



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерством інфраструктури України підготовлено проект наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Правил експлуатації трамвая і тролейбуса» (далі – проект акта).

Відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» просимо розглянути та погодити проект акта у найкоротший строк.

Додатки (тільки адресату):

1. Копія проекту акта на 53 арк.;
2. Аналіз регуляторного впливу на 8 арк.;
3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту акта на 1 арк.

Заступник Міністра

Ю. Лавренюк

*

320018

Грищенко В. М. 3514901



16:44

№10863/25/10-17 від 25.10.2017

0.31

Державна регуляторна служба України
№ 12320/0/19-17 від 03.11.2017





МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

Про затвердження Правил
експлуатації трамвая і тролейбуса

Відповідно до частини другої статті 17 Закону України «Про міський електричний транспорт» та абзацу сьомого підпункту 37 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460,

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Правила експлуатації трамвая і тролейбуса, що додаються.
2. Департаменту стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень забезпечити:

021198

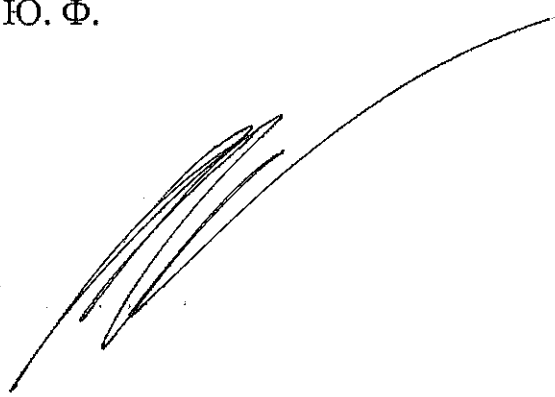
подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

3. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

4. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Міністра Лавренюка Ю. Ф.

Міністр

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, sweeping strokes that form a stylized, somewhat abstract shape. The signature is positioned between the words 'Міністр' and 'В. Омелян'.

В. Омелян

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства

інфраструктури України

_____ року № _____

ПРАВИЛА

експлуатації трамвая і тролейбуса

І. Загальні положення

1. Ці Правила встановлюють вимоги до об'єктів, споруд, систем, обладнання і устаткування, що перебувають в експлуатації і призначені для надання послуг з перевезень пасажирів трамвайними вагонами і тролейбусами, а також до організації руху і роботи підприємств міського електричного транспорту (далі – підприємств) та їх працівників.

Правила є обов'язковими для виконання усіма експлуатаційними та ремонтними підприємствами, незалежно від форм власності та видів діяльності.

2. Під час розроблення власних нормативно-технічних актів з технічної експлуатації об'єктів міського електричного транспорту, підприємства застосовують положення цих Правил. У нормативно-технічних актах

підприємства, з урахуванням конкретних умов експлуатації можуть застосовувати більш жорсткі вимоги, ніж встановлені цими Правилами.

3. Вимоги цих Правил застосовують у документації з проектування, будівництва та виробництва об'єктів міського електричного транспорту в частині, що стосується їх експлуатації.

4. Виконання цих Правил забезпечує злагодженість роботи усіх служб і структурних підрозділів підприємств, якісне та безпечне транспортне обслуговування населення.

5. У цих Правилах терміни вживаються у таких значеннях:

адміністративно-службовий зв'язок – це зв'язок, призначений для обміну службовою інформацією про виробничу діяльність підприємства (організації);

відмова – подія, яка полягає в порушенні працездатності трамвайного вагона або тролейбуса;

гальмівний шлях – відстань, що проходить рухома одиниця під час гальмування з моменту впливу на органи керування гальмівною системою до його повного зупинення;

депо – комплекс споруд, що забезпечують зберігання та технічне обслуговування і ремонт рухомого складу;

диспетчерський зв'язок – зв'язок, який є оперативно-технічним засобом, призначеним для передавання службової інформації з питань виробництва, організації руху, виклику аварійних засобів, а також оперативних вказівок і розпоряджень;

екіпірування – забезпечення рухомого складу знімним устаткуванням, запасними частинами, інструментом, матеріалами та документами;

заявка водія на технічну несправність – запис водія в Технічному журналі про несправності або відмови в роботі трамвайного вагона (тролейбуса) та його складових, що мали місце протягом зміни;

колійне господарство – об'єкт міського електричного транспорту, до якого належать:

постійні та тимчасові колії, а також колійні облаштування;

машини і механізми для ремонту та утримання трамвайних колій;

виробничі бази служб та дистанції колії для ремонту і утримання механізмів, виготовлення та ремонту нестандартного обладнання і спецчастин, а також службово-побутові приміщення;

обладнання під'їзних шляхів, склади для зберігання та розподілу матеріалів і спецчастин, дільниці для монтажу вузлових з'єднань та кривих, а також для збирання нових та розбирання старих рейкових ланок, тощо;

компетентна організація – юридична особа, яка має право на виконання робіт на об'єктах міського електричного транспорту з метою оцінки їх відповідності нормативним документам;

лінія електроживлення позитивного (негативного) потенціалу – кабельні або повітряні лінії постійного струму з відповідними силовими комутаційними апаратами та іншими приладами, які застосовуються для передавання електроенергії від шин електротягової підстанції до контактних проводів (проводу) та рейок;

лінійний ремонтний пункт (аварійно-відновлювальна бригада) – стаціонарне або пересувне робоче місце на маршруті, призначене для усунення невідкладних технічних несправностей рухомого складу згідно із заявками водіїв;

лист шляховий – документ, оформлений на одиницю рухомого складу або поїзд, який дає право на виїзд із депо і призначений для обліку роботи на лінії;

майданчик посадочний – місце, призначене для очікування рухомого складу, посадки й висадки пасажирів;

несправність – стан трамвайного вагона (тролейбуса), при якому він не відповідає хоча б одній з вимог технічної документації;

обкатка без пасажирів – рух трамвайного вагона або троллейбуса без пасажирів на спеціально визначених маршрутах з метою з'ясування його

технічного стану або оцінки якості проведеного ремонту, який здійснюється згідно з вимогами цих Правил та Положення про порядок експлуатації трамвая та тролейбуса на маршрутах з важкими умовами руху, затвердженого наказом Державного комітету будівництва, архітектури та житлово-комунальної політики України від 24 грудня 1997 року № 58 (далі – Положення);

пасажирський рухомий склад – трамвайний вагон (поїзд) або тролейбус, призначений для перевезення пасажирів;

перегін – частина трамвайної або тролейбусної лінії, обмежена двома суміжними пунктами зупинок;

повторна заявка водія на технічну несправність – запис у Технічному журналі про одну й ту ж технічну несправність трамвайного вагона (тролейбуса), яка повторюється з періодичністю у три та менше діб від попередньої заявки;

поїзд – трамвайні вагони (тролейбуси), сформовані та екіпіровані з двох або більше рухомих одиниць, що з'єднані для спільного руху та керуються одним водієм. До поїздів відносяться шарнірно зчленовані рухомі одиниці;

пробна експлуатація – експлуатація трамвайного вагона (тролейбуса) з пасажирами на спеціально визначених маршрутах або із спеціально встановленими обмеженнями щодо їх навантаження, кваліфікації водіїв та інше, яка здійснюється відповідно до вимог Положення;

диспетчерський районний пункт електропостачання – приміщення, персонал та технічні засоби, що застосовуються для технологічного управління (ведення) декількома електротяговими підстанціями, що об'єднані за територіальним або іншим принципом;

диспетчерський районний пункт руху – приміщення, персонал та технічні засоби, що розташовуються на кінцевій станції або на лінії для контролю режиму руху;

ремонтне підприємство – спеціалізований або пристосований завод, майстерня або ремонтно-експлуатаційне депо, призначені для виконання ремонтів рухомого складу;

рухомий склад міського електричного транспорту – пасажирські та спеціальні трамвайні вагони і тролейбуси;

рухома одиниця – екіпірований трамвайний вагон або тролейбус;

служба енергозабезпечення – структурний підрозділ підприємства або юридична особа, що здійснює технічну експлуатацію кабельних та повітряних ліній електропередавання, тягових підстанцій та контактної мережі;

служба колії – структурний підрозділ підприємства або юридична особа, що здійснює технічну експлуатацію трамвайної колії та колійних облаштувань;

служба руху – структурний підрозділ підприємства або юридична особа, що здійснює функцію організації пасажирських перевезень.

спеціальний рухомий склад – трамвайний вагон (поїзд) або тролейбус, призначений для виконання вантажних перевезень, механізації робіт, контролю різних параметрів, навчання персоналу та інше;

технічне обслуговування – комплекс робіт, призначених для підтримання трамвайних вагонів і тролейбусів у технічно справному стані та належному зовнішньому вигляді, який складається з щодобового технічного обслуговування (ЩО), технічного обслуговування № - 1 (ТО - 1), технічного обслуговування № - 2 (ТО - 2) та сезонного технічного обслуговування (СО);

технологічний зв'язок – локальні інформаційні мережі, які передбачають використання каналів прямого зв'язку для:

дистанційного керування тяговими підстанціями системи електропостачання;

забезпечення функціонування приладів електронного зв'язку з експлуатаційними та виробничими підрозділами;

забезпечення функціонування пристроїв передавання інформації автоматизованої системи управління.

Інші терміни вживаються у значеннях, наведених у Законі України «Про міський електричний транспорт», Правилах безпечної експлуатації електроустановок споживачів, затверджених наказом Комітету по нагляду за охороною праці Міністерства праці та соціальної політики України від 09 січня

1998 року № 4, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 10 лютого 1998 року за № 93/2533 (ДНАОП 0.00-1.21-98), Правилах будови електроустановок. Електрообладнання спеціальних установок, затверджених наказом Міністерства праці та соціальної політики України від 21 червня 2001 року № 272 (ДНАОП 0.00-1.32-01), Правилах технічної експлуатації електроустановок споживачів, затверджених наказом Міністерства палива та енергетики України від 25 липня 2006 року № 258, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 25 жовтня 2006 року за № 1143/13017 (далі – ПТЕ), Правилах охорони праці на міському електричному транспорті, затверджених наказом Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи від 21 серпня 2006 року № 546, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 25 жовтня 2006 року за № 1146/13020 (НПАОП 60.2-1.01-06), ДБН В.2.3.5-2001 «Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів» (далі – ДБН В.2.3.5-2001), ДБН В.2.3-18:2007 «Споруди транспорту. Трамвайні та тролейбусні лінії. Загальні вимоги до проектування» (далі – ДБН В.2.3-18:2007), ДСТУ 2610-94 «Пасажирські автомобільні перевезення. Терміни та визначення», ДСТУ 2644-94 «Рейки і основні вироби рейкових скріплень. Терміни та визначення», ДСТУ 2935-94 «Безпека дорожнього руху. Терміни та визначення», ДСТУ 3308-96 «Знаки маршрутні для міського електротранспорту. Технічні умови та правила застосування» (далі – ДСТУ 3308-96), ДСТУ 3429-96 «Електрична частина електростанції та електричної мережі. Терміни та визначення», ДСТУ 3725-98 «Устави електричних споруд експлуатаційні. Електротяга. Терміни та визначення», ДСТУ 4070-2002 «Вагони трамвайні. Вимоги безпеки й охорони довкілля», ДСТУ 4100-2002 «Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування» (далі – ДСТУ 4100-2002), ДСТУ 4224-2003 «Трамвайні вагони. Системи гальмівні. Загальні технічні вимоги», ДСТУ 4398:2005 «Тролейбуси. Вимоги електробезпеки та методи контролювання», ДСТУ 4706:2006 «Тролейбуси. Вимоги пожежної безпеки та методи контролювання»,

ДСТУ 4798:2007 «Вагони трамвайні пасажирські. Розташованість зовнішніх пристроїв освітлення та світлової сигналізації. Технічні вимоги та методи контролювання», ДСТУ 4799:2007 «Вагони трамвайні пасажирські. Вимоги пожежної безпеки та методи контролювання», ДСТУ 4876:2007 «Вагони трамвайні пасажирські. Загальні технічні вимоги», ДСТУ 4905:2008 «Колісні транспортні засоби. Тролейбуси пасажирські. Загальні технічні вимоги», ДСТУ 7388:2013 «Трамвайні вагони та троллейбуси. Експлуатаційні випробування. Організація та порядок проведення», ГСТУ 204.04.05.001-2003 «Система розроблення та поставлення продукції на виробництво. Вагони трамвайні та троллейбуси. Порядок освоєння капітальних ремонтів та переобладнання» (далі – ГСТУ 204.04.05.001-2003), ГСТУ 204.04.05.005-2004 «Колії трамвайні. Система технічного обслуговування та ремонту. Загальні положення» (далі – ГСТУ 204.04.05.005-2004), СОУ 60.2-33886519-0003:2006 «Контактна мережа трамвайних та троллейбусних ліній. Система технічного обслуговування та ремонту», затвердженого наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09 січня 2007 року № 1 (далі – СОУ 60.2-33886519-0003:2006), СОУ 60.2-33886519-0001:2006 «Колії трамвайні. Порядок проведення технічного обслуговування та ремонту», затвердженого наказом Міністерства архітектури, будівництва та житлово-комунального господарства України від 19 квітня 2006 року № 131, СОУ ЖКГ 60.2-35077234.0005:2008 «Вагони трамвайні. Загальні технічні вимоги до капітального ремонту», затвердженого наказом Міністерства з питань житлово-комунального господарства України від 17 грудня 2008 року № 390 (далі – СОУ ЖКГ 60.2-35077234.0005:2008), СОУ ЖКГ 04.05-008:2010 «Тролейбуси. Загальні технічні вимоги до капітального ремонту», затвердженого наказом Міністерства з питань житлово-комунального господарства України від 01 лютого 2010 року № 34 (далі – СОУ ЖКГ 04.05-008:2010).

II. Загальні вимоги до об'єктів і підприємств міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус)

1. Усі будівлі та споруди міського електричного транспорту повинні відповідати затвердженій проектній і конструкторській документації, мати технічні паспорти і утримуватись у справному стані.

2. Приймання в експлуатацію новозбудованих та реконструйованих будівель та споруд здійснюють відповідно до Порядку прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 13 квітня 2011 року № 461 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 08 вересня 2015 року № 750).

На об'єктах повинні бути виконані всі роботи, що передбачено проектною документацією, виконано монтаж технологічного обладнання та впроваджені заходи щодо створення безпечних і нешкідливих умов праці згідно з вимогами нормативно-правових актів з питань охорони праці та промислової безпеки, а також техногенної безпеки, екологічних і санітарних норм.

3. Введенню в експлуатацію новозбудованих та реконструйованих будівель та споруд повинен передувати налагоджувальний період, який розпочинається після закінчення монтажу обладнання.

Протягом цього періоду повинні проводитися:

перевірка готовності будівель, споруд, устаткування до експлуатації;

усунення виявлених дефектів і недоробок;

створення необхідних запасів матеріалів, запасних частин, інструменту тощо;

розроблення інструкцій, графіків з експлуатації, технологічних карт тощо;

підготовка персоналу і перевірка його знань для подальшої експлуатації об'єктів;

дослідна (пробна) експлуатація ліній, рухомого складу та обладнання без пасажирів.

4. Рух трамвайних вагонів і тролейбусів з пасажирами може бути відкрито тільки після приймання закінчених будівельних об'єктів згідно з пунктом 2 цього розділу.

5. Державний нагляд і контроль за технічним станом об'єктів міського електричного транспорту здійснюється відповідно до Законів України «Про міський електричний транспорт» та «Про дорожній рух».

6. Розміщення реклами на діючих об'єктах міського електричного транспорту здійснюється за погодженням з підприємством.

7. Підприємства здійснюють свою діяльність відповідно до Законів України «Про дорожній рух», «Про транспорт» та інших нормативно-правових актів у сфері міського електричного транспорту.

До основних функцій підприємств відносяться:

забезпечення надання безперебійних, безпечних і якісних транспортних послуг з перевезень пасажирів;

здійснення експлуатації об'єктів, споруд, систем, обладнання і устаткування відповідно до вимог державних стандартів, цих Правил та інших нормативно-технічних документів;

проведення технічного обслуговування та ремонту рухомого складу, інших об'єктів, систем, обладнання та устаткування міського електричного транспорту;

ведення обліку роботи рухомого складу, інших транспортних засобів;

здійснення постійного аналізу технологічного процесу, економії електричної енергії та паливо-мастильних матеріалів;

поліпшення екологічного стану та захисту навколишнього середовища;

постійний моніторинг стану безпеки пасажироперевезень на трамвайних і тролейбусних маршрутах, впровадження в межах своєї компетенції заходів щодо усунення недоліків та перешкод для руху;

проведення модернізації (удосконалення конструкції) технічних засобів за документацією (з дозволу) підприємств-виробників чи інших компетентних організацій;

впровадження сучасних технологій для підвищення рівня надання транспортних послуг;

комплектування працівниками необхідних професій та кваліфікації;

вжиття заходів щодо покращення показників роботи підприємства;

внесення пропозицій щодо змін і доповнень до цих Правил з метою удосконалення експлуатації, організації та технічного обслуговування й ремонту технічних засобів.

