
5. «Негабаритная кривая» – проезд 2-х поездов в кривой одновременно запрещен. Право преимущественного проезда со стороны черной стрелки. Со стороны красной стрелки – водитель обязан пропустить встречный поезд.
6. «Однопутный участок» – предупреждает о начале однопутного участка.
7. «Берегись трамвая» – предупреждает водителя о подьезде поезда с плохо просматриваемого направления.
8. Технический знак остановки (ТЗО) – обозначает остановку трамвая.
9. Информационный знак остановки (ИЗО) – информация для пассажиров.
10. «Техническая остановка» – обозначает техническую остановку.
11. Предупреждающие знаки:
 - «Остановка перенесена вперед»,
 - «Остановка перенесена назад»,
 - «Остановка отменена»,
 - «Стрелка отключена»,
 - «Изолятор»,
 - «Путь занят».
12. Указательные знаки:
 - «Остановка для двух одиночных трамваев одновременно» – действие знака распространяется на четырехосные трамвайные вагоны
 - «Посадка запрещена»,
 - «Номер маршрута» – для обозначения путей на конечной станции.

**ПЕРЕЧЕНЬ
ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ТРАМВАЯ
ПРИ ОТСУТСТВИИ ЗНАКОВ ОГРАНИЧЕНИЯ.**

3 - км/час

- при проезде моечной машины;
- при прохождении по станку для обточки бандажей колесных пар;

5 - км/час

- на территории парка, конечной станции, в депо;
- при маневровых работах (осаживание поезда назад, постановка поезда на запасной путь, сцепка неисправного поезда и т.д.);
- при проезде мест скопления пешеходов;
- при подъезде к впереди стоящему вагону (с предварительной остановкой за 15 метров);
- при проезде противощерстной стрелки;
- при проезде добавочных проводов электрострелки;
- при движении в тумане и видимости менее 30 метров;
- при движении по путям, залитым водой, или покрытых мокрым снегом;
- при проезде мимо сошедшего с рельсов поезда встречного направления;

- при проезде поврежденного участка рельсов длиной до 20 см;
- при проезде неисправной стрелки заложенной вкладышем;
- при проезде места установки знака «ограничение скорости»;
- при проезде неисправного поезда мимо остановочного пункта;
- при въезде в зону посадочной площадки;
- при проезде мест производства работ на трамвайных путях (с разрешения ответственного за производство работ)

10- км/час

- при проезде мимо шествий и колонн воинских частей;
- при движении по разводным частям мостов;
- при проезде по пошерстным стрелкам в сторону ответвления;
- при проезде железнодорожных переездов;
- при движении по неправильному (левому) пути;
- при гололеде или листопаде на спусках 30%;
- в случае неисправности стеклоочистителя в дождливую или снежную погоду при движении в парк или до ближайшей конечной станции;
- в случае неисправности одного из видов тормозов при следовании в парк или до ближайшей конечной станции;
- при видимости менее 120 метров;
- при буксировке неисправного вагона (поезда) методом толкания (исправный вагон находится за неисправным вагоном).

15 - км/час

- при проезде мимо стоящего вагона (поезда);
- при проезде пошерстных стрелок в прямом направлении;
- при движении по крестовинам;
- при буксировке неисправного вагона (поезда), когда исправный вагон (поезд) впереди;

- на кривых участках пути радиусом до 50 метров;
- на спусках свыше 70% до 90%.

20 - км/час

- на кривых участках пути радиусом от 50 до 75 метров;
- на спусках свыше 50 % до 70 %.

25- км/час

- на кривых участках пути радиусом от 75 до 100 метров;
- на спусках свыше 30 % до 50 %.

30 - км/час

- на кривых участках пути радиусом свыше 100 метров.

**ИНСТРУКЦИЯ
ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАМВАЯ (ТРОЛЛЕЙБУСА) ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ НАРУШЕНИЙ
ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ ПРИ РАБОТЕ В ОСЕННЕ-ЗИМНИЙ ПЕРИОД**

В целях предотвращения нарушений энергоснабжения, обеспечения сохранности контактной сети и рационального энергопотребления, водитель обязан:

1. При приемке подвижного состава, в соответствии с требованиями Типовой инструкции по приемке одиночного вагона (троллейбуса) в парке, провести осмотр токоприемника, обратив особое внимание на:

1.1. По трамваю:

- состояние и крепление контактной вставки (высота не менее 16 мм, изношенная часть по центру и не более 600мм в длину, прорези, уступы не допускаются), отклонение изношенной части от центра;

- прилегание контактной вставки к контактному проводу, «завал» каретки и перекос токоприемника не допускается.