III. Загальні вимоги до персоналу підприємств міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус)

1. Кожний працівник підприємства зобов'язаний дотримуватись законодавства України, виконувати вимоги цих Правил, нормативно-правових актів у сфері міського електричного транспорту, а також посадових інструкцій, вимог експлуатаційної документації, інших нормативних і нормативно-технічних документів. Виконання обов'язків працівниками контролюють відповідні посадові особи підприємства.

2. Працівники підприємств зобов'язані забезпечувати якісне обслуговування пасажирів, створювати для них необхідні зручності, вживати всіх заходів для запобігання нещасному випадку з ними або дорожньо-транспортній пригоді, бути охайно одягненими, увічливими у спілкуванні з пасажирами та одночасно вимагати від них неухильного виконання Правил

користування міським електричним транспортом (трамваем, тролейбусом), затверджених відповідним органом місцевого самоврядування.

3. Працівники, винні у порушенні цих Правил, несуть відповідальність згідно із законодавством.

4. До робіт, пов'язаних з рухом електричного транспорту, експлуатацією та ремонтом електроустановок, перебуванням на висоті, на проїзній частині вулиць та трамвайних коліях, та інших робіт з підвищеною небезпекою допускаються особи віком не молодше 18 років (водії трамвая і тролейбуса – віком відповідно до вимог Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306) (далі – ПДР), які пройшли спеціальну підготовку та мають відповідні посвідчення встановленого зразка. Водії трамвая, тролейбуса та інших транспортних засобів повинні мати посвідчення на право керування транспортними засобами відповідної категорії.

5. Працівники підприємств, безпосередньо пов'язані з експлуатацією, технічним обслуговуванням і ремонтом електроустановок (тягових підстанцій, контактних і кабельних мереж, обладнань сигналізації, управління рухом, зв'язку, електрифікованого технологічного устаткування) допускаються до роботи тільки після вивчення цих Правил, НПАОП 60.2-1.01-06, ПТЕ, ДНАОП 0.00-1.21-98, та інших нормативно-правових актів, що стосуються їх функціональних обов'язків, проходження стажування, складання іспитів, та присвоєння відповідної кваліфікаційної групи з електробезпеки.

6. Права, обов'язки та відповідальність працівників повинні бути викладені в посадових інструкціях, затверджених керівником підприємства.

7. Новоприйняті працівники перед допуском до роботи повинні пройти вступний інструктаж та первинний інструктаж на робочому місці з оформленням відповідних записів у журналах інструктажів. Планові, позачергові, та цільові інструктажі працівників проводять за графіком, затвердженим наказом керівника підприємства та у випадках, що передбачені нормативними документами.

8. Поновлення й закріплення знань НПАОП 60.2-1.01-06 та інших Правил, що стосуються займаної посади та виконуваної роботи, проводять під час періодичних навчань, повторних та позапланових інструктажів, складання іспитів працівниками підприємств. Перевірку знань чинних Правил здійснює комісія, склад якої затверджено наказом керівника підприємства.

9. Навчання, атестація та перевірка знань персоналу, який обслуговує об'єкти, підконтрольні органам державного нагляду, проводять за програмами та в порядку, встановленому цими органами.

10. Працівники підприємств зобов'язані підвищувати свою кваліфікацію й професійну майстерність. З цією метою на підприємствах повинні бути:

- спеціалізовані навчальні приміщення;
- відповідно обладнанні для навчання трамвайні вагони і тролейбуси;
- залучені кваліфіковані кадри.

11. Водії трамвая і тролейбуса під час виконання своїх обов'язків повинні бути одягнені у формений одяг. На спецодязі працівників міського електричного транспорту повинен бути нанесений напис (логотип) назви підприємства.

IV. Вимоги до експлуатації споруд та устаткування колійного господарства

1. Загальні вимоги до експлуатації

1. Проектування, будівництво нових та реконструкція діючих трамвайних колій повинно здійснюватися відповідно до ДБН В.2.3-18:2007.

2. В процесі експлуатації при проведенні технічного обслуговування та ремонтів трамвайних колій і колійних облаштувань, необхідно їх контролювати на відповідність норм та вимог ДБН В.2.3-18:2007.

3. Порядок і строки проведення технічного обслуговування та ремонтів трамвайної колії, а також перелік посадових осіб на яких покладається обов'язок щодо його здійснення та складання відповідної технічної документації встановлюється керівником підприємства з урахуванням вимог ГСТУ 204.04.05.005-2004 та СОУ 60.2-33886519-0001:2006.

4. Підприємства, які експлуатують колійне господарство, повинні мати відповідну виконавчу документацію на всі ділянки трамвайних колій та колійні споруди, перелік пронумерованих вузлів і спеціальних частин за місцями їх установки, паспорти та спеціальні книги обліку ремонтів і замін, а для температурно-напруженої колії журнал постановки в температурний режим з позначення температури рейки при закріпленні пліті, довжину пліті та журнал зварних стиків з підписом виконавця.

5. Перед початком експлуатації трамвайної лінії залежно від величини ухилу, його довжини, наявності кривих, інженерних споруд та інших чинників повинні бути визначені ділянки з важкими умовами руху. Віднесення ділянок колій до ділянок з важкими умовами руху з урахуванням обмежень, зазначених

в експлуатаційній документації на конкретний тип трамвайного вагона здійснює технічна комісія, склад якої затверджується керівником підприємства.

6. Перед початком експлуатації трамвайних вагонів, тип яких не зазначений в проектній документації на трамвайну лінію необхідно її обстежити з метою встановлення можливості забезпечити вимоги безпеки руху.

7. Перекіс колії (просідання однієї і другої рейкової нитки, розташованих навскіс одна проти другої на відстані менше ніж 8 м) під час експлуатації має бути не більше ніж 10 мм, за винятком ділянок між оберненими кривими, а також у складних вузлових з'єднаннях. Місцеві просідання обох рейкових ниток, а також однієї рейкової нитки відносно другої не повинні перевищувати 20 мм.

8. Відхил від нормованого значення ширини жолобу між рейкою та контррейкою та висоти контррейки відносно рівня рейки в експлуатації має бути не більше ніж 15 мм.

9. Забороняється експлуатація рейок, зношення яких перевищує норми, наведені в додатку 1 до цих Правил.

10. Забороняється експлуатація стрілки та хрестовини у разі зношення їх складників до розмірів, наведених у додатку 2 до цих Правил.

11. Забороняється експлуатація трамвайних колій або спецчастин:
ширина яких внаслідок зношення рейок або ослаблення кріплень збільшилася більше ніж на:

12 мм для прямих ділянок та спецчастин;

25 мм для кривих ділянок колії;

ширина жолобу між рейкою та контррейкою в наслідок зношення перевищує нормативне значення більше ніж на 15 мм;

мають зламані зварні стики з відсутніми електричними з'єднаннями.

12. Забороняється експлуатація дерев'яних шпал з механічним зношенням глибиною більше ніж 20 мм, з подовжньою тріщиною, яка сягає підшви рейки, зі значною гнилизною під підшвою рейки, а також залізобетонні шпали із наскрізними тріщинами або руйнуванням бетону у зоні закладних деталей.

13. Забороняється експлуатація спецчастин із сталевих литва за наявності:

тріщин або злому вістряка;

зношення кріплення п'яти вістряка, коли вістряк має переміщення у вертикальній площині більше ніж на 6 мм та у горизонтальній більше ніж на 4 мм;

виступу в накаті жолобу глухих стрілок більше 3 мм;

перевищення або зниження вістряка двовістрякових стрілок відносно рамної рейки більше ніж на 4 мм;

перевищення вістряка одновістрякових стрілок відносно рамної рейки менше ніж на 7 мм та більше ніж на 15 мм;

бокового зношення вістряка більше ніж на 12 мм.

Примітка: Кінець вістряка повинен бути не вище рівня рамної рейки.

14. Забороняється експлуатація збірних спецчастин за наявності:

тріщин або злому вістряка;

зношення кріплення п'яти вістряка, коли вістряк має переміщення у вертикальній площині більше ніж на 7 мм та у горизонтальній більше ніж на 5 мм;

перевищення або зниження вістряка стрілки відносно рамної рейки більше ніж на 6 мм;

бокового зношення вістряка більше ніж на 10 мм.

15. На відкритих коліях збірні стики повинні розміщуватись відповідно до температурного розрахунку:

на полотні, засипаному баластом до підшви рейок, – не більше ніж через 50 м;

на ділянках колії, які засипані баластом до головки рейок, – не більше ніж через 200 м з установкою температурних компенсаторів;

при безстиковій колії – за спеціальним розрахунком з установкою компенсаторів на зупинках (станціях).

На замощених коліях можливо виконувати суцільне зварювання стиків на ділянці не більше 800 м з установкою температурних компенсаторів.

На коліях, які проходять на мостах, шляхопроводах, естакадах та віадуках, повинні бути встановлені температурні компенсатори узгоджені з переміщенням прольотів споруди.

16. Механічні (збірні) рейкові стики в процесі експлуатації повинні мати проміжок між кінцями рейок (зазор) не більше ніж 10 мм при максимальній літній температурі рейки на об'єкті. У разі, коли механічні рейкові стики, в процесі експлуатації виконують функції температурних компенсаторів, зазор в стиках повинен бути не більший 30 мм при мінімальній зимовій температурі рейки на об'єкті.

Різниця по рівню кінців рейок на стиках (просідання) не повинна перевищувати 5 мм. Протишерстне перевищення кінців рейок не допускається.

17. Технічне обслуговування та ремонт електрифікованих стрілок проводять за графіком та інструкцією, затвердженими керівником підприємства.

18. Технічне обслуговування та ремонт електрифікованих стрілок можуть виконувати працівники, які мають відповідну групу допуску до робіт в електроустановках та пройшли спеціальне навчання.

19. У разі несправності системи автоматичного блокування, дистанційне керування стрілкою повинно бути вимкнено, а керування стрілками виконуватися водієм трамваю власноруч.

20. Дозволено зберігати положення стрілок, керованих водієм, у напрямку найбільшої інтенсивності руху незалежно від основного.

21. Для оперативного відновлення колії після сходження вагонів з рейок та для інших непередбачених випадків організовують пункти швидкої технічної допомоги та чергові аварійно-відновлювальні бригади, які повинні бути укомплектовані досвідченим ремонтним персоналом та забезпечені транспортними засобами, механізмами, матеріалами, інструментом і засобами зв'язку.

22. З метою подовження строку експлуатації трамвайних колій, спецчастин і колійних облаштувань необхідно проводити роботи з їх прибирання, розчищення, змащення, усунення ослаблення скріплень, регулювання замикачів і приводів переводу вістряків стрілок з періодичністю встановленою ГСТУ 204.04.05.005-2004.

Для підтримання належного санітарного та естетичного стану колій, спецчастин та колійних облаштувань необхідно також забезпечувати їх своєчасне очищення, прибирання, поливання та фарбування.

Межі трамвайного полотна, розподіл відповідальності щодо очищення трамвайних колій та колійних споруд, прибирання пасажирських майданчиків та догляду за прилеглими територіями встановлюються згідно з рішеннями органів місцевого самоврядування.

23. Якщо в експлуатації перебувають трамвайні вагони не обладнанні системами автоматичного змащення реборд, то рейки на кривих ділянках колії радіусом менше ніж 200 м на всіх ділянках колії повинні примусово змащуватися, за винятком кривих на ухилах або перед пунктами зупинок. Періодичність і порядок змащення, а також норми витрат мастильних матеріалів встановлюються згідно з СОУ 60.2-33886519-0001:2006 та затверджуються керівником підприємства. Тип мастильних матеріалів повинен бути погоджений з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів.

24. Поточний ремонт колії та колійних пристроїв можна проводити, як правило, без зупинки руху за умови дотримання правил безпеки руху та можливості виконання робіт. Значні за обсягом та складністю роботи виконують після зупинки руху транспорту.

25. Якщо під час огляду колії та колійних пристроїв будуть виявлені несправності, усунення яких вимагає обмеження швидкості руху трамвайних вагонів, його обмежують на строк, що не перевищує три доби. Служба колії повинна повідомити про необхідність обмеження швидкості руху службу руху підприємства для коригування розкладів руху вагонів. На більш тривалій строк швидкість руху обмежують за розпорядженням керівника підприємства.

26. Відгородження місць проведення колійних робіт здійснюється відповідно до вимог НПАОП 60.2-1.01-06.

27. У разі необхідності короткочасного закриття колії або зупинки руху керівник служби колії повинен не пізніше ніж за один день до початку робіт

подати до служби руху заявку, долучивши до неї ескізу схему розташування колій у місцях ремонту із зазначенням елементів, що підлягають ремонту.

Час початку та закінчення робіт, які проводять на коліях, повинен контролювати центральний диспетчер служби руху.

28. Під час капітального ремонту або реконструкції колії, відповідальність за безпеку руху, пов'язану зі станом колії несе керівник організації, яка здійснює капітальний ремонт або реконструкцію.

29. Під час будівництва, реконструкції та ремонту колій, розташованих на суміщеному (з проїжджою частиною вулиці) трамвайному полотні, необхідно отримати у встановленому законодавством порядку дозвіл (ордер) на виконання цих робіт, якщо інше не передбачено рішенням органів місцевого самоврядування.

2. Додаткові вимоги до експлуатації ділянок колії в тунелях ліній швидкісного трамвая

1. Тунелі та споруди повинні мати справні протипожежні засоби, а також технічні засоби сигналізації та тунельного зв'язку. Відповідальність за їх належне функціонування несуть працівники, які безпосередньо їх обслуговують.

2. Під час експлуатації тунелів необхідно забезпечувати надійний водовідвід з верхньої будови колії.

3. Перетини ліній електропередач та зв'язку, нафтопроводів, газопроводів, водопроводів та інших наземних і підземних комунікацій і споруд з лініями швидкісного трамвая допускаються тільки за погодженням з підприємством міського електричного транспорту.

4. Зберігання механізмів, обладнання, інвентарю та інструменту робітників, які обслуговують колії і споруди, здійснюється в приміщеннях спеціальних виробок станційних і перегінних тунелів, а на наземних ділянках – в колійній будівлях.

Ці приміщення та будівлі розташовуються на лінії рівномірно за ділянками обслуговування.

5. Ділянка колії, що розташована в тунелі підлягає перевірці з періодичністю:

один раз на місяць з вимірюванням ширини колії;

два рази на рік з вимірюванням габаритів наближення штучних споруд та обладнання.

6. Технічне нівелювання тунелів виконується:

один раз на рік, якщо тунель перебуває в експлуатації не більше п'яти років;

один раз на три роки, якщо тунель перебуває в експлуатації від 5 років до 10 років;

один раз на п'ять років, якщо тунель перебуває в експлуатації більше ніж 10 років.

7. Оцінювання технічного стану тунелів та їх штучних споруд та відновлення показників їх технічного стану здійснюється під час нагляду, поточного утримання та капітального ремонту.

8. Капітальні ремонти виконуються:

для відновлення проектного просторового положення, припинення непередбачених деформацій, руйнувань тощо;

в строки та в обсягах, що визначаються за результатами комісійних обстежень з урахуванням результатів періодичних оглядів;

виключно за проектною документацією, яка замовляється, розробляється, узгоджується та затверджується у встановленому законодавством порядку;

спеціалізованими будівельними організаціями, які мають право на виконання таких робіт.

Порядок доступу на штучні споруди та нагляду за роботою сторонніх організацій визначається інструкцією, затвердженою керівником підприємства.

9. Прийняття капітально відремонтованих тунелів здійснює робоча комісія, яка затверджується керівником підприємства. Під час приймання перевіряється відповідність діючим нормам:

- герметизації болтових з'єднань;
- герметизації тампонажних отворів;
- гідроізоляції стиків блоків (торкретування);
- тампонаж тріщин та відколів.

10. Поточне утримання полягає в усуненні дефектів на початку їх розвитку та очищенні лотків, зумпфів, ринв, тунельних оправ, облицювань та інших поверхонь.

11. Нагляд за станом тунелів та їх штучних споруд повинен передбачати щодобовий і періодичний огляди та комісійні обстеження.

12. Щодобовий огляд штучних споруд здійснюється тунельним обхідником в нічний час.

13. Обхідник повинен:

- бути одягнутий у сигнальний жилет;
- мати справний електричний ліхтар, крейду для позначення дефектних місць та блокнот для запису дефектів;
- підтримувати зв'язок з диспетчером руху.

14. На час огляду тунелів та їх штучних споруд вони повинні бути освітлені.

15. Під час огляду тунелів та їх штучних споруд обхідник повинен контролювати:

1) у перегінних тунелях:

наявність протікань крізь тунельну оправу;

випучування металоізоляції;

наявність мулу, сміття, мастила у лотках та зумпфах;

стан пробок тюбінгів;

стан швів між елементами та кільцями оправу;

наявність видимих тріщин, сколів, оголення арматури;

наявність сторонніх предметів;

стан кріплення кронштейнів та держаків до оправу;

стан бетонних лотків, банкеток;

викиди ґрунту, ґрунтових вод, видимі перекошування тюбінгів та інші аварії.

2) у станційних тунелях:

наявність протікань крізь гідроізоляційні парасольки, стикові шви склепінь, облицювання пілонів;

наявність мулу, сміття у водовідвідних ринвах;

випадання плиток облицювання;

цілісність архітектурних деталей.

3) на мостах та шляхопроводах швидкісних ліній трамвая:

порушення передмістних укосів;

видимі деформації та руйнування конструкцій;

цілісність огорожень;
наявність сторонніх предметів.

4) на насипах, дамбах, у виїмках ліній швидкісного трамвая:
порушення форми укосів, замулення,
обрушення кюветів,
заростання травою або чагарниками;
наявність сторонніх предметів.

16. Порядок виходу на відповідні ділянки і повернення тунельного обхідника має регламентуватися інструкцією, затвердженою керівником підприємства.

17. До робіт пов'язаних з щодобовим оглядом тунельних споруд допускаються особи, що пройшли перевірку знання з виявлення ознак несправностей рейкової колії, штучних споруд, контактних мереж та іншого устаткування вздовж колій.

18. Результати щоденного огляду тунельний обхідник повинен заносити до щоденника обхідника. Майстер дільниці штучних споруд зобов'язаний щоденно переписувати інформацію з щоденника обхідника до технічного журналу дільниці для планування завдань щодо усунення помічених недоліків.

19. Періодичні огляди та роботи з поточного утримання тунелів та штучних споруд здійснюються:

за місячними графіками (не пізніше 25 числа попереднього місяця), затвердженими керівником підрозділу, що утримує тунелі;

у нічний час доби, після зняття напруги з контактних проводів;

у денний час, якщо це передбачено технологічними картами на шляхопроводах, насипах, дамбах, тощо без подачі спеціального рухомого

складу за умови наявності спостерігача, який контролює додержання вимог відповідної інструкції;

одночасно з виконанням планових робіт з поточного утримання штучних споруд згідно з технологічними картами, затвердженими уповноваженою керівником підприємства посадовою особою, відповідальною за технічну політику підприємства.

20. На кожен вид штучних споруд повинні бути розроблені технологічні карти.

На кожен вид робіт з поточного утримання повинна бути інструкція, затверджена керівником відповідної служби.

21. Не пізніше, ніж за добу до проведення оглядів або робіт з поточного утримання, диспетчеру руху надається письмова заявка щодо подачі спеціального рухомого складу.

22. Порядок виходу на споруди та повернення людей і спеціального рухомого складу регламентується інструкцією підприємства.

23. Майстер ділянки повинен здійснювати:

щотижневий контрольний обхід перегінних та станційних тунелів, мостів, шляхопроводів, а також визначати оглядом зовнішній стан вент-кіосків, павільйонів, закритих галерей, мостів, стан естакад, форму підірних стін, вільність труб водопропуску, працездатність відкритого та закритого дренажу, стан огорожі відкритих ділянок;

щомісячну перевірку стану та просторового положення штучних споруд, притунельних та примостових споруд, закладних деталей кріплення контактної мережі, кабельні мости за затвердженим керівником відповідної служби графіком;

щоквартально перевірку стану штучних споруд та габаритів наближених будівель та обладнання з оформленням відповідних актів за затвердженим керівником підприємства графіком.

Результати огляду повинні записуватися у відповідних технічних журналах, де також робиться запис про завдання на усунення недоліків.

24. Результати щомісячного огляду повинні заноситися до технічних журналів дільниць, штучних споруд, а найбільш значні зауваження записуватися до книги тунельних споруд (книги мостів).

25. Контроль та обстеження штучних споруд (при необхідності : розкриттям конструкцій), устаткування у цих спорудах та детальний огляд облицювань здійснюється двічі на рік відповідною комісією, склад якої затверджується наказом керівника підприємства.

За результатами цього обстеження:

оформлюються відповідні акти, на підставі яких керівник підприємства видає наказ про подовження експлуатації або проведення капітального ремонту;

вносяться записи до книги тунельних споруд (книги мостів).

У разі необхідності до обстежень залучаються спеціалізовані проектні, науково-дослідні та інші установи.

26. Нагляд за станом вентиляційних кіосків, камер, шахт, тунельних опор, приміщень підстанцій та інших спеціальних об'єктів виконують спеціалісти, які безпосередньо їх обслуговують. Зауваження щодо стану опор та конструкцій цих споруд заносяться до технічного журналу дільниці штучних споруд.

27. Перелік завдань та відмітки про їх виконання заносяться до технічного журналу штучних споруд. Нагляд за дотриманням вимог інструкцій

та безпекою праці під час виконання робіт покладається на тунельного майстра, який безпосередньо керує роботами.

28. Періодичність та строки проведення контролю просторового положення штучних споруд та елементів рейкової колії, інженерного і іншого устаткування відносно штучних споруд встановлюються окремо для кожної споруди з урахуванням її стану за графіками, затвердженими керівником підрозділу з утримання станцій, будівель та тунельних споруд.

Порядок контролю споруд, що мають пошкодження, дефекти і деформації, які при своєму подальшому розвитку можуть загрожувати безпеці руху та ділянок земляного полотна трамвайної колії, що знаходяться в особливо складних інженерно-геологічних умовах затверджується наказом керівника підприємства.

29. Позаплановий контроль здійснюється у разі зміни навантаження на споруду, рівня ґрунтових вод, температури гірничих порід, при дії тектонічних сил, що виявляється тунельно-обстежувальною або випробувальною станцією, а також за висновками періодичних оглядів та комісійних обстежень.

Позаплановий контроль має розпочинатись та закінчуватись за поданням керівника підрозділу з утримання станцій, будівель та тунельних споруд.

Термін виконання позапланового контролю затверджується наказом керівника підприємства.

30. Кожен робітник, який за своїми обов'язками перебуває у тунелях та на інших штучних спорудах, зобов'язаний контролювати їх зовнішній стан.

31. Водії рухомого складу під час руху сповіщають диспетчера про появу сторонніх предметів, викидів ґрунту та ґрунтових вод, вертикальних чи бокових поштовхів з боку колії, видимих перекошувальних конструкцій.

3. Диспетчерське керування в колійному господарстві

1. Оперативне керівництво експлуатацією та ліквідацією виникаючих несправностей та пошкоджень колій внаслідок аварій та несприятливих погодних умов здійснює диспетчер Служби колії або інша особа, на яку покладено виконання цих функцій.

Для оперативного зв'язку чергового диспетчера з аварійно-відновлювальними бригадами і усіх лінійних підрозділів використовуються засоби зв'язку.

Диспетчер Служби колії повинен мати зв'язок з центральним диспетчером руху для прийняття узгоджених рішень.

2. На диспетчерському пункті Служби колії повинні бути:

посадові інструкції персоналу диспетчерського пункту та інструкції, що визначають порядок оперативного зв'язку з аварійно-відновлювальними бригадами, затверджені керівником підприємства Служби колії;

схеми вузлових з'єднань трамвайних колій;

журнал заявок несправностей трамвайних колій та відмітка про їх виконання;

обмеження швидкості руху на ділянках;

журнал виїзду на лінію спеціального рухомого складу трамваїв;

журнал сходів вагонів з рейок та затримок руху;

аптечка з набором медикаментів;

перелік всіх номерів телефонів, за якими можна вести оперативні переговори;

комплект нормативних документів (Правила експлуатації трамвая і тролейбуса, НПАОП 60.2-1.01-06 тощо).

V. Вимоги до споруд та устаткування депо, ремонтних підприємств та майстерень

1. Ремонтно-експлуатаційні депо повинні мати території та виробничі потужності, що забезпечують зберігання, проведення технічного обслуговування і ремонту рухомого складу, а спеціалізовані ремонтні підприємства і майстерні – виробничі потужності для ремонту трамвайних вагонів, тролейбусів та їх складових частин, а також виготовлення деталей і запчастин.

2. Будівлі, споруди, обладнання та оснащення цехів, дільниць та інших виробничих і допоміжних підрозділів повинні відповідати вимогам державних будівельних норм, показникам виробничих програм підприємств, а також вимогам технічної естетики та ергономіки.

3. Технічне обслуговування та ремонт технологічного обладнання і устаткування підприємств треба виконувати у плановому порядку згідно з експлуатаційною документацією на це обладнання.

4. Територія підприємства повинна бути упорядкована, озеленена, відгороджена та освітлена, мати розмітку, що визначає порядок розташування та пересування рухомого складу, проходи для працівників та протипожежні проїзди.

5. Має бути забезпечена охорона будівель, споруд, обладнання й території підприємства.

6. На території підприємств на видному місці повинні бути розміщені: план розташування рухомого складу, схема руху транспорту та пішоходів, протипожежні проїзди.

7. У цехах та на дільницях на видних місцях повинні бути вивішені правила внутрішнього трудового розпорядку, інструкції з охорони праці, виробничої санітарії та протипожежні засоби, що відповідають видам робіт у відповідному підрозділі, а також схема аварійної евакуації.

VI. Вимоги до експлуатації улаштування споруд та устаткування пунктів зупинок та кінцевих станцій

1. Залежно від характеру та величини пасажирообігу пункти зупинок поділяються на:

постійні;

тимчасові, на яких трамвайні вагони (тролейбуси) зупиняються у встановлені періоди доби та дні тижня;

технічні, на яких посадка та висадка пасажирів забороняється.

2. Розміщення зупинок та кінцевих станцій повинно відповідати вимогам ДБН В.2.3-18:2007 та ДБН В.2.3.5-2001.

3. На пунктах зупинок встановлюються інформаційно-вказівні знаки відповідно до вимог ДСТУ 3308-96 та ДСТУ 4100-2002.

Розміщення та освітлення знаків пунктів зупинок повинно забезпечувати їх видимість на відстані не менше 100 м, а розмір написів на знаках та табличках – розрізняти інформацію на відстані не менше 3 м.

4. У верхній частині інформаційно-вказівного знаку, над умовним зображенням рухомого складу, необхідно зазначити назву організації, що відповідає за санітарний стан пункту зупинки.

5. Кінцеві станції поділяються на розпоряджувальні, де можуть здійснюватися оперативне керівництво і облік виконаного руху та технічні, де здійснюється тільки контроль руху.

6. Порядок утримання кінцевих станцій, проміжних контрольних пунктів, здійснення їхнього поточного та планових ремонтів затверджується керівником підприємства.

7. На кожному маршруті повинно бути не менше однієї кінцевої станції. Межі кінцевої станції затверджуються наказом керівника підприємства. За тривалості оборотного рейсу понад 1,5 години на іншому кінці маршруту повинно бути приміщення, обладнане санвузлом.

8. На кінцевих станціях повинні бути:

колії або ділянки для прийому, обгону, ремонту за заявками водіїв та відстою трамвайних вагонів і тролейбусів;

службові, санітарно-побутові приміщення та приміщення для харчування і короткого відпочинку поїзних бригад і обслуговуючого персоналу;

павільйон для пасажирів;

гучномовні установки.

9. Приміщення кінцевих станцій, як правило, повинні будуватися за типовими проектами.

Тимчасово до завершення будівництва типової споруди, дозволяється розміщення кінцевих станцій у житлових будинках з обладнанням окремого входу та дотриманням вимог цих Правил.

10. Колії та посадочні майданчики кінцевих станцій у темний час доби повинні бути освітлені.

11. На трамвайних кінцевих станціях повинен бути запас піску необхідний для поповнення пісочниць рухомого складу.

12. Обов'язкова візуальна інформація пасажирської станції міжміського сполучення повинна наноситися на таблиці, схеми, покажчики, виводитися на електронні табло та містити:

- план пасажирської станції;
 - схему маршрутів;
 - розклад руху із зазначенням номерів платформ;
 - таблиці вартості проїзду та перевезення багажу;
 - правила перевезення пасажирів та багажу;
 - схему розташування та нумерацію місць у рухомому складі різних моделей;
- покажчики та довідкові таблиці з інформацією про місце розташування та порядок роботи службових приміщень станції.

13. Крім обов'язкової інформації, на пасажирській станції може бути розміщена додаткова інформація (розклад руху) інших видів транспорту тощо.

VII. Вимоги до експлуатації споруд та устаткування енергозабезпечення

1. Загальні правила

1. Під час експлуатації устаткування енергозабезпечення персонал повинен:

- забезпечувати безперебійне електропостачання трамваїв і тролейбусів;
- розробляти та здійснювати заходи щодо зниження витрат енергії в пристроях електропостачання, зниження собівартості перетворення електроенергії;

забезпечувати надійну та безпечну роботу пристроїв системи електропостачання, виконання заходів захисту підземних споруд від електрокорозії;

розробляти необхідну технічну документацію;

надавати встановлену звітність в порядку підпорядкування.

2. Споживання електричної енергії треба фіксувати засобами вимірювальної техніки.

3. Витрати електроенергії на власні потреби тягових підстанцій треба визначати на вторинних обмотках трансформаторів власних потреб та на вводі від міських розподільних мереж.

4. Утримання, технічне обслуговування та ремонт устаткування енергозабезпечення необхідно здійснювати згідно з ПТЕ, Правилами улаштування електроустановок (далі – ПУЕ), НПАОП 40.1-1.32-01, НПАОП 60.2-1.01-06, ДБН В.2.3-18:2007 та СОУ 60.2-33886519-0003:2006.

5. Графік проведення технічного обслуговування та ремонту об'єктів затверджує керівник відповідальний за електрогосподарство.

6. Всі зміни в електроустановках системи електропостачання трамвая і тролейбуса, що вносять в процесі експлуатації, ремонту й реконструкції, повинні бути невідкладно відображені на схемах і креслениках за підписом особи, відповідальної за технічну документацію служби енергозабезпечення, із зазначенням підстав і дати внесення змін. Цю документацію зберігають в технічному архіві в паперовому або електронному виді.

7. Забороняється електроживлення сторонніх споживачів від шин змінного струму 10 (6) кВ чи в розріз високовольтної кабельної лінії від шин

постійного струму чи контактної мережі 600 В, а також від шин трансформаторів власних потреб.

2. Тягові підстанції

1. На кожній підстанції та диспетчерському районному пункті електропостачання повинен бути такий комплект технічної документації:

принципова однолінійна схема тягової підстанції та комплект схем вторинної комутації пристроїв керування, автоматики та телемеханіки;

схема зовнішнього електропостачання тягової підстанції;

схема району тягової мережі трамвая і тролейбуса із зазначенням місць розташування секційних ізоляторів, ліній електроживлення позитивного й негативного потенціалу напругою 600 В;

оперативний (експлуатаційний) журнал;

списки осіб, які мають право одноосібно оглядати обладнання тягових підстанцій, та осіб, які мають право віддавати оперативні розпорядження та вести переговори з диспетчерським персоналом;

інструкції з охорони праці та пожежної безпеки;

список телефонів оперативного зв'язку з відповідним персоналом об'єктів служби енергозабезпечення та підприємства електричного транспорту.

Оперативний (експлуатаційний) журнал використовують для запису у хронологічному порядку: часу приймання та здавання зміни, вказівок та розпоряджень керівного персоналу, виконаних перемикань, розпоряджень про допуск до роботи персоналу, який проводив на підстанції ремонтно-налагоджувальні роботи, відомостей про зміну режиму роботи обладнання, апаратури захисту та автоматики, зміни у схемах секціонування та живлення тягової мережі, переліку та обсягів виконаної роботи під час ліквідації аварій та пошкоджень тощо.

2. На підстанції повинні бути:

запчастини, комплект інструменту та переносних плакатів з охорони праці, протипожежний інвентар за встановленою службою енергозабезпечення номенклатурою;

два комплекти ключів від дверей всіх приміщень тягової підстанції, які зберігаються у визначених службою енергозабезпечення місцях;

аптечка з медикаментами.