1.2. По троллейбусу:

- дефекты токоприемника, вызывающие сход токоснимающих головок с контактных проводов (заедание в шарнирах токоприемников при перемещении штанг в горизонтальной и вертикальной плоскости, разница в длине штанг (не более 100мм), наличие и целостность изолирующего покрытия;

- состояние контактных вставок токоприемников (не допускается износ более 50%, наличие трещин и сколов):

- состояние головок токоприемников (крепление: щек головок, головок в башмаках; наличие гайки крепления и шплинта; легкость вращения головок в горизонтальном и вертикальном шарнирах, наличие и целостность страховочного ремня).

1.3. Проверить работоспособность системы отопления салона и кабины – включить/отключить нагрузки.

1.4. Включить отопление кабины водителя и салона подвижного состава (на момент приемки транспортного средства).

1.5. Перед выездом с территории парка, отключить всю систему отопления (за исключением обогревателей стекол кабины водителя). Включение отопления производить только после выезда за участковый изолятор, поэтапно группами.

2. При работе на линии соблюдать рекомендации по экономии электроэнергии:

2.1. Включать печи при температуре наружного воздуха « - 3°» С и ниже.

2.2. В зависимости от температуры наружного воздуха, производить поэтапное включение групп отопительных приборов.

2.3. При следовании парковым рейсом (при отсутствии пассажиров) оставлять включенной одну группу освещения и обогрев кабины водителя и места кондуктора.

2.4. При скоплениях, длительных задержках движения (при отсутствии пассажиров):

- отключить цепи управления, опустить пантограф (токоприемник);

- двери салона подвижного состава и кабины должны быть закрыты;

2.5. При пуске вагона (троллейбуса), для предотвращения температурного разрыва контактного провода визуально контролировать:

по трамваю:

- положение токоприемника и контактной вставки (прилегание к контактному проводу), для чего необходимо произвести его повторное опускание, при выключенных цепях управления;

по трамваю и троллейбусу:

- отсутствие местного нагрева (свечение в месте соприкосновения контактной вставки и провода);

2.5.1. Установку токоприемников на контактные провода производить только при выключенных электрических цепях;

2.5.2. Включение отопления производить поэтапно группами после начала движения и проезда участкового изолятора.

2.6. При скоплении вагонов (троллейбусов) начинать движение с места остановки только после удаления стоящего впереди трамвая (троллейбуса) на расстояние не менее 60 метров.

2.7. При перегреве контактного провода:

- подвижной состав остается на месте до прибытия аварийной бригады ОСП «Энергохозяйство», представителя парка для проведения осмотра токоприемника;

- движение разрешается продолжить по окончании восстановительных работ, осмотра подвижного состава, и заключения о возможности эксплуатации его на линии. В противном случае подвижной состав направляется в парк. О возможности (невозможности) эксплуатации транспортного средства на линии бригадиром аварийно-восстановительной службы производится запись в книге поезда (троллейбуса).

2.8. При длительной стоянке, на конечной станции и в парке выключить высоковольтные и низковольтные электрические цепи. Токоприемник опустить и закрепить, все двери подвижного состава закрыть.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ЭКОНОМИИ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ.

1. Водитель обязан бережно расходовать электроэнергию. Для меньшего расхода электроэнергии на движение поезда рекомендуется пуск и разгон производить при возможно большем ускорении.

2. Выключать двигатели рекомендуется при скорости, обеспечивающей движение поезда выбегом на тормозном режиме не менее половины перегона, без дополнительного включения двигателей.

3. Водителю, при управлении поездом, необходимо соблюдать следующие правила:

- если позволяет дорожная обстановка, не удлинять выдержку при переходе с позиции на позицию контроллера водителя;

- на перегонах вести поезд так, чтобы не делать лишних оттормаживаний и пусков;

- на каждом перегоне перед торможением пользоваться выбегом;

- на уклонах двигаться накатом (по инерции);

- в местах скопления поездов избегать ненужных передвижений поезда;

- при переводе автоматической стрелки «под током» запрещается затормаживать поезд (на горизонтальном участке);

- своевременно включать и выключать освещение поезда;

- следить за рациональным использованием отопления поезда (печи включаются при температуре наружного воздуха -3° С и ниже);

- следуя нулевым рейсом (при отсутствии пассажиров) в салоне оставлять включенной одну группу освещения;

- следуя с конечной станции в парк – выключить отопление салона;

- выключить высоковольтные и низковольтные электрические цепи при постановке в парк, на конечных станциях и при длительных задержках движения;

- отключить освещение при длительных задержках движения с опусканием токоприемника.

ОКАЗАНИЕ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ ПРОИСШЕСТВИИ.

Бывают случаи, когда пострадавший в дорожно-транспортном происшествии нуждается в срочной помощи. Обязанность и моральный долг каждого водителя не оставлять пострадавшего без такой помощи.

ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ПО ОКАЗАНИЮ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ

1. ОКАЗАНИЕ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ ПРИ ОЖОГАХ:

При тяжелых ожогах огнем, горячей водой паром и пр. нужно осторожно снять одежду (обувь), перевязать обожженное место стерилизованным материалом, закрепить бинтом и направить пострадавшего в больницу.

Ни в коем случае не допускается очистка обожженного места от обгоревших кусков одежды, прилипших материалов и смазка какими-либо мазями и спиртовыми растворами.

2. ОКАЗАНИЕ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ ПРИ КРОВОТЕЧЕНИИ:

В зависимости от величины кровеносного сосуда и характера его повреждения кровотечение можно остановить при помощи давящей повязки. Для этого рану закрывают стерильным материалом и накладывают тугую повязку. При этом сдавливают сосуды, и кровотечение прекращается.

Артериальное кровотечение, являющееся наиболее опасным, можно остановить, прижав пальцем артерию, согнув конечность в суставе, наложив выше раны, жгут или закрутку.

При транспортировке пострадавшего: при отсутствии переломов кости кровотечение можно остановить сильным сгибанием конечности в суставе, для чего во впадину, в месте сгиба сустава, вкладывается матерчатый валик, сустав сгибается до отказа, и в таком положении конечность привязывается к туловищу. При этом сдавливаются артерии, проходящие в месте сгиба, и кровотечение останавливается.

Более надежно наложение специальных резиновых жгутов, которые сдавливают сосуды, приостанавливая кровотечение.

Для предотвращения повреждения кожи жгут накладывают поверх какой-нибудь ткани, одежды. Держать жгут следует не более 1 часа, так как дальнейшее нахождение жгута может привести к омертвлению обескровленной конечности. В дальнейшем – ослабляют жгут каждые 30 минут до появления кровотечения (на 30 сек). При отсутствии жгута для остановки кровотечения пользуются закруткой из нерастягивающегося материала (бинта, куска ткани, веревки и т.п.)

3. ОКАЗАНИЕ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ ПРИ ПЕРЕЛОМАХ

Переломы различают двух видов: открытые и закрытые. При закрытом переломе кожный покров в месте перелома не поврежден. Признаком перелома любой кости является неестественная форма, изменения длины и подвижности конечности, резкая боль, припухлость, кровоизлияние.

Оказывая помощь при переломе, в первую очередь необходимо придать пострадавшему удобное и спокойное положение, исключая движение

поврежденной части тела. Это может быть допустимо при помощи наложения шин.

При отсутствии специальных шин можно использовать любые подручные средства – доски, палки, куски картона и т.д. Крепятся шины к конечностям бинтами, ремнями или веревками. Правильное наложение шин придает поврежденной части неподвижное состояние во время транспортировки и уменьшает болезненное ощущение.

Для предотвращения загрязнения раны при открытом переломе нужно смазать поверхность кожи вокруг раны настойкой йода и наложить специальную повязку.

4. ОКАЗАНИЕ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ ПРИ УШИБАХ, РАСТЯЖЕНИЯХ

Ушибы и растяжения характеризуются появлением припухлости, болями, а также ограничением активности конечности. При оказании первой помощи необходимо обеспечить покой пострадавшему и приложить холод на поврежденное место (куски льда, снег или ткань, смоченную в холодной воде).

5. ПОДДЕРЖАНИЕ КРОВООБРАЩЕНИЯ В ОРГАНИЗМЕ С ПОМОЩЬЮ НАРУЖНОГО МАССАЖА СЕРДЦА

При отсутствии у пострадавшего пульса для поддержания жизнедеятельности организма необходимо, независимо от причины, вызвавшей прекращение работы сердца, одновременно с искусственным дыханием проводить наружный массаж сердца.