3. На центральному диспетчерському пункті електропостачання повинні бути:

правила внутрішнього розпорядку служби енергозабезпечення і ПТЕ;

інструкції з охорони праці та пожежної безпеки для диспетчерського персоналу;

схеми зовнішнього електропостачання усіх тягових підстанцій;

схеми маршрутів (ліній) трамвая і тролейбуса із зазначенням розташування тягових підстанцій, секційних ізоляторів та пунктів під'єднання позитивних і негативних ліній 600 В.

4. Персонал тягових підстанцій повинен забезпечувати:

контроль за станом та режимом роботи всього обладнання;

проведення оперативних перемикачів;

підготовку робочих місць для ремонтних бригад, допуск їх до роботи, нагляд під час роботи.

5. Усі роботи, пов'язані з перемиканням у розподільних пристроях, а також з режимом роботи обладнання, оперативний та ремонтний персонал повинен виконувати з відома або за вказівками чергового диспетчера з електропостачання. Порядок та обсяг робіт, а також час виконання можуть бути передані телефоном із записом в оперативному журналі підстанції. Роботи, зазначені в наряді, дозволено виконувати тільки після перевірки наряду

черговим диспетчером та з його дозволу з відповідним записом в оперативному журналі диспетчерського пункту.

6. Список осіб, які мають право виконувати оперативні перемикання, затверджує керівник служби енергозабезпечення.

7. В електроустановках напругою понад 1 кВ перемикання виконують:

без бланків перемикань, у разі виконання простих перемикань і за наявності діючих блокувальних пристроїв, що унеможлиблюють помилкові операції з вимикачами, відокремлювачами, короткозамикачами, роз'єднувачами і заземлювальними ножами під час проведення перемикань;

за бланком перемикань, у разі відсутності блокувальних пристроїв або їх несправності, виконання блокування не в повному обсязі, а також під час проведення складних перемикань.

Під час ліквідації аварій перемикання здійснюють без бланків перемикань, виконуючи послідовно всі операції під контролем чергового оперативного працівника, який є старшим в зміні за посадою, з подальшим записом в оперативному журналі.

Бланки перемикань повинні бути пронумеровані. Використані та зіпсовані бланки зберігають в установленому порядку, але не менше ніж 10 діб.

8. Перемикання в розподільному обладнанні здійснюють у такому порядку:

особа, яка отримує доручення про перемикання, зобов'язана записати завдання в оперативний журнал, виконати його та встановити за однолінійною схемою тягової підстанції порядок проведення операцій;

якщо перемикання виконують дві особи, особа, яка отримала доручення, зобов'язана роз'яснити іншій особі, яка бере участь у перемиканні, порядок та послідовність операцій за схемою;

у разі виникнення сумнівів щодо послідовності операцій перемикання треба припинити та перевірити послідовність операцій за схемою.

9. Обсяг завдання з оперативних перемикань визначає оперативний персонал вищого рівня та диспетчер.

Якщо виявлено несправності блокування вимикача з роз'єднувачем, персонал повинен повідомити про це старшу за посадою особу з оперативного персоналу або диспетчеру. Виконувати перемикання з тимчасовим зняттям блокування можна тільки за умови наявності дозволу та у присутності особи, яка дає цей дозвіл.

10. На тягових підстанціях з постійним черговим персоналом, обладнання, що перебувало на ремонті чи випробуванні вмикається під напругу тільки після приймання його оперативним персоналом від відповідного керівника або виконавця робіт та з дозволу чергового диспетчера або особи, яка виконує його обов'язки.

У разі відсутності чергового персоналу порядок вмикання обладнання встановлюється інструкцією, яка затверджується наказом керівника служби енергозабезпечення.

Роботи на тягових підстанціях, пов'язані із зняттям напруги на контактній мережі, повинні бути узгоджені з центральним диспетчером з руху.

11. Вимкнення, увімкнення під напругу або під навантаження приєднання, яке має у своєму колі вимикач, повинні виконуватися за допомогою вимикача.

Допускається вимкнення та увімкнення відокремлювачами, роз'єднувачами відповідного ступеню напруги (з неперевищенням установлених значень комутуючих струмів):

намагнічувального струму силових трансформаторів на напругу 6 – 10 кВ;

сили зарядного струму і струму замикання на землю повітряних і кабельних ліній електропередавання силою до 30 А – для ліній напругою 10 кВ і нижче.

Допускається вимкнення та увімкнення навантажувального струму силою до 15 А триполюсними роз'єднувачами зовнішньої установки на напругу 10 кВ і нижче.

Допустимі значення сили струмів, що вимикаються і вмикаються роз'єднувачами, повинні бути визначені нормативною документацією і для основної мережі споживача погоджені з електропередавальною організацією.

Порядок і умови виконання операцій з перемикачів повинні бути регламентовані виробничою інструкцією, яка затверджується наказом керівника служби енергозабезпечення.

Дозволяється виконувати вмикання та вимкнення роз'єднувачем навантаженої лінії негативного потенціалу живлення 600 В за наявності паралельно працюючого іншого кабелю.

12. Можлива паралельна робота підстанцій за умови забезпечення захисту тягової мережі від струмів короткого замикання, а також у разі:

відсутності зон малих струмів короткого замикання та замикання на землю у тролейбусних тягових мережах без заземлення;

наявності надійного захисту підземних споруд від блукаючих струмів.

На ділянках швидкісного трамвая, які проходять у тунелях, паралельна робота суміжних підстанцій, як правило, не дозволяється.

13. Напруга на шинах постійного струму може змінюватися в робочому режимі в межах 600 – 700 В і в режимі холостого ходу (при схемі випрямлячів «зірка – дві зворотні зірки з урівнюючим реактором» до 780 В, а на струмоприймачах рухомого складу від 400 В до 700 В (на ділянках де застосовується рекуперативне гальмування – не повинна перевершувати 720 В).

14. Середня втрата напруги від тягової підстанції до струмоприймача рухомого складу на будь-якій секції контактної мережі за планової частоти руху не повинна перевищувати 15 відсотків номінальної напруги на шинах.

У вимушених режимах короткочасна розрахункова максимальна втрата напруги не повинна перевищувати 170 В.

15. Треба періодично контролювати стан систем захисту електрообладнання тягових підстанцій від атмосферних перенапруг з боку контактної мережі у випадках, якщо її ділянки проходять по відкритій і незабудованій місцевості (вилітні лінії) або по вулицях з малоповерховими будинками та однобічною забудівлею.

16. При експлуатації необхідно контролювати на вхідних дверях та внутрішніх стінах камер силових трансформаторів, на камерах розподільних пристроїв 6-10 кВ та 600 В, шафах з обладнанням, щитах, панелях керування наявність (а у разі необхідності відновлювати) написів із зазначенням диспетчерського (оперативного) найменування апаратів та приєднань, яке повинно бути єдиним для всіх підстанцій.

На приводах комутаційних апаратів, кнопках та ключах управління повинні бути написи, які вказують положення апарата.

Апарати вторинної комутації, які перебувають під напругою 600 В, повинні бути позначені написом «600 В» або знаком електричної небезпеки.

17. У разі автоматичного вимикання перетворювального агрегату від газового захисту силового трансформатора, захисту від замикання на землю струмопровідних елементів постійного струму 600 В або у разі невмикання резервного агрегату від пристроїв автоматичного увімкнення резерву агрегат може бути увімкнений тільки після виявлення та усунення причин вимикання.

18. У разі автоматичного вимикання лінійного вимикача 600 В, не обладнаного автоматичним повторним увімкненням (далі – АПВ) та струмочасозалежним захистом від короткого замикання, оперативному персоналу до отримання інформації про стан тягової мережі вмикання можна виконати один раз через (після витримки) 30 с, другий – через 3 хвилини.

При автоматичному вимиканні та блокуванні лінійного вимикача 600 В, обладнаного АПВ, оперативному персоналу до отримання інформації про стан тягової мережі дозволено виконати одне пробне вмикання через (після витримки) 30 с – для вимикачів, не обладнаних струмочасозалежним або іншим захистом від малих струмів короткого замикання, і через (після витримки) 3-4 хвилини – для вимикачів, обладнаних таким захистом.

19. Струм вставки лінійного вимикача повинен бути вибраний залежно від довжини ділянки контактної мережі та частоти руху. Якщо вставка вимикача перевищує найменше значення струму короткого замикання, то вимикач повинен бути обладнаний додатковим захистом для запобігання відпалюванню контактного проводу. Вставка струму запасного вимикача повинна бути більшою за максимальну вставку лінійних вимикачів даної підстанції.

3. Контактна мережа

1. Уведення в експлуатацію нової чи відновленої ділянки контактної мережі треба виконувати у такому порядку:

до введення в експлуатацію ділянки контактної мережі про подання напруги повинно бути повідомлено письмово або телефонограмою організації, які за родом діяльності можуть виконувати роботи в зоні елементів контактної мережі, що перебувають під напругою;

напругу на контактну мережу подають за наказом керівника служби енергозабезпечення після отримання повідомлення від організації, яка виконувала роботи з відновлення чи улаштування контактної мережі про:

виведення людей із зони контактної мережі;

готовність контактної мережі до приймання напруги.

Контактну мережу вважають під напругою з моменту першої подачі напруги.

Після першої подачі напруги в контактну мережу, організація, що виконувала роботи з улаштування чи відновлення контактної мережі, може виконувати роботи на ній тільки з відома та дозволу диспетчера служби енергозабезпечення.

2. Технічне обслуговування й ремонт контактних мереж – згідно з СОУ 60.2-33886519-0003:2006.

3. На ділянках контактної мережі, не обладнаних пристроями автоматичного натягу контактних проводів, необхідно проводити сезонне регулювання, забезпечуючи такий натяг:

45-125 Н/мм² для мідних (бронзових) проводів жорстких і напівжорстких контактних підвісок;

5-130 Н/мм² для мідних (бронзових) проводів простих ланцюгових і простих петльових підвісок.

Регулювання повинно бути проведено за графіком відповідно до інструкцій, затверджених наказом керівника служби енергозабезпечення.

4. Контактний провід підлягає заміні у разі, якщо є:

більше ніж 75 відсотків стиків та підпалів з числа точок підвішування проводу на ділянці;

зниження механічних характеристик унаслідок дії високих температур;

розшарування, скручування на значній довжині та відпалювання алюмінієвої частини сталевалюмінієвого проводу;

зменшення площі перерізу на 25 відсотків проводу марки МФ-85, що відповідає висоті перерізу 7,9 мм (трамвайна мережа), і на 15 відсотків, що відповідає висоті перерізу 9,1 мм (тролейбусна мережа);

зменшення площі перерізу на 30 відсотків проводу марки МФ-100, що відповідає висоті перерізу 8,1 мм (трамвайна мережа), і 16 відсотків, що відповідає висоті перерізу 9,5 мм (тролейбусна мережа).

5. У разі стикування контактних проводів затискачами, стики, як правило, розташовують на відстані не більше ніж 5 м від точок підвішування. Холодне стикове зварювання мідних (бронзових) проводів можна виконувати в будь-якому місці. Міцність кожного стику повинна бути не меншою ніж міцність проводу, що стикується.

6. Забороняється розміщувати та закріплювати на фіксуючих та несучих поперечинах контактної мережі будь які предмети, що належать стороннім організаціям.

7. На кожен ділянку контактної мережі в електрогосподарстві повинна бути така технічна документація:

схема електропостачання ділянки;

схема підвішування контактних проводів із зазначенням розташування кріплень ізоляторів, спеціальних частин, компенсаторів, анкетування, виводів кабелів тощо;

плани розміщення опор з допустимими навантаженнями та прив'язуванням до підземних споруд;

робочі креслення пристроїв контактної мережі;

сертифікати (технічні умови, технічні паспорти) встановлених виробів;

графіки ремонту й регулювання;

акти приймання ділянок в експлуатацію;

журнал ремонтів й регулювання контактної мережі.

Будь-які зміни у пристроях контактної мережі повинні бути невідкладно внесені в технічну документацію за підписом особи, відповідальної за технічну документацію служби енергозабезпечення.

8. Під час відновлення контактної мережі треба забезпечити довжину прогонів контактної підвіски на прямих ділянках згідно з додатком 3 до цих Правил.

9. Під час експлуатації треба контролювати:

1) висоту підвішування контактних проводів у точках підвішування над рівнем дорожнього покриття або над рівнем головки рейки має бути 5,8 м з допустимими відхиленнями: вниз до 0,15 м, вгору – до 0,10 м.

Допускається зниження висоти підвішування контактних проводів:

всередині виробничих приміщень – до 5,2 м;

у прорізі воріт будівель – до 4,7 м;

під інженерними спорудами, які будуються чи реконструюються, та у приміщеннях закритих стоянок – до 4,4 м;

під інженерними спорудами, які мають габарити висотою менше 5,0 м (до реконструкції проїзної частини шляху) – до 4,2 м;

у тунелях швидкісного трамвая – до 3,9 м.

2) ухил контактних проводів відносно поздовжнього профілю трамвайної колії або дороги у місцях сполучення контактних ліній різної висоти підвішування контактних проводів має бути не більше 20 відсотків, для швидкісного трамвая не більше 10 відсотків, на територіях та у виробничих приміщеннях депо і заводів, на ділянках ліній, де швидкість руху не перевищує 15 км/год – не більше 40 відсотків.

3) контактні проводи трамвайних ліній на прямих ділянках шляху необхідно розташовувати у плані зигзагоподібно. Повний крок зигзагу для всіх типів контактних підвісок не повинен перевищувати чотирьох прогонів підвіски. Величина відхилення контактних підвісок від осі струмоприймача (осі трамвайної колії) повинна бути не більше 250 мм на прямих і не більше 300 мм – на кривих ділянках.

У підвісках спеціального типу крок зигзагу може бути збільшений відповідно до проекту. На двоколійних лініях зигзаг встановлюється симетрично.

4) кути злому контактних проводів трамвайних ліній у плані не повинні перевищувати допущеного кута злому, встановленого технічними умовами для відповідної арматури та фіксуючих обладнань (затискачів, фіксаторів, зворотних фіксаторів, держаків кривої тощо).

У разі фіксації контактного проводу із застосуванням зажимів довжиною до 250 мм та на секційному ізоляторі кут злому контактного проводу не повинен перевищувати 4 градуси на один зажим.

На вузлах та перехрестях, де швидкість руху зменшується, допускаються кути злому до 8 градусів.

В особливо утруднених умовах підвішування контактної мережі (на територіях депо, заводів, на вантажних ділянках вантажних віток і т.д.), де швидкість руху обмежена до 5 км/год, кути злому мідних та бронзових контактних проводів можуть досягати 15 градусів, сталевалюмінієвих – 12 градусів.

Злом у горизонтальній площині на спеціальних частинах конструкцій не допускається.

4. Кабельна мережа

1. На кожен кабельну лінію в електрогосподарстві повинна бути така документація:

затверджена схема кабельних ліній;

журнал змін траси з переліком виконаних робіт, поясненням причин, з прив'язуванням до місцевості та зазначенням дати і органу, що узгоджував ці зміни;

виконавчі кресленики траси в масштабі 1:200 або 1:500;

кабельний журнал на кабельні лінії 600 В, 0,4 і 6-10 кВ;

протоколи випробувань кабелів після прокладання;

акти на захист кабелів від корозії, що спричинюється блукаючими струмами.

2. До технічної документації (виконавчих креслеників) повинні негайно заноситися відомості про будь-яку зміну траси кабелів і кожне застосування муфт за підписом особи, відповідальної за технічну документацію служби енергозабезпечення. У разі неможливості поновити документи, яких бракує, повинен бути складений акт із зазначенням тих даних, які можна поновити.

3. Залежно від інтенсивності руху повинні бути визначені схеми нормального та аварійного режимів електропостачання контактної мережі.

4. В аварійних випадках можна змінювати схему нормального режиму електропостачання та в процесі ремонту за розпорядженням диспетчера служби енергозабезпечення.

5. На період ліквідації аварії допускають перевантаження струмом на:

15 відсотків кабелів напругою до 10 кВ включно з ізоляцією з поліетилену та полівінілхлоридного пластику;

18 відсотків від тривало допустимого навантаження тривалістю не більше ніж 6 год. на добу протягом 5 діб, але не більше ніж 100 год на рік, якщо навантаження в інші періоди не перевищує тривало допустимого для кабелів з гумовою ізоляцією і вулканізованого поліетилену;

у межах, зазначених в ПУЕ для кабелів напругою до 10 кВ включно з паперовою ізоляцією протягом 5 діб;

не більше 10 відсотків для кабелів, що експлуатуються понад 15 років.