Для проведения наружного массажа сердца, пострадавшего следует уложить спиной на жесткую поверхность, обнажить у него грудную клетку, снять пояс и другие стесняющие дыхание предметы. Оказывающий помощь должен встать с правой или левой стороны пострадавшего и занять такое положение, при котором возможен более или менее значительный наклон над пострадавшим.

Определив положение нижней трети грудины, оказывающий помощь должен положить на нее верхний край ладони разогнутой до отказа руки, а затем поверх руки наложить другую руку и надавливать на грудную клетку. Надавливание следует производить быстрым толчком так, чтобы продвинуть нижнюю часть грудины вниз в сторону позвоночника приблизительно на 4–5 см. Сердечно-легочную реанимацию следует проводить с кратностью 30 надавливаний на грудную клетку – 2 вдоха.

6. ОКАЗАНИЕ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ ПРИ ПОРАЖЕНИИ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ТОКОМ:

В данном случае, прежде всего, необходимо освободить пострадавшего от действия тока, а затем до прибытия врача приступить к оказанию первой помощи. Для освобождения пострадавшего от действия тока необходимо быстро отключить токоведущие части или провода, которых он касается: оторвать от контакта с землей или оттянуть от проводов. При этом оказывающий помощь должен принять меры предосторожности, чтобы самому не попасть под напряжение. Ни в коем случае нельзя касаться незащищенными руками находящегося под напряжением тела пострадавшего.

Обязательно следует надеть диэлектрические перчатки. Можно отделить пострадавшего от токоведущих частей палкой, доской и др. После освобождения пострадавшего от действия электрического тока, в зависимости от его состояния, следует начать оказывать первую помощь.

Пострадавшему следует расстегнуть одежду, обеспечить приток свежего воздуха. При прекращении дыхания и остановке сердца необходимо делать искусственное дыхание, закрытый массаж сердца. При закрытом массаже сердца оказывающий помощь становится слева от пострадавшего и после каждого вдувания ритмично 15 раз надавливает ладонями на нижнюю треть грудной клетки, смещая ее каждый раз на 4-5 см. После надавливания следует быстро отнимать руки для свободного выпрямления грудной клетки. При надавливании сжимается сердце и выталкивает кровь в кровеносную систему. Применяя эти методы, необходимо за минуту произвести 100 сжатий грудной клетки и 6-8 вдуваний в минуту воздуха в легкие.

7. ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ ПОСТРАДАВШИХ

Перемещать пострадавших необходимо на стандартных медицинских носилках, а при отсутствии их – на подручных средствах. Следует иметь в виду, что носилки должны быть удобны для обеспечения относительного покоя пострадавшему

Водитель !

Изучи и запомни приемы оказания первой помощи, указанные в инструкции. Не допускай беспорядочных, неправильных действий и советов окружающих, если среди них нет медицинских работников! Действуй смело и без промедления, организуй себе помощников! Не превышай действий, указанных в настоящей инструкции. Прими все меры к вызову машины скорой помощи или транспортировке пострадавшего в ближайшее медицинское учреждение!

**ИНСТРУКЦИЯ
ПО УПРАВЛЕНИЮ ПОЕЗДОМ ПРИ ПРОХОЖДЕНИИ СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ
НА ПЛОЩАДИ РЕПИНА**

1. При проезде стрелочных переводов водитель должен соблюдать скоростные режимы в соответствии с требованиями п. 3.36 и 3.37 должностной инструкции водителя трамвая Санкт-Петербурга.

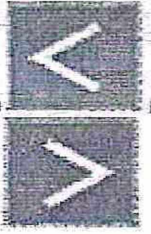

2. При подъезде к стрелочному переводу водитель должен контролировать:
- положение перьев, их полное прилегание к рамному рельсу,
- сигналы светового стрелочного индикатора, расположенного на подвесках контактной сети.

3. Проезд спецчастей контактной сети стрелочного перевода:


3.1. Каждый стрелочный перевод оснащен дополнительным светодиодным светофором оранжевого цвета, информирующем о направлении движения и положении пера стрелки относительно его крайнего положения.

Сигналы светофора:

Разрешающие движение по стрелочному переводу:

	<p>Информируют: - стрелочный перевод находится в автоматическом режиме и предыдущий вагон (поезд) завершил движение по стрелочному переводу. Направление, светофора соответствует текущему положению стрелки. Символ «стрелка» так же может указывать прямо, если одно из направлений движения прямое относительно вагона (поезда). Являются разрешающими для прохождения добавочных проводов (лиры).</p>
	<p>Информируют: - стрелочный перевод находится в ручном (сблокированном) режиме. Перевод стрелки возможен только вручную. Данный сигнал появляется при прохождении вагоном (поездом) наземных датчиков наличия поезда. Датчики расположены до и после стрелочного перевода. После прохождения стрелочного перевода символ «X» должен пропасть. Являются разрешающими для прохождения вагоном (поездом) стрелочного перевода.</p>

Запрещающие движение по стрелочному переводу без предварительной остановки:

	Информирует: <ul style="list-style-type: none">- стрелочный перевод в автоматическом режиме не переведен до крайнего положения (перо не прилетает);- неисправен индуктивный датчик.
Отсутствие сигнала светофора необходимо воспринимать как наличие запрещающего сигнала.	

3.2. При подъезде к добавочным проводам (лире) снизить скорость до 5 км/час.

3.3. Не въезжать под добавочные провода:

- пока впереди идущий вагон (поезд) не пройдет стрелку всеми колесными парами и не отключится символ «X» (блокировка).

3.4. При движении с использованием светофора водитель должен:

- соблюдать скорость движения не более 5 км/час;
- по сигналу светофора определить текущее положение стрелки и наличие разрешения на проезд;

3.5. В случае, если направление дальнейшего движения:

- совпадает с направлением, указанным на светофоре, проход дополнительных проводов (лиры) должен осуществляться без тока (выключенный контроллер водителя);
- не совпадает с направлением, указанным светофоре, проход добавочных проводов (лиры) должен осуществляться под током, контроллер водителя включен на маневровую позицию.

4. При работе на поезде, работающем по системе многих единиц, при проезде стрелки:

- первый пантограф должен пройти под добавочными проводами «под током» или «без тока», в зависимости от необходимости перевода или сохранения положения стрелки

- второй пантограф должен пройти под добавочными проводами «без тока» (выбегом), во избежание перевода стрелки в другое направление.

5. Действия водителя при неправильном проезде под добавочными проводами (лирой) автоматической стрелки:

- остановится в непосредственной близости от стрелки (3-5м);
- выйти из вагона с соблюдением требований п.4.3. должностной инструкции водителя трамвая Санкт-Петербурга;
- перевести стрелочный перевод в нужное направление вручную до появления на светофоре заблокированного положения (стрелки с крестом) нужного направления;
- продолжить движение по стрелочному переводу.

5.1. Перевод стрелочного перевода в ручном режиме осуществляется специальным переводным ломиком. Ломик должен вставляться в специальное технологическое отверстие.

5.2. Размер технологического отверстия для перевода пера стрелочным ломиком 23X15мм. Наконечник переводного ломака должен соответствовать размерам технологического отверстия переводного механизма.

5.3. При установке ломика в технологическое отверстие стрелка автоматически переходит в заблокированное положение (стрелка с крестом). После прохода трамвая по стрелке заблокированный режим снимается.

6. Действия водителя при наличии запрещающего сигнала светофора:

- остановиться в непосредственной близости от стрелки (3-5м);
- выйти из вагона с соблюдением требований п.4.3. должностной инструкции водителя трамвая Санкт-Петербурга;

- найти и устранить причину, по которой стрелка не перевелась в автоматическом режиме (наличие камней, грязи, мусора и др.);

- перевести стрелку вручную (ломиком) через специальное технологическое отверстие в крайнее положение до появления на светофоре сигнала заблокированного положения. Символ X на светофоре должен смениться на символ заблокированного положения (стрелка с крестом).

Исключить другие направления движения ломика;

- если запрещающий движение вагона по стрелочному переводу символ X не сменился на разрешающий, обеспечить плотное прижатие пера стрелки вручную;

- продолжить движение по стрелочному переводу;

- сообщить о неисправности диспетчеру диспетчерского отдела ОСП «Служба движения».

7. Действия водителя при отсутствии сигнала светофора (отсутствие сигнала светофора означает неисправность системы управления светофором):

- остановиться в непосредственной близости от стрелки (3-5м);

- выйти из вагона с соблюдением требований п.4.3. должностной инструкции водителя трамвая Санкт-Петербурга;

- произвести перевод стрелки в ручном режиме (ломиком) через специальный переводной механизм в крайнее положение;

- убедившись в плотности прилегания пера стрелочного перевода в нужном направлении, продолжить движение.