Заборонено перевантаження кабелів з просоченою паперовою ізоляцією напругою 20 кВ і 35 кВ.

Умови експлуатації кабелів з ізоляцією зі зшитого поліетилену, а також допустимі значення струмів перевантаження визначаються відповідно до інструкцій підприємства-виробника в межах відповідно до додатку 4 до цих Правил.

6. Технічне обслуговування та ремонт кабельної мережі здійснюють згідно з графіком, затвердженим керівником служби енергозабезпечення.

7. Для охорони кабелів від механічних пошкоджень за кабельними трасами повинно бути встановлено технічний нагляд.

8. Кабельна мережа підлягає періодичним випробуванням відповідно до вимог ПТЕ.

9. Ізоляцію контрольних жил кабелів постійного струму з напругою до 1000 В треба випробувати відносно землі одночасно з ізоляцією робочої жили напругою 5 кВ, а відносно одна одної – напругою 1 кВ.

10. Мережу кабелів негативного потенціалу треба періодично перевіряти згідно з ДСТУ Б В.2.5-29:2006 «Система газопостачання. Газопроводи підземні сталеві. Загальні вимоги до захисту від корозії».

11. Якщо ремонт кабелю виконують взимку, коли температура повітря нижче від нуля градусів, кабельна вставка перед укладенням до траншеї повинна бути підігріта.

5. Пристрої заземлення

1. Під час експлуатації пристроїв заземлення треба періодично контролювати їхній технічний стан згідно з відповідною інструкцією, затвердженою наказом керівника служби енергозабезпечення.

2. Для визначення технічного стану заземлення треба:
виконати зовнішній огляд його видимої частини;
перевірити стан елементів заземлення;
перевірити пробивні запобіжники трансформаторів;
виміряти опір заземлення;
перевірити електричне коло «фаза-нуль»;
вибірково розкрити ґрунт для огляду його елементів.

За результатами огляду заземлювачів повинен бути виконаний відповідний запис в оперативному журналі тягової підстанції, в якому зазначають виявлені несправності та вжиті заходи щодо їх усунення.

Величина опору заземлення повинна підтримуватися на рівні, визначеному ПУЕ.

3. Тимчасові переносні заземлювачі, які використовують для заземлення струмопровідних частин під час ремонту електроустановок, виконують з неізованих гнучких мідних багатожильних проводів, що мають переріз відповідно до вимог термічної стійкості під час коротких замикань, але не менше ніж 25 мм^2 .

4. На кожний стаціонарний заземлювач, що перебуває в експлуатації, повинен бути паспорт, який містить схему заземлення, основні технічні дані, дані про результати перевірок. Будь-які зміни в заземлювачах повинні бути невідкладно відображені в технічній документації за підписом особи, відповідальної за технічну документацію служби енергозабезпечення.

6. Диспетчерське керування електрогосподарством

1. Оперативне керівництво експлуатацією та ліквідацією аварійних режимів на об'єктах системи електропостачання трамвая і тролейбуса здійснює диспетчер служби енергозабезпечення або інша особа, на яку покладено виконання цих функцій.

Для оперативного зв'язку чергового диспетчера з автотранспортом швидкої технічної допомоги і ремонтно-налагоджувальними бригадами треба використовувати засоби зв'язку з записом розмови та можливості її зберігання.

Диспетчер служби енергозабезпечення повинен мати зв'язок з центральним диспетчером руху для прийняття узгоджених рішень.

2. На диспетчерському пункті служби енергозабезпечення повинні бути:

посадові інструкції персоналу диспетчерського пункту та інструкції, що визначають порядок оперативного зв'язку з бригадами швидкої технічної допомоги, затверджені наказом керівника служби енергозабезпечення;

комплект програм порядку відновлення нормативного режиму електропостачання трамвая і тролейбуса у разі виникнення аварійних ситуацій та пошкодження обладнання тягових підстанцій, контактної й кабельної мереж. Програми, технічні дані обладнання, схеми тощо повинні бути оформлені із застосуванням комп'ютерної техніки. Дозволено виконувати програми у вигляді машинописних текстів та креслеників;

схеми зовнішнього електропостачання всіх тягових підстанцій;

однолінійні схеми підстанцій з основними технічними даними обладнання;

схеми секціонування контактної мережі трамвая і тролейбуса районів електропостачання кожної тягової підстанції із зазначенням місць приєднання ліній позитивного й негативного потенціалів 600 В та їх технічні дані, значення струму вставки всіх лінійних автоматів 600 В.

оперативний паперовий чи електронний журнал для запису у хронологічному порядку всіх вказівок і розпоряджень керівництва служби енергозабезпечення, а також переліку і обсягу робіт персоналу швидкої технічної допомоги;

список осіб, що мають право одноосібно оглядати об'єкти системи електропостачання трамвая і тролейбуса, і осіб, що мають право вести оперативні переговори з диспетчером електропостачального підприємства;

засоби індивідуального захисту відповідно до вимог законодавства про охорону праці;

аптечка з набором медикаментів за затвердженням керівником служби енергозабезпечення переліком;

перелік всіх номерів телефонів, за якими можна вести оперативні переговори, включаючи адміністрацію підприємства;

комплект нормативних документів (ПУЕ, ПТЕ, ДНАОП 0.00-1.21-98, НПАОП 60.2-1.01-06, та ці Правила).

7. Швидка технічна допомога

1. Забезпечення відновлення нормального режиму електропостачання трамвая і тролейбуса у разі виникнення аварійних ситуацій та пошкоджень на об'єктах системи електропостачання має бути покладено на швидку технічну допомогу служби енергозабезпечення.

2. Склад бригад швидкої технічної допомоги повинен бути укомплектований з досвідчених працівників. Ці бригади повинні перебувати в оперативному підпорядкуванні диспетчера служби енергозабезпечення.

3. Диспетчер служби енергозабезпечення має право залучати до ремонтно-відновлювальних робіт інший персонал, який на період робіт підпорядковується керівникові бригади швидкої технічної допомоги.

4. У розпорядженні чергових бригад швидкої технічної допомоги повинен бути автотранспорт, спеціально пристосований для ремонту й відновлення контактної та кабельної мереж, а також обладнання тягових підстанцій.

5. Керівництво бригадою швидкої технічної допомоги на місці ремонтно-відновлювальних робіт здійснює бригадир (майстер). Якщо роботи виконують кілька бригад одночасно, керівництво роботами покладають на бригадира (майстра), який прибув на місце робіт першим, або на представника персоналу служби енергозабезпечення, що прибув спеціально для керівництва роботою.

Керівник робіт зобов'язаний підтримувати з диспетчером служби енергозабезпечення регулярний зв'язок.

6. Залежно від обсягу робіт і ступеня пошкодження відновлювальні роботи можуть бути виконані в два етапи:

часткове відновлення, що забезпечує можливість руху трамвая і тролейбуса (за необхідності навіть з обмеженням швидкості руху), яке виконує обов'язково бригада швидкої технічної допомоги;

повне відновлення із забезпеченням відповідності проектній документації, яке виконують в терміни, встановлені керівництвом служби енергозабезпечення.

7. Якщо одночасно пошкоджені елементи системи електропостачання трамвая і тролейбуса та будь-яких об'єктів сторонніх організацій (міські низьковольтні повітряні розподільні мережі, мережі вуличного освітлення тощо), бригадир швидкої технічної допомоги повинен повідомити про це диспетчера служби енергозабезпечення, який зобов'язаний інформувати відповідну організацію або підприємство для виконання узгоджених заходів.

8. Заходи щодо обмеження блукаючих струмів

1. Обмеження блукаючих струмів під час експлуатації треба досягати за рахунок:

регулярного контролю ефективності заходів щодо обмеження блукаючих струмів;

контролю поздовжньої провідності рейкових колій;

контролю потенціалу рейок.

2. Під час контролю заходів щодо обмеження блукаючих струмів треба визначити, що:

1) середня величина різниці потенціалів між будь-якими пунктами приєднання ліній негативного потенціалу однієї підстанції в період інтенсивного руху не більше:

0,5 В у разі автоматичного регулювання;

1,0 В у разі реостатного регулювання;

2) опір роз'ємних контактів приєднання кабелів негативного потенціалу до рейкових ниток не повинен перевищувати 0,0015 Ом;

3) електричний опір рейкового стика не повинен перевищувати опір рейки довжиною 2,5 м.

VIII. Вимоги до експлуатації споруд та устаткування сигналізації та зв'язку

1. Встановлення нових електричних сигнальних пристроїв, які не передбачено проектом трамвайної лінії, виконують згідно з НПАОП 40.1-1.32-01 та НПАОП 60.2-1.01-06, а також ДБН В.2.3-18:2007.

2. За умови тривалої перерви дії автоматичного блокування руху трамвайних вагонів, рух треба здійснювати за принципом прямої видимості згідно з вказівками диспетчера руху.

3. До управління світлофорами може бути допущено персонал, що пройшов відповідний інструктаж.

4. Засоби сигналізації та автоматики обслуговують і ремонтують згідно з графіком та інструкцією, затвердженою наказом керівника підприємства.

5. Заборонено проводити будь-які роботи на засобах сигналізації особам, не причетним до його експлуатації.

6. Будь-яке порушення роботи пристроїв автоматики повинно бути невідкладно усунуто.

7. Пристрої автоматики та телемеханіки для руху поїздів (далі – АТРП) на лінії швидкісного трамвая, тобто релейні шафи, релейні приміщення тощо, повинні бути замкнені. Апарати та інші електротехнічні та електронні пристрої замикають і опломбовують. Доступ до цих пристроїв дозволено тільки уповноваженим на це особам з обов'язковим попереднім записом в журналі огляду АТРП і зв'язку. За цілісність пломб несуть відповідальність чергові працівники, що користуються цими пристроями.

8. Виконання робіт з реконструкції та ремонту АТРП, що призводить до порушення графіка руху поїздів, повинно бути узгоджено з диспетчером руху швидкісного трамвая з попереднім записом у журналі огляду АТРП і зв'язку.

9. Видимість сигналів світлофорів щомісяця перевіряє працівник що здійснює експлуатацію пристроїв сигналізації та зв'язку.

10. Освітлення сигнальних приладів, зокрема й стрілочних показчиків, повинно забезпечувати чітку видимість показань сигналів з трамвайного вагона.

11. У службі (підрозділі), що здійснює експлуатацію пристроїв сигналізації та зв'язку швидкісного трамвая треба зберігати комплект виконавчих креслень пристроїв сигналізації та зв'язку із зазначенням підстави змін за підписом особи, відповідальної за технічну документацію.

12. Працівник, що здійснює обслуговування пристроїв сигналізації та зв'язку, може бути допущений до роботи тільки після відповідного навчання і складання іспитів.

13. В процесі експлуатації має бути постійно забезпечено адміністративно-службовий, диспетчерський та технологічний зв'язок.

14. Транспортні засоби швидкої технічної допомоги, технологічного та експлуатаційного призначення повинні бути обладнаними засобами оперативного зв'язку з диспетчерами та за потреби, з абонентами міської телефонної мережі.

15. Заборонено використання виробничого зв'язку не за призначенням.

16. Технічне обслуговування та ремонт засобів зв'язку треба виконувати згідно з графіком та інструкцією, затвердженою наказом керівника підприємства.

17. Технічне обслуговування і ремонт засобів автоматизованого контролю і управління має здійснювати спеціальний структурний підрозділ підприємства.

ІХ. Вимоги до рухомого складу

1. Уведення в експлуатацію та списання рухомого складу

1. Рухомий склад повинен бути прийнятий від постачальника комісією, склад якої затверджено наказом керівника підприємства, із складанням відповідного акта.

2. На рухомому складі, що приймається, повинно перевірятися функціонування всього обладнання, надійність його кріплення та проводитись пробне обкатування без пасажирів на визначених підприємством маршрутах із загальним пробігом не менше ніж 50 км.

3. До початку експлуатації нового рухомого складу (моделі, типу), який раніше на підприємстві не перебував в експлуатації, повинно бути організовано навчання водіїв та ремонтного персоналу.

4. Рухомий склад повинен бути зареєстрований у відповідності до вимог законодавства з присвоєнням реєстраційних номерів, які наносяться ззовні на передню, задню та бокові частини кузова, а також у пасажирському салоні.

5. Реєстраційні номери повинні визначати належність рухомого складу до конкретного транспортного підприємства і не повторюватися у межах міста.

6. Рухомий склад, що відпрацював установлений строк експлуатації, підлягає списанню після оформлення акта встановленої форми, який підписується членами комісії склад якої затверджено наказом керівника підприємства та отримання дозволу (погодження) власника транспортних засобів.

Строк експлуатації визначається підприємством-виробником рухомого складу. За відсутності в експлуатаційній документації виробника інформації щодо строку експлуатації його приймають:

10 років для тролейбуса;

15 років для трамвайного вагона.

Строк експлуатації може бути подовжено за процедурою встановленою ГСТУ 204.04.05.003-2004 «Вагони трамвайні та тролейбуси. Порядок подовження терміну експлуатації» шляхом проведення йому капітального ремонту (КР) або капітально-відновлювального ремонту (КВР) та оформлення технічного рішення.

7. Агрегати, машини, вузли та деталі, які демонтують із списаного рухомого складу та придатні для подальшого використання, мають бути оприбутковані в установленому порядку для поповнення фонду, призначеного для ремонту іншого рухомого складу.

2. Переоснащення (переобладнання) рухомого складу

1. Не допускається без погодження з підприємством-виробником внесення в конструкцію трамвайних вагонів і тролейбусів змін, які стосуються: кузова, пасажирського салону, відділення водія, тягового приводу та системи його керування, гальмівних систем, трансмісії, системи струмознімання, статичних перетворювачів та акумуляторних батарей трамвайного вагона або змін, які впливають на опір ізоляції тролейбуса, змінюють повну масу рухомого складу, її розподіл по осях та розташування центру маси.

2. За неможливості здійснити погодження з підприємством-виробником, внесення змін у конструкцію виконується з дотриманням вимог ГСТУ 204.04.05.001-2003, а експлуатація такого рухомого складу дозволена на підставі позитивних результатів випробувань на відповідність стандартам

України, виконаних компетентною організацією та складених за їх результатами документів (протоколів, актів, тощо).

3. Внесення зазначених в пункті 1 змін в конструкцію рухомого складу повинно бути відображено в його реєстраційних документах.

3. Загальні підстави для заборони експлуатації рухомого складу

1. Конструкція і технічний стан трамвайних вагонів і тролейбусів, що перебувають в експлуатації, у частині, яка стосується безпеки пасажирів та водія, безпеки дорожнього руху і охорони навколишнього середовища, повинні відповідати цим Правилам, а також вимогам нормативів і стандартів України.

2. Експлуатація трамвайних вагонів і тролейбусів забороняється у разі:
відсутності реєстрації або невідповідності реєстраційних даних записам у документах про реєстрацію;

відсутності реєстраційних номерів;

відсутності завірених записів у технічних журналах вагонів та тролейбусів про проведення відповідного технічного обслуговування, ремонту та усунення несправностей за заявками водіїв;

досягнення граничного пробігу (граничного терміну служби), якщо строк його експлуатації не продовжено відповідно до вимог пункту 6 глави 2 розділу IX цих Правил;

повної або часткової відсутності екіпірування, передбаченого цими Правилами;

відсутності талона про проходження обов'язкового технічного контролю (огляду).

наявності технічних несправностей, визначених главою 4 розділу IX цих Правил.

4. Технічні несправності, за наявності яких заборонено експлуатацію трамвайних вагонів і тролейбусів

1. Забороняється експлуатація рухомого складу у разі виникнення технічних несправностей та за умов, що сприяють виникненню аварійних ситуацій:

1) гальмівні системи, якщо:

гальмівний шлях, визначений як у ході перевірки функціонування гальмівних систем, так і у процесі експлуатації, більший нормативного (додаток 5);

не працює манометр гальмівної системи;

не діє хоча б один з видів гальм;

не фіксується важіль (педаль, рукоятка) стоянкового гальма у положенні «загальмовано»;

несправний хоча б один з приводів механічних гальм;

не діє хоча б один з рейкових електромагнітних гальм (на трамвайних вагонах);

2) колісні пари та візки, якщо:

висота реборди бандажа менше ніж 13 мм та товщина менше ніж 8 мм, а для вагона швидкісної лінії менше ніж 15 мм та 10 мм відповідно (висота реборди вимірюється від точки на поверхні катання бандажа на відстані 33 мм від бокової грані бандажа зі сторони реборди, товщина реборди – на висоті, віддаленій на 5 мм від верхнього канта реборди);

є викришені місця на реборді бандажа;

послаблений бандаж на колісному центрі;

товщина бандажа менше 25 мм, а для вагона швидкісної лінії – менше 30 мм (товщину вимірюють на відстані 33 мм від внутрішньої грані);

є тріщини на бандажі або колісному центрі;

ослаблено центральну гайку колеса;
 ослаблено або зрушено маточину колеса;
 є видимі дефекти гумових амортизаторів;
 ушкодження понад 25 відсотків площі перерізу шунта заземлення колеса з гумовими прокладками;
 тріщини, ослаблення кріплень та знос елементів візка;
 «заїдання» в поворотному шарнірі візка;
 відстань між внутрішніми поверхнями бандажів не відповідає показникам:

для широкої колії - 1474^{+2}_{-2} мм;

для вузької колії - 950^{+1}_{-1} мм.

Відстань між внутрішніми поверхнями бандажів вимірюється в трьох місцях (через 120° повороту коліс).

3) колеса та шини, якщо:

залишкова висота малюнка протектора у центрі бігової доріжки менше ніж 2,0 мм на довжині більше четвертої частини поверхні шини;

мають місце місцеві ушкодження (порізи, розриви тощо), які оголюють корд, а також розшарування каркаса, відшарування протектора та боковин;

на одній осі встановлено діагональні шини разом з радіальними, або шини, що мають різний малюнок протектора;

зламана, ослаблена або відсутня хоча б одна шпилька чи гайка кріплення колеса або є тріщини дисків та ободів коліс;

на передніх колесах встановлено шини, відновлені за другою групою ремонту;

тиск у шинах не відповідає встановленим нормам;

несправні замкові кільця або ослаблено їх кріплення на ободі.

4) рульове управління, якщо:

окружний люфт рульового колеса при працюючому підсилювачі руля перевищує 20° у положенні керованих коліс відповідно до прямолінійного руху;
утруднене обертання рульового колеса;
несправний підсилювач рульового управління;
ослаблено або пошкоджено кріплення рульового механізму;
просмоктується масло з картера рульового механізму.

5) пневматичне обладнання, якщо:

час наповнення пневматичної системи стисненим повітрям від нульового до робочого тиску перевищує встановлену норму;

не забезпечується автоматичне підтримання тиску в заданому діапазоні;

порушено герметичність пневмосистеми, що спричиняє падіння тиску понад 0,05 МПа (5 Н/см. кв.; 0,5 кгс/см. кв.) за 15 хвилин при увімкненій гальмівній системі;

несправні апарати пневмосистеми (кран водія, гальмівний кран, запобіжний клапан, манометр, привод дверей, привод пісочниці та ін.);

відсутня пломба на запобіжному клапані пневмосистеми.

б) трансмісія та підвіска, якщо:

ослаблено кріплення та посадки фланців на валах тягового двигуна та редуктора;

підвищена вібрація, відчутний стукіт чи шум;

зламана або ослаблена хоча б одна шпилька картера, кріплення накривок, фланця;

зруйновано корінний лист або центральний болт ресори, пружини;

ослаблено або обірвано болт кріплення амортизаторів коліс;

не працює регулятор рівня положення кузова (при пневмопідвісках);

«перекошений» кузов.

7) кузов, якщо:

відсутні у салоні передбачені конструкцією поручні;
порушено міцність підніжок та поручнів;
ушкоджено ізоляційне покриття поручнів, підніжок або доріжок на покрівлі;

порушено міцність дверей, люків підлоги;

протікає дах;

розбито скло (салону, дверей або відділення водія);

на передньому (лобовому) склі або дзеркалах заднього огляду є тріщини та інші ушкодження, які погіршують видимість водію;

до скла прикріплено речі або на скло нанесено покриття, які обмежують оглядовість з робочого місця водія та погіршують прозорість скла;

несправні склоочисники;

несправні замок дверей відділення водія, механізм регулювання положення крісла водія, приводи керування дверима, спідометр, обладнання для обігрівання та обдування скла;

немає передбачених конструкцією бампера або заднього захисного обладнання (брязковиків);

пошкоджено або відсутнє електроізоляційне покриття даху, що передбачене конструкцією;

несправна пісочниця трамвайного вагона, відсутній або непридатний до використання пісок у ній;

відсутній або несправний штанговловлювач тролейбуса .

відсутні передбачені конструкцією сидіння салону або порушено їх міцність;

порушено міцність кришок люків даху та люків обладнання.

8) прилади зчеплення, якщо:

відсутні передбачені конструкцією прилади зчеплення;

є тріщини в елементах приладів зчеплення;

зігнутий або зношений понад встановлену норму стержень приладу зчеплення;

відсутня чека або шплінт у стержня;

прострочений термін випробувань або відсутнє клеймо про випробування приладів зчеплення.

9) електричне обладнання, якщо :

струм витоку з корпусу тролейбуса на землю більше ніж 3 мА або потенціал на корпусі тролейбуса перевищує 40В;

порушено функціонування пускорегулюючої та захисної апаратури, високовольтних та низьковольтних електричних кіл;

пошкоджено захисне з'єднання головки струмоприймача зі штангою тролейбуса;

деформовані струмоприймачі або тиск їх на контактний провід не відповідає нормованому значенню;

є тріщини, деформації та зломи елементів струмоприймачів;

є понаднормативне зношення або ослаблення кріплення контактних вставок та елементів струмоприймачів;

«заїдають» шарніри або струмоприймач не фіксується в опущеному положенні;

порушено цілісність мотузки (тросу) опускання струмоприймача (зношення перерізу перевищує 20 відсотків);

не працюють приводи дверей, склоочисників, пісочниць, світлова та звукова сигналізація;

встановлено некалібровані запобіжники;

не працюють контрольно-вимірвальні прилади;

кількість, тип, колір, розташування та режим роботи зовнішніх світлових приладів не відповідають вимогам документації;

порушено регулювання фар;

не горить ліва фара у режимі ближнього світла;

відсутні розсіювачі на світлових приладах або використовуються розсіювачі та лампи, які не відповідають типу даного світлового приладу;

спрацьовують автоматичні вимикачі або перегорають запобіжники силових кіл чи кіл управління після повторного включення.

2. У разі виникнення хоча б однієї з перелічених у пункті 1 цієї глави несправностей під час експлуатації рухомого складу на лінії водій повинен вжити заходів щодо їх усунення, а якщо це зробити неможливо – рухатися без пасажирів у депо або до місця стоянки чи ремонту, дотримуючись необхідних застережних заходів та вимог ПДР.

3. Забороняється рух рухомого складу з несправностями гальмової системи, рульового керування, тягово-зчіпного обладнання поїзда, при струмі витікання більше 3 мА (на тролейбусах), а у темний час доби на вулицях і дорогах без штучного освітлення або в умовах недостатньої видимості – з несправними фарами та задніми габаритними вогнями, в дощ або снігопад – у разі несправності склоочисників.

4. На нерухомому транспортному засобі повинно бути увімкнено аварійну сигналізацію, а у разі її відсутності або несправності та у передбачених ПДР випадках – встановлено знак аварійної зупинки або миготливий червоний ліхтар (на відстані не менше ніж 20 м від транспортного засобу в населених пунктах та 40 м поза ними).

5. Загальні вимоги до технічного обслуговування та ремонту рухомого складу

1. Технічне обслуговування виконують з метою забезпечення належного технічного, санітарного та естетичного стану рухомого складу для здійснення безпечних, безперебійних та комфортних транспортних послуг.

2. Ремонт рухомого складу виконують для відновлення технічного ресурсу рухомого складу та його складових.

3. Обов'язки щодо забезпечення належного технічного стану рухомого складу покладено на керівників підприємств, керівників структурних підрозділів, які здійснюють технічне обслуговування, ремонт та експлуатацію трамвайних вагонів і тролейбусів.

4. Технічне обслуговування виконують за щомісячними графіками, затвердженими посадовою особою, уповноваженою керівником підприємства.

5. Ремонт рухомого складу здійснюють за графіками, затвердженими посадовою особою, уповноваженою керівником підприємства. Графіки складаються на підставі розрахунку річної програми ремонтів з урахуванням середньодобового пробігу, строку експлуатації та технічного стану кожної рухомої одиниці.

6. Рухомий склад підлягає санітарному оброблянню у строки, встановлені рішеннями органів місцевого самоврядування.

6. Вимоги до організації технічного обслуговування рухомого складу

1. Технічне обслуговування рухомого складу, а також технологічного обладнання спеціального рухомого складу виконують з періодичністю відповідно до додатку 6 цих Правил в обсягах, визначених експлуатаційною документацією на кожний тип трамвайного вагона, тролейбуса чи технологічного обладнання.

2. Щоденне обслуговування (ЩО) повинно забезпечувати гарантовану працездатність агрегатів, вузлів та деталей гальмових систем, рульового

керування, трансмісії, дверей, сигналізації на період до чергового ЩО. Це обслуговування містить контроль технічного стану, усунення заявлених водієм або виявлених під час контролювання несправностей, а також контроль електробезпеки пасажирів, прибирання, миття та екіпірування рухомого складу.

3. Технічні обслуговування ТО-1 та ТО-2 містять у собі контрольно-діагностичні, кріпильні, регулювальні, мастильні та інші роботи, спрямовані на попередження та виявлення несправностей, зниження інтенсивності погіршення параметрів технічного стану рухомого складу, економію електроенергії та матеріалів, а також зменшення негативного впливу вагонів та тролейбусів на довкілля.

4. Сезонне технічне обслуговування (СО) повинно проводитися двічі на рік з метою забезпечення підготовки до експлуатації в осінньо-зимовий та весняно-літній періоди року і стосується насамперед акумуляторних батарей, систем опалення, кондиціонування, вентиляції, змащування, запобігання замерзанню та забезпечення належного зовнішнього вигляду.

5. Міжрейсове обслуговування (МО) рухомого складу швидкісного трамвая проводиться в між піковий період роботи на лінії з метою попередження відмов у його роботі, оперативного усунення виявлених несправностей і виконання заявок водіїв.

6. Інструкції з технічного обслуговування, технологічні карти затверджує посадова особа уповноважена керівником підприємства. Ці інструкції повинні знаходитися на робочих місцях.

7. Працівники, які здійснюють технічне обслуговування, повинні мати відповідну кваліфікацію. Робочі місця мають бути забезпечені устаткуванням,

інструментом, комплектуванням та матеріалами згідно з технологічними картами.

8. Якість виконання робіт з технічного обслуговування контролюють майстер (бригадир) – керівник ділянки та працівники служб (відділів) технічного контролю. Стан агрегатів, що забезпечують безпеку руху, а також електробезпеку, перевіряють засобами вимірювальної техніки, діагностики, та випробуванням.

9. Під час проведення технічного обслуговування використовують тільки ті вироби та матеріали (гальмові накладки, шини, щітки, кріпильні вироби, мастила тощо), показники якості яких відповідають затвердженій в установленому порядку технічній документації.

7. Вимоги до організації ремонту рухомого складу

1. Залежно від призначення, характеру робіт, ремонти трамвайних вагонів і тролейбусів виконують з періодичністю відповідно до додатку 7 цих Правил. Обсяги робіт визначаються ремонтною документацією на конкретний тип вагона чи тролейбуса.

2. Поточний (неплановий) ремонт (ПР) виконують для відновлення працездатності рухомого складу несправність якого виникла внаслідок відмови в роботі окремих систем та агрегатів під час експлуатації чи дорожньо-транспортних пригод.

3. Середній ремонт (СР) виконують для часткового відновлення ресурсу кузова, агрегатів, вузлів та систем рухомого складу із заміною або відновленням збірних частин.

4. Капітальний ремонт (КР) виконують для повного або близького до повного відновлення ресурсу кузова, агрегатів, вузлів та систем рухомого складу із заміною або відновленням будь-яких частин, включаючи базові.

Загальні вимоги до організації виконання капітальних ремонтів та вимоги до капітально відремонтованих трамвайних вагонів і тролейбусів, а також їх складових частин передбачено стандартом Міністерства з питань житлово-комунального господарства України СОУ ЖКГ 60.2-35077234.0005:2008 та СОУ ЖКГ 04.05-008:2010.

5. Капітально-відновлювальний ремонт (КВР) виконують з метою відновлення його експлуатаційних характеристик, зниження енергоспоживання, покращення комфортабельності салону, застосуванням новітніх технологій для підвищення надійності і безпеки роботи систем, вузлів, агрегатів та продовження строку експлуатації на період не менше ніж дві третини від зазначеного у пункті 6 глави 1 розділу IX цих Правил.

6. Ремонт технологічного устаткування спеціального рухомого складу виконують у строки та в обсягах, передбачених інструкціями з ремонту та експлуатації цього устаткування.

7. Ремонт рухомого складу, як правило, виконують агрегатним методом. Для цього має бути організовано спеціалізовані цехи та дільниці.

8. Капітальний, капітально-відновлювальний та середній ремонти рухомого складу виконують згідно з затвердженими в установленому порядку технічними умовами (настановами).

9. Освоєння капітального ремонту на підприємстві, яке раніше його не виконувало, здійснюють згідно з ГСТУ 204.04.05.001-2003.

10. Ремонтний персонал повинен мати відповідну кваліфікацію, а робочі місця укомплектовані необхідною технічною документацією, стандартним та нестандартним устаткуванням, інструментом, комплектуванням та матеріалами, необхідними за технологічними картами.

11. Під час проведення ремонтів використовують тільки ті матеріали, вироби, запасні частини та агрегати, показники якості яких відповідають затвердженій в установленому порядку технічній документації.

12. Поопераційний контроль якості ремонту здійснює безпосередньо керівник робіт (майстер, бригадир), контроль якості ремонту агрегатів, складання, налагодження – працівники служби (відділу) технічного контролю. Якість ремонту агрегатів, які забезпечують безпеку руху, перевіряють випробувальними стендами та засобами вимірювальної техніки.

13. Остаточний контроль та приймання рухомого складу після ремонту здійснюють після отримання позитивних результатів обкатування його на лінії. При цьому пробіг обкатування рухомого складу визначається у наступних межах:

після капітального та капітально-відновлювального ремонту – 50 км;

після середнього ремонту та технічного обслуговування № 2 – 25 км;

після непланового ремонту, під час якого виконувався ремонт або заміна агрегатів, вузлів або систем, які впливають на безпеку руху – 25 км;

Під час обкатування перевіряють комплектність та зовнішній вигляд, функціонування систем та агрегатів, відповідність параметрів і технічних показників рухомого складу вимогам нормативної документації.

14. Приймання рухомого складу з ремонту оформлюють актом, на підставі якого виконують записи про категорії та терміни ремонту у технічних паспортах та ремонтних формулярах основних агрегатів.

15. Про виконання ремонтів рухомого складу повинні бути зроблені відповідні відмітки у технічному журналі трамвайного вагону (тролейбусу) та в облікових документах підприємства.

16. Виконання ремонтів здійснюється згідно з графіками, розробленими на основі розрахунку річної програми та показників, передбачених у додатку 7 цих Правил.

8. Технічна діагностика

1. Технічна діагностика проводиться для отримання достовірної інформації про стан систем, агрегатів, вузлів та деталей рухомого складу, приховані та можливі відмови з метою запобігання передчасним або запізнілим ремонтним втручанням, а також для контролю якості технічного обслуговування і ремонтів.

2. Діагностування технічного стану систем, агрегатів, вузлів, деталей та рухомого складу в цілому повинно здійснюватися за алгоритмами (послідовність дій), встановленими інструкціями, затвердженими повноважною особою підприємства. В інструкціях повинні бути відображені вказівки щодо застосування засобів діагностування та значення граничних нормативів, а також дії персоналу залежно від результатів діагностування.

3. Діагностування повинно виконуватися з допомогою спеціальних технічних засобів допущених до діагностування органами метрологічного контролю.

4. Допускається, з урахуванням діагностичної інформації, змінювати періодичність та обсяги робіт у процесі технічного обслуговування, а також

строки перебування в ремонтах з оформленням цих змін наказом керівника підприємства.

9. Виробничо-технічний облік роботи та технічного стану рухомого складу

1. Виробничо-технічний облік повинен забезпечувати:

вчасне отримання інформації про пробіг і технічний стан парку рухомого складу в цілому та кожної одиниці окремо (готовність до випуску на лінію, необхідність проведення та перебування на технічному обслуговуванні або в ремонті тощо);

реєстрацію робіт з технічного обслуговування та ремонту кожної одиниці рухомого складу, виконаних за весь строк служби, а також кількості витрачених агрегатів, вузлів, деталей та матеріалів;

проведення поточного аналізу діяльності структурних підрозділів;

персональну відповідальність робітників за якість виконання технічного обслуговування та ремонту рухомого складу;

можливість ручного та механізованого оброблення інформації з використанням єдиних форм обліку.