8. Обо всех неисправностях стрелочного перевода информировать старшего диспетчера диспетчерского отдела ОСП «Служба движения»

9. ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

9.1. Проходить стрелочный перевод при отсутствующем световом индикаторе, не убедившись в плотности прилегания пера стрелки;

9.2. Во избежание выхода из строя автоматики стрелочного перевода производить перевод пера стрелки без использования специального:

- технологического отверстия (например, ломиком за острия пера);
- переводного ломика.

9.3. Въезжать под добавочные провода (лиру), если на стрелке работают

**ПАМЯТКА
ДЕЙСТВИЙ ВОДИТЕЛЯ ТРАМВАЯ И ТРОЛЛЕЙБУСА ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ
ЗАДЕРЖКИ ДВИЖЕНИЯ НА ЛИНИИ**

При ДТП, задержках движения и выявленных неисправностях контактной сети, путей на линии водитель обязан немедленно передать информацию о случае старшему диспетчеру диспетчерского отдела ОСП «Служба движения» по телефонам, указанным в путевом листе.

ИНФОРМАЦИЯ ДОЛЖНА ВКЛЮЧАТЬ В СЕБЯ СЛЕДУЮЩИЕ СВЕДЕНИЯ:

1. СВЕДЕНИЯ О ТРАНСПОРТНОМ СРЕДСТВЕ ВОДИТЕЛЯ, ДАЮЩЕГО ИНФОРМАЦИЮ:

- № маршрута и наряда, № вагона.

2. АДРЕС СЛУЧАЯ:

- название улицы, на которой находится трамвай (троллейбус);
- наименование пересекающей улицы;
- № дома или известный городской объект.
- направление движения

3. ХАРАКТЕР СЛУЧАЯ (например):

- поезд (троллейбус) не идет с места
- обрыв оборудования вагона (двигателя, башмака и т. п.);
- возгорание вагона (троллейбуса) (кабина, салон, сочленение);
- неисправность пути (отсутствует головка рельса, излом губы рельса, нет куска рельса);
- сломан токоприемник, излом механизма возврата каретки;
- обрыв контактного провода, подвески, выбит провод из держателя;
- повреждение контактной сети негабаритом;
- повреждение проходящего автотранспорта контактным проводом;
- нет напряжения в контактной сети;
- столкновение постороннего транспорта;
- трамвайные пути (проезжая часть) залиты водой (дождевой, водопроводной, горячей, грязной), завалены снегом, в том числе при уборке дорог;
- столкновение трамвая (троллейбуса) с автомашиной (легковой, иномаркой, грузовой), другим трамваем (троллейбусом) без пострадавших (с пострадавшими);
- сбит пешеход;
- падение пассажира в салоне;
- плохо пассажиру в салоне;
- умер пассажир в салоне;
- сход вагона (на прямом участке пути, в кривой, на механической стрелке, на электрической стрелке и т.п.),
- работы посторонней организации на трамвайных путях (проезжей части, препятствующие движению).

При информировании старшего диспетчера диспетчерского отдела водитель не имеет права привлекать для этого кондуктора.

При наличии у диспетчера дополнительных вопросов, необходимых для принятия оперативных мер по устранению случая или организации движения, водитель должен предоставить дополнительную информацию по существу задаваемых ему вопросов. По возможности, произвести фотофиксацию выявленного случая.

Приложение №15

к Должностной инструкции водителя трамвая Санкт-Петербурга

« ____ » _____ 20__ г

«Трамвайный парк № ____»

Р А С П И С К А*.

Выданную мне в пользование «Должностную инструкцию водителя трамвая Санкт-Петербурга» получил(а) и обязуюсь:

1. в двухнедельный срок со дня выдачи изучить ее в полном объеме.
2. точно и неуклонно исполнять положения «Должностной инструкции водителя трамвая Санкт-Петербурга».

Об ответственности за нарушение Должностной инструкции предупрежден(а):

(Фамилия. Имя. Отчество)

Табельный № _____

(Личная подпись)

*Оформляется при получении «Должностной инструкции водителя трамвая Санкт-Петербурга» водителем и хранится в личном деле. В случае увольнения с работы «Должностную инструкцию водителя трамвая Санкт-Петербурга» необходимо вернуть.