2. Кожне трамвайне (тролейбусне) депо повинно мати такі журнали (книги) технічного обліку:

оперативного обліку технічного обслуговування ремонтів трамвайних вагонів (тролейбусів);

заявок та повторних заявок водіїв про несправності трамвайних вагонів (тролейбусів);

обліку замірів акумуляторних батарей;

замірів бандажів колісних пар трамвайних вагонів;

обліку шин троллейбусів;

замірів тиску у шинах;

заміру опору електричної ізоляції та струмів витoku тролейбусів.

3. На кожен одиницю рухомого складу повинен бути заведений технічний журнал трамвайного вагона (тролейбуса) (далі – технічний журнал), технічний паспорт та ремонтні формуляри встановленої форми, а також формуляри на: тягові двигуни, компресори, високовольтні допоміжні двигуни, колісні пари, задні мости, шини, тягово-зчіпні прилади.

На поїзд, що складається із моторного і причіпного вагонів, оформляється один технічний журнал, у якому зазначаються реєстраційні номери цих вагонів. При переформуванні поїзда оформляється новий технічний журнал.

4. Технічний журнал є документом врахованого обліку і підлягає зміні лише у випадках його закінчення, проходження трамваєм (тролейбусом) середнього, капітального чи капітально-відновлювального ремонтів або через непридатний для користування стан. Видача технічних журналів, а також їх передача на зберігання до архіву депо (підприємства) реєструється в Журналі обліку технічних журналів. Заміна технічного журналу, у разі його пошкодження або втрати, оформляється відповідним актом, який затверджується керівником депо (підприємства).

5. Журнал повинен бути прошнурований та пронумерований. У ньому повинні відображатися усі несправності, виявлені в процесі експлуатації, а також дані про проведені під час технічного обслуговування роботи та про готовність рухомого складу до випуску на лінію.

6. Технічний журнал трамвайного вагону або тролейбуса із завіреними відмітками про виконання технічного обслуговування, усунення технічних несправностей, в тому числі за заявками водіїв, та готовність до випуску повинен передаватися диспетчеру депо з випуску.

У разі наявності у технічному журналі повторних заявок на технічні несправності, випуск одиниці рухомого складу на лінію дозволяється тільки після усунення несправностей, підтвердженого підписом уповноважених керівником підприємства посадових осіб з числа керівного складу депо (підрозділу підприємства).

7. Водій трамвайного вагона або тролейбуса перед виїздом на лінію отримує технічний журнал у диспетчера і повертає його уповноваженим посадовим особам після прибуття у депо. Порядок передачі технічного журналу визначається наказом керівника депо (підприємства) у залежності від характеру повернення з маршруту (заїзд згідно з графіком, заїзд до закінчення зміни, технічна несправність, після ДТП і т.п.).

8. Експлуатація трамвайних вагонів і тролейбусів без технічного журналу, оформленого відповідно до вимог цих Правил, – забороняється.

9. Не рідше одного разу на місяць правильність ведення технічного журналу кожного трамвайного вагона або тролейбуса перевіряється уповноваженою наказом керівника підприємства посадовою особою з числа керівного складу депо (підрозділу підприємства) з оформленням відповідних записів.

10. При виїзді на лінію (прийманні зміни на лінії) водій повинен засвідчити відповідність технічного стану трамвайного вагона (тролейбуса) вимогам цих Правил та його придатність до експлуатації особистим підписом на спеціально відведеному місці сторінки технічного журналу, яка відповідає даті його виїзду (експлуатації).

Без підпису водія у технічному журналі випуск (експлуатація) трамвайного вагона (тролейбуса) на маршрут(і) забороняється.

11. Положення про технічний журнал трамвайного вагона (тролейбуса), а також загальні вимоги до журналів (книг) технічного обліку стану рухомого складу зазначених у пункті 2 цієї глави, затверджується наказом керівника підприємства.

12. Обробляння інформації про експлуатацію рухомого складу на лінії, технічне обслуговування, планові та непланові ремонти, прогнозування ресурсу та планування його роботи рекомендовано проводити з використанням комп'ютеризованих робочих місць.

13. Комп'ютеризовані робочі місця повинні бути забезпечені необхідними формами обліку первинної інформації та прикладними програмами, що дозволяють виконувати:

автоматизований облік добових та міжремонтних пробігів;

підготовку звіту про місячні та річні програми планових ремонтів та їх формування на наступні 12 місяців;

формування програми планових ремонтів на наступний місяць;

формування обліку технічного обслуговування і ремонтів рухомого складу;

автоматизоване ведення формулярів (паспортів) рухомого складу.

Комп'ютеризовані робочі місця повинні забезпечувати надання інформації про:

ремонт (заміну) вузлів або агрегатів;

кількість та причини технічних несправностей стосовно маршрутів, водіїв, а також вузлів та агрегатів;

обсяг, трудомісткість та вартість виконаних робіт;

проходження рухомим складом планових ремонтів.

10. Інформаційне забезпечення рухомого складу

1. Інформаційне забезпечення для пасажирів здійснюють з метою їх ознайомлення з порядком та умовами перевезень.

2. Інформацію надають українською мовою. Дублювання інформації іншими мовами здійснюється відповідно до законодавства України.

3. Звукову інформацію передає водій рухомого складу або автоінформатор, повідомляючи про назви пунктів зупинок, порядок оплати проїзду, можливі пересадки тощо.

4. Візуальну інформацію розміщують на електронних табло, покажчиках, схемах маршрутів та інформаційних табличках.

5. Електронні табло, покажчики маршрутів рухомого складу повинні інформувати про номери маршрутів, назви початкових, кінцевих та основних проміжних пунктів зупинок.

6. Передні та бокові табло, або покажчики повинні містити дані про номер маршруту та назви початкового й кінцевого пунктів зупинок. Дозволено наносити тільки номер маршруту, якщо конструкція ніші не дозволяє розмістити усю інформацію.

7. На задніх покажчиках зазначаються тільки номери маршруту.

8. Маршрутні покажчики у темний час доби повинні бути освітлені.

9. Освітлення переднього та заднього покажчиків маршрутів, а також розміри інформаційних написів повинні забезпечувати їх читання у світлий та

темний час доби на відстані не менше 15 м, бокового покажчика – не менше 3 м, реєстраційних номерів – до 30 м.

Читання інформації визначається візуально.

10. Схеми маршрутів, призначені для інформування пасажирів про послідовність проходження усіх пунктів зупинок маршруту, встановлюють у салонах рухомого складу в місцях, зручних для читання пасажирями.

11. Інформаційні таблички у салоні обов'язково повинні містити інформацію про:

- реєстраційний номер рухомого складу;
- номер телефону підприємства (депо);
- місця для пасажирів з дітьми та з обмеженими можливостями (для міських маршрутів);
- місце розташування вогнегасника;
- місця розташування кнопок екстреної зупинки та аварійного відчинення дверей;
- місце розташування аптечки;
- правила користування рухомим складом;
- вхід та вихід;
- місця аварійних виходів (крізь вікна, двері, люки) із зазначенням способу їх відчинення.

11. Випуск рухомого складу на лінію

1. Підготовлений до випуску на лінію трамвайний вагон (тролейбус) повинен бути екіпірований:

- вуглекислотним (порошковим) вогнегасником;
- електронними табло або лобовими, задніми та боковими маршрутними покажчиками;

правилами користування міським електричним транспортом (трамваем, тролейбусом);

гучномовною радіоустановкою (автоінформатором), бортовими приладами автоматизованої системи диспетчерського контролю та управління, (якщо це впроваджено на підприємстві);

протівідкочувальним упором;

знаком аварійної зупинки;

пристроєм буксирного зчеплення (трамвай);

піском у пісочницях (трамвай);

ломом для переведення стрілок (трамвай).

2. Водій трамвая (тролейбуса) повинен мати:

ручку реверса або ключ для включення вимикачів системи керування в залежності від конструкції рухомої одиниці;

необхідний інструмент;

комплект плавких запобіжників (якщо вони передбачені конструкцією);

запасні вставки головки струмоприймачів (тролейбус);

діелектричні рукавиці;

комбіновані рукавиці;

шляховий лист;

розклад руху;

технічні журнали трамвайного вагона (поїзда, тролейбуса);

сигнальний жилет.

3. Перелік інструментів та запобіжників для кожної одиниці рухомого складу встановлюється посадовою особою, уповноваженою керівником підприємства.

4. Призначений за нарядом водій зобов'язаний:

прибути у встановлений час до диспетчера з випуску;

пройти перед рейсовий медичний огляд;

пред'явити документи на право керування трамваем або тролейбусом та звірити годинник;

отримати шляховий лист, технічний журнал трамвайного вагона (поїзда, тролейбуса), розклад руху, радіоустановку(автоінформатор), комплект плавких запобіжників та інструментів;

ознайомитися з наказами, розпорядженнями щодо змін руху на маршрутах, стану погоди та місць проведення ремонтних робіт на трамвайній колії чи на контактній мережі;

перевірити оформлення технічного журналу на відповідність вимогам пунктів 5 та 6 глави 9 цього розділу.

У разі невідповідності оформлення технічного журналу вказаним вимогам виїзд на лінію трамвайного вагона (тролейбуса) заборонено.

5. Перед випуском на лінію водій повинен перевірити візуально та за приладами технічний стан, комплектність, зовнішній вигляд трамвайного вагона (поїзда) або тролейбуса.

6. У процесі візуального огляду водій перевіряє:

стан контактних вставок та мотузок струмоприймачів;

стан та кріплення коліс;

чистоту та зовнішній вигляд кузова, салону, відділення водія, люків підлоги, накривок та захисних щитків;

екіпірування;

дзеркала заднього огляду;

скло вікон, розсіювачів ліхтарів;

стан та надійність кріплення зчіпних пристроїв.

7. Водій за допомогою контрольно-вимірювальних приладів у відділенні водія повинен перевірити стан акумуляторних батарей та функціонування

низьковольтної системи живлення. Дозволено виїзд на лінію, якщо напруга акумуляторної батареї:

тролейбуса під навантаженням до 1,5 кВт, – не менше ніж 21 В;

трамвая при вмиканні рейкових гальм, – не менше ніж 18 В;

швидкісного трамвая при вмиканні рейкових гальм, – не менше ніж 19 В.

У разі вмикання привода генератора (зарядного пристрою) напруга у низьковольтній мережі повинна зрости, струм заряду акумуляторної батареї за час приймання рухомого складу повинен зменшитися.

Тиск повітря та герметичність пневмосистем (падіння тиску) повинні відповідати вимогам до пневматичних систем, визначених у пункті 1 глави 4 цього розділу.

8. Після візуального огляду та контролювання стану за приладами водій перевіряє шляхом приведення в дію:

функціонування гальмівних систем;

справність рульового керування;

справність штанговловлювачів;

справність гідро-підсилювача рульового керування;

справність звукової та світлової сигналізації;

справність склоочисників;

чіткість фіксування автоматичних вимикачів силових кіл;

роботу дверей;

справність опалення (в зимово-осінній період).

9. До посадки пасажирів у трамвай або троллейбус, під час руху на спеціально визначених ділянках, повинно бути перевірено функціонування гальмівних систем, рульового керування, електро- та гідроустаткування.

Місце, умови та порядок перевіряння функціонування зазначених систем та обладнання повинні регламентуватися інструкцією, затвердженою наказом керівника підприємства.

12. Швидка технічна допомога, усунення несправностей на лінії

1. Для усунення незначних несправностей можуть бути організовані лінійні ремонтні пункти, які забезпечуються необхідними інструментами, приладдям, приладами та запасними частинами. Їх перелік та порядок застосування затверджується наказом керівника підприємства.

2. Персонал лінійних ремонтних пунктів перебуває в оперативному підпорядкуванні диспетчера з руху та повинен бути добре обізнаний з усіма видами обладнання рухомого складу та ремонтними роботами, а також правилами безпечного виконання ремонтних робіт.

3. Виконання ремонтних робіт на рухомому складі водієм (згідно кваліфікаційним вимогам) або лінійним слюсарем повинно бути засвідчено відповідним записом у технічному журналі та особистим підписом.

4. Для швидкого усунення затримок руху через несправності рухомого складу на лінії або дорожньо-транспортні пригоди повинна бути організована швидка технічна допомога.

5. Бригади швидкої технічної допомоги мають бути забезпечені транспортними засобами та перебувати у стані постійної готовності.

6. Транспортні засоби швидкої технічної допомоги повинні бути оснащені підйомними механізмами, приладами, необхідними інструментами та запасними частинами, приладдям для забезпечення безпечної роботи, засобами огороження та сигналізації.

7. Керівництво роботою бригад швидкої технічної допомоги здійснює бригадир (майстер) бригади, який прибув на місце пошкодження першим, або працівник з інженерно-технічного персоналу, який прибув спеціально для керівництва роботою.

8. Усі працівники підприємства зобов'язані сприяти бригадам швидкої технічної допомоги в оперативному усуненні затримки руху.

13. Вимоги до експлуатації в осінньо-зимовий період та в особливих умовах експлуатації

1. До початку осінньо-зимового періоду необхідно провести інструктажі водіїв про особливості роботи в умовах зниженого зчеплення, погіршення видимості та низьких температур.

2. У сезонному підготовленні рухомого складу можуть брати участь закріплені за ним водії.

3. Водіям повинні бути видані, затверджені наказом керівника підприємства, інструкції з особливостей експлуатації рухомого складу даного типу в осінньо-зимовий (весняно-літній) період стосовно конкретних умов міста. Виконання вимог інструкцій контролюють відповідні посадові особи.

4. У разі сезонного зменшення пасажиропотоку рухомий склад, що не використовується, може бути тимчасово виведений з експлуатації до наступного сезону.

5. Порядок тимчасового виведення рухомого складу з експлуатації встановлюється інструкцією, затвердженою керівником підприємства.

6. Перелік трамвайних вагонів і тролейбусів, що підлягають тимчасовому виведенню з експлуатації та строки виведення їх з експлуатації встановлює керівник підприємства.

7. Транспортування тролейбусів з одного міста в інше, регіональними (обласними) та міжнародними автомобільними дорогами, зокрема з підприємства-виробника до міста майбутньої експлуатації, може бути здійснено тягачем з використанням жорстких буксирів.

Час, маршрут та умови транспортування повинні бути погоджені з регіональними (обласними) підрозділами Національної поліції, які здійснюють нагляд за безпекою дорожнього руху.

8. Рухомий склад, що експлуатується на міжміських маршрутах, повинен мати засоби зв'язку з центральним диспетчером.

Х. Вимоги до організації та управління рухом

1. Загальні положення

Пасажирські перевезення здійснюються за постійними, тимчасовими та спеціальними маршрутами.

Постійні маршрути визначають маршрутні системи трамвая і тролейбуса. Маршрутні системи затверджують органи місцевого самоврядування відповідно до обсягів та напрямків пасажирських потоків за погодженням з відповідними підрозділами Національної поліції України.

Тимчасові маршрути затверджують наказом керівника підприємства за погодженням з органами місцевого самоврядування та з відповідними підрозділами Національної поліції із забезпеченням завчасного інформування населення про зміни у пасажирських перевезеннях.

Спеціальні маршрути організовують у разі виробничої необхідності або за договорами з юридичними особами. Ці маршрути організовують наказом керівника підприємства за погодженням з органами місцевого самоврядування.

2. Розклад руху

1. Рух трамваїв і тролейбусів за маршрутами здійснюється згідно з розкладами руху. Розклад повинен враховувати:

безпеку руху;

максимальну експлуатаційну швидкість з урахуванням вимог ПДР, рельєфу місцевості, інтенсивності руху автотранспорту та пішоходів, роботи системи регулювання дорожнього руху, а також технічних та експлуатаційних характеристик рухомого складу;

узгодженість роботи рухомого складу на усіх маршрутах та, за необхідності, з іншими видами транспорту;

необхідність ефективного використання рухомого складу;

відповідність частоти руху обсягам пасажирських потоків;

дотримання вимог законодавства про працю щодо часу роботи та відпочинку працівників;

безперебійне функціонування системи технічного обслуговування і ремонту рухомого складу, інших об'єктів міського електричного транспорту.

2. Розклади руху складаються на кожну одиницю рухомого складу, що здійснює пасажироперевезення, на кожний маршрут та на кожну кінцеву станцію. Основою для складання розкладу є дані обстежень пасажирських потоків за годинами доби, довжиною та напрямками маршрутів, днями тижня (будні, вихідні та святкові дні), порами року. Служба руху повинна постійно контролювати відповідність розкладів фактичним умовам експлуатації рухомого складу.

3. Розклад одиниці рухомого складу повинен містити інформацію про час виїзду з депо, напрямок руху, час прибуття на маршрут, проходження контрольних пунктів маршруту, прибуття та відправлення з кінцевих станцій, час перерви, час і місце зміни поїзних бригад, час для технічного обслуговування або відстою, час повернення у депо. У разі необхідності розклад має передбачати зміну маршруту руху одиниці рухомого складу.

4. Розклад маршруту встановлює час відправлення кожної одиниці рухомого складу з депо, прибуття та відправлення її з кінцевої станції кожним рейсом, час відправлення з маршруту та прибуття у депо, час та місце зміни бригад, перерви, тривалість роботи кожної одиниці рухомого складу, час проходження контрольних пунктів.

5. Випуск рухомого складу для роботи на маршрутах регламентує наряд. Наряд розробляється службою руху, погоджується із депо, службами енергозабезпечення, службою колії, іншими структурними підрозділами, що беруть участь у плануванні і забезпеченні пасажироперевезень та затверджується керівником підприємства.

6. Наряд складається щоквартально на підставі розрахунку необхідної кількості рухомого складу за годинами доби для кожного маршруту.

7. Наряд встановлює розподіл маршрутів між депо, за змінами, за складом формування (одиначні або поїзди) та типом рухомого складу, а також визначає тривалість рейсу, експлуатаційну швидкість, інтервал та частоту руху на кожному маршруті за годинами доби та середні за добу.

8. Наряд складається на будні, вихідні та святкові дні. У разі необхідності у наряді може передбачатися зміна маршрутів руху.

3. Виїзд та повернення рухомого складу в депо

1. Трамваї і тролейбуси випускають з депо на лінію тільки за розкладом або за дозволом центрального диспетчера з руху. Кожна одиниця рухомого складу, що випускається на лінію повинна бути екіпірована та прийнята водієм відповідно до вимог пунктів 1, 2 та 4 глави 11 розділу IX цих Правил.

2. Документом на право виїзду рухомої одиниці з депо є шляховий лист, підписаний диспетчером депо або особою, що виконує його обов'язки, та технічний журнал трамвайного вагону (тролейбуса), оформлений відповідно до вимог пунктів 5 та 6 глави 9 розділу IX цих Правил.

3. Виїзд на лінію рухомої одиниці за дозволом центрального диспетчера стосується рухомого складу спеціального призначення, а також у разі проведення випробувань, обкатування, здійснення спеціальних рейсів тощо.

Порядок виїзду та роботи на лінії регламентується спеціальною інструкцією, затвердженою наказом керівника підприємства. У разі виконання випробувань нових зразків рухомого складу порядок їх виїзду на лінію визначає програма випробувань, яку затверджує керівник випробувальної організації і погоджує керівник підприємства.

4. При виїзді з депо водій повинен перевірити ефективність гальмівної системи та рульового керування на спеціально відведених для цього дільницях у порядку, визначеному інструкціями, затвердженими наказами керівника підприємства, які розробляють з урахуванням спеціальних умов кожного депо та особливостей улаштування кожного типу рухомого складу. У разі виявлення несправностей водій повинен повідомити про це диспетчера з випуску та виконувати його вказівки.

5. Виїжджаючи на маршрут, водій повинен здійснювати перевезення пасажирів у попутному напрямку та оповіщати пасажирів на зупинках про напрямок руху.

6. Трамвайний вагон (поїзд) або тролейбус вважається випущеним з депо з відображенням у статистичній звітності, якщо після прибуття на кінцеву станцію свого маршруту він виконав хоча б один оборотний рейс. Випущений на лінію рухомий склад перебуває в оперативному підпорядкуванні служби руху.

7. Повернення рухомого складу в депо виконується за розкладом руху або за усним розпорядженням диспетчера. Прямуючи з маршруту в депо за розкладом, водій повинен здійснювати перевезення пасажирів у попутному напрямку і на зупинках оповіщати пасажирів про напрямок руху. Повернення рухомих одиниць в депо за розпорядженням диспетчера проводиться відповідно до спеціальної інструкції, затвердженої наказом керівника підприємства.

8. В'їзд на територію депо трамвайних вагонів або тролейбусів з пасажирами забороняється. Рух територією депо здійснюють згідно з інструкцією, затвердженою наказом керівника підприємства.

9. Під час здавання трамвая або тролейбуса водій повинен внести відповідні записи до технічного журналу та у разі повторної заявки – до книги повторних заявок.

4. Управління рухом

1. Оперативне управління рухом здійснює центральний диспетчер служби руху, який є єдиним розпорядником руху.

Керівникам служб, депо та диспетчерам забороняється давати доручення стосовно руху без узгодження із центральним диспетчером.

У разі необхідності центральний диспетчер служби руху узгоджує свої рішення з диспетчерами інших служб підприємства, підтримує зв'язок з диспетчерськими службами інших видів пасажирського транспорту, підприємств життєзабезпечення міста та підрозділами Національної поліції України. Доручення центрального диспетчера з питань організації руху повинні неухильно виконувати всі водії, лінійний персонал, диспетчери депо та інших оперативних служб.

2. Під час роботи на маршруті водій оперативно підпорядкований:
на кінцевих станціях – диспетчерові станції;
на маршруті – персоналу служби руху та лінійному персоналу депо.

Усі доручення, що стосуються режимів та інших умов руху, повинні даватися центральним диспетчером служби руху або узгоджуватися з ним.

Для скорочення затримок руху лінійному персоналу дозволено давати розпорядження про відкриття руху з негайним оповіщенням центрального диспетчера служби руху.

3. Регулярним вважається рух за розкладом за умов таких відхилень:
запізнення – не більше ніж 2 хвилини, нагін – не більше ніж 1 хвилина, якщо інтервал на маршруті більше 2 хвилини. При інтервалі на маршруті менше 2 хвилин допускається відхилення (запізнення або нагін) до 1 хвилини. Про затримки (збої) у русі водії, інші працівники підприємства на яких покладено обов'язки організації і забезпечення руху повинні негайно доповідати центральному диспетчерові служби руху.

4. Для оперативної ліквідації затримок руху центральному диспетчерові служби руху мають бути підпорядковані диспетчери та бригади швидкої технічної допомоги з автотранспортом.

5. У разі збоїв та аварій, відновлення руху трамваїв або тролейбусів за розкладом повинно здійснюватись за затвердженою наказом керівника підприємства інструкцією, що враховує особливі вимоги щодо руху на ділянках з важкими умовами експлуатації.

5. Організація руху

1. Під час виконання службових обов'язків водій повинен мати при собі посвідчення на право керування відповідним транспортним засобом, книжку водія трамвая (тролейбуса), технічний журнал на кожний трамвай (вагон поїзду) або тролейбус та шляховий лист.

2. Під час роботи на лінії водій повинен:

неухильно виконувати вимоги ПДР, Правил користування міським електричним транспортом (трамваем, тролейбусом) (в частині вимог до водія), цих Правил;

суворо дотримуватися розкладу руху;

піклуватися про збереження рухомого складу;

забезпечувати належну культуру обслуговування пасажирів, проявляти особливу увагу до літніх пасажирів, дітей та громадян з особливими потребами;

економно витрачати електроенергію;

контролювати показання приладів, стан рейкової колії, дорожнього покриття, контактної мережі та інших об'єктів і споруд міського електричного транспорту.

3. Відправлення трамвая або тролейбуса з пункту зупинки дозволяється лише при всіх зачинених дверях та відсутності перешкод руху.

4. Водієві заборонено передавати керування трамваем або тролейбусом іншим особам, крім випадків:

неспроможності продовжувати рух внаслідок раптового захворювання (погіршення самопочуття);

під час перерви, якщо на даному підприємстві організована робота змінних водіїв.

Передавання керування трамваем або тролейбусом іншому водієві може бути здійснено за розпорядженням центрального диспетчера служби руху, диспетчера станції, начальника маршруту або ревізора з безпеки руху з відповідною відміткою у шляховому листі.

5. Під час руху заборонено перебування у відділенні водія сторонніх осіб, крім начальника маршруту (водія-наставника), ревізора з безпеки руху, які здійснюють контроль на лінії, та водія-інструктора в період навчання.

6. Рух трамвайних вагонів по перегонах і станціях швидкісного трамвая у разі наявності автоблокування здійснюють за світлофорними сигналами, що дозволяють рух. За наявності сигналу заборони руху, який в години пік триває більше однієї хвилини, а також у разі нерозбірливого сигналу або наявності непрацюючого світлофора водій повинен вимкнути автостоп і вести трамвай до наступного світлофора зі швидкістю не більше ніж 20 км/год з особливою пильністю та готовністю негайно зупинитися.

7. На кожній кінцевій станції водій повинен проводити зовнішній огляд рухомого складу.

Перевірянню підлягають:

кріплення коліс;

контактні вставки та мотузки струмоприймачів;

склорозсіювачі світлових приладів;

двері;

підніжки, поручні салону, пасажирські сидіння, компостери, візуальна інформація;

кришки люків устаткування, захисні щитки;

рівномірність осідання кузова на ресорах.

У разі виявлення несправностей водій повинен повідомити диспетчеру станції, а за його відсутності посадовій особі з числа лінійного персоналу депо або служби руху та діяти за їх вказівками.

8. Під час зміни на лінії водій, який здає трамвай або тролейбус, повинен повідомити водієві, що його змінює, про:

технічний стан та про всі випадки несправностей і пошкоджень, що мали місце протягом зміни, зафіксувавши їх у технічному журналі трамвайного вагона (тролейбуса);

отримані ним службові попередження, розпорядження та іншу інформацію;

стан доріг або колії, контактної мережі, освітлення та інші умови експлуатації.

Приймання одиниці рухомого складу оформлюють особистим підписом.

Водій, що прийняв одиницю рухомого складу, повинен провести її огляд.

9. Під час руху на перегоні відстань між одиницями рухомого складу, які прямують одна за одною, повинна бути не менше 30 м при швидкості до 20 км/год., не менше 60 м при більшій швидкості та на ухилах понад 40⁰/100. У разі погіршення умов зчеплення коліс з рейками або дорожнім покриттям (опалі листва та цвіт дерев на рейках, ожеледиця, туман, дощ, заметіль тощо) ці відстані подвоюють.

10. Наближення рухомої одиниці до іншої, яка не рухається, повинно бути не менше 3 м на рівних ділянках, а на підйомах та з'їздах – не менше 5 м.

У разі погіршення умов зчеплення коліс та несприятливих погодних умовах ці відстані подвоюють.

11. Водій повинен зупиняти трамвай вагон (поїзд) або тролейбус:

на пунктах зупинок;

на сигнал світлофора або регулювальника, який забороняє рух транспорту;

якщо спрацьовує сигнал відривання струмоприймача від контактного проводу;

для пропуску маніфестацій, колон військових частин, пожежних автомобілів, автомобілів швидкої допомоги;

на вимогу працівників Національної поліції, лінійного персоналу депо або служби руху;

у разі наявності на шляху сторонніх предметів.

12. Водій повинен зупиняти рухоми одну одиницю екстремим гальмуванням у разі:

загрози наїзду або зіткнення;

раптового поштовху, стуку, тривожних вигуків пасажирів або перехожих.

13. Заборонено рух трамвайних вагонів або тролейбусів, якщо трамвайна колія або дорога покриті водою (мокрим снігом) шаром понад 100 мм.

14. Про кожну подію та затримку руху, що мали місце на маршруті, водій повинен негайно сповістити диспетчера маршруту або центрального диспетчера служби руху.

6. Швидкість руху

1. Вимоги щодо швидкості руху трамвайних вагонів і тролейбусів у загальному транспортному потоці визначаються ПДР.

На ізольованих від інших видів транспорту ділянках маршрутів водій регулює швидкість руху самостійно, забезпечуючи виконання розкладу руху, та безпеки руху.

В усіх випадках швидкість руху не повинна перевищувати максимально (мінімально) дозволена ПДР для даної ділянки.

2. Наказом керівника підприємства визначаються ділянки з постійним обмеженням швидкості руху.

Підставами для постійного обмеження швидкості руху трамвайних вагонів і тролейбусів є:

забезпечення заданих технічними умовами швидкостей проходження кривих ділянок і спеціальних частин трамвайної колії та контактної мережі;

проїзд перехресть із залізничними коліями;

проїзд ділянок з важкими умовами руху, визначеними відповідно до Положення;

наявність переходів для пішоходів з вадами зору та слуху, місць постійного зосередження значної чисельності пішоходів а також дорожньо-транспортних пригод.

Постійні обмеження швидкості доводять до відома водіїв та лінійного персоналу підприємства і позначають відповідними дорожніми знаками.

3. Крім постійних, можуть бути встановлені тимчасові обмеження швидкості руху на період проведення колійних та дорожніх робіт, ліквідації аварій, реконструкції або ремонту контактної мережі тощо. Тимчасові обмеження встановлюють спільним розпорядженням керівників підрозділів

підприємства з питань організації і забезпечення руху та з питань безпеки руху, і позначають пересувними (тимчасовими) дорожніми знаками. Водіїв інформують про тимчасове обмеження швидкості щоденно як перед початком, так і під час роботи.

4. У разі погіршення умов зчеплення та несприятливих погодних умов водій повинен здійснювати рух трамвая або тролейбуса із зниженою швидкістю, яка забезпечує безпеку руху та запобігає юзу.

7. Сигналізація

1. Сигнали, пов'язані із рухом трамвайних вагонів і тролейбусів, поділяються на поїзні, сигнали регулювання дорожнього руху та сигнали взаємодії водіїв один з одним, з кондукторами, лінійним персоналом і пасажирками.

2. До поїзних сигналів належать:

лобові, задні та бокові маршрутні покажчики (інформаційні табло);

габаритні покажчики;

сигнали повороту та стоп-сигнали;

звукові сигнали, які подають водії, кондуктори або пасажири.

3. До сигналів регулювання дорожнього руху належать:

сигнали світлофорів;

сигнали регулювальників;

дорожні знаки;

сигнали, які встановлюються підприємствами міського електричного транспорту:

світлофори, встановлені виключно для регулювання руху трамвая і тролейбуса;

знаки обмеження швидкості руху;

знаки режиму ведення поїздів на перегонах;

вказівні знаки (пунктів зупинок, початку та кінця ділянки відстою та ін.);

знаки і пересувні сигнальні ліхтарі для обмеження місць з перешкодами або проведення робіт;

знаки з написами «З'їзд», «Підйом», «Гальмо», «Бережись трамвая», «Листопад», «Негабаритна крива» і т.п.;

знаки скасування обмеження швидкості та зміни напрямку руху.

Форма, конструкція і умови використання знаків повинні відповідати стандарту ДСТУ-3308-96.

4. Сигнали взаємодії водіїв один з одним, з кондукторами, лінійним персоналом і пасажирями наведено у додатку 8 до цих Правил.

8. Правила користування рухомим складом

1. Взаємовідносини пасажирів та працівників міського електричного транспорту, відповідальність підприємств, а також права та обов'язки пасажирів визначають Правила користування міським електричним транспортом (трамваем, тролейбусом), які затверджені відповідними органами місцевого самоврядування.

2. Витяги з Правил користування міським електричним транспортом (трамваем, тролейбусом) в частині прав, обов'язків та відповідальності

пасажирів і працівників міського електричного транспорту, які безпосередньо контактують з пасажирами повинні розміщуватися у салонах рухомого складу на видному та зручному для читання місці.

Директор Департаменту стратегічного
розвитку дорожнього ринку та
автомобільних перевезень

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'V' followed by several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

В. Сасін

Додаток 1
до Правил експлуатації трамвая і
тролейбуса
(пункт 9 глави 1 розділу IV)

Таблиця 1. Допустимі розміри зношеної рейки

Тип рейок	Вид зношення головки рейок	Допустимі розміри зношеної рейки, не більше, мм			
		звичайна лінія трамвая		швидкісна лінія трамвая	
		пряма ділянка колії	крива ділянка колії	пряма ділянка колії	крива ділянка колії
Жолобчасті рейки	Вертикальне зношення головки	20	18	18	16
	Бокове зношення головки	18	18	16	18
	Бокове зношення губки	8 ¹	18	6 ²	12
Рейки для залізниць	Вертикальне зношення головки	22	20	20	18
	Бокове зношення головки	22	22	18	18
Контр рейка	Бокове зношення головки	25	25	25	25
Примітка:	<p>1. В таблиці зазначено норми бокового зношення рейки з внутрішньої сторони колії.</p> <p>2. Норми бокового зносу губки жолобчатих рейок, які застосовуються на прямих коліях (товщина губки 14мм).</p>				