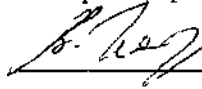


**ІНСТРУКЦІЯ ВОДІЯ
ТРОЛЕЙБУСА**
(код КП 8323)

ЗАТВЕРДЖУЮ Директор
ТРЕД № 2

 В.В.Назарчук
« 04 » червня 20 12 р

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Ця інструкція встановлює службові обов'язки і порядок роботи на пасажирських і спеціальних тролейбусах.

1.2. Інструкція складена відповідно до вимог таких нормативних документів:

- Закон України про дорожній рух;
- Закон України "Про міський електричний транспорт";
- Закон про охорону праці на міському електротранспорті;
- Кодекс законів про працю України;
- Правила дорожнього руху України;
- Правила надання послуг з перевезень міським електротранспортом;
- Правила користування трамваем і тролейбусом;
- Правила експлуатації трамвая та тролейбуса;
- Положення про кваліфікаційні комісії на міськелектротранспорті;
- Положення про порядок допуску водіїв до керування транспортними засобами, приймання екзаменів і видачі громадянам водійських посвідчень;
- Класифікації маршрутів міськелектротранспорту;
- Положення про книжку водія міськелектротранспорту;
- Програм підготовки водія міськелектротранспорту;
- Інструкція заводу-виробника тролейбуса;

Системи технічного обслуговування та ремонту рухомого складу. ПРИМІТКА: У подальшому тексті застосовуються такі скорочення: *Правила дорожнього руху/ПДР/*

Правила експлуатації трамвая та тролейбуса

1.3. Ця інструкція підлягає безумовному виконанню. Посилання на незнання інструкції, наказів-розпоряджень, які стосуються роботи водія, не звільняють його від відповідальності за здійснені ним порушення і їх наслідки.

2. СЛУЖБОВІ ОBOB'ЯЗКИ ВОДІЯ

2.1. Водій повинен знати і суворо дотримуватись вимог документів перелічених в пункті 1.2, а також:

- Положення про технічний журнал
 - Правил внутрішнього трудового розпорядку;
 - Вимог цієї інструкції;
- 2.2. Водій при виконанні службових обов'язків повинен мати при собі:
- Посвідчення на право керування тролейбусом з талоном, видане ДАІ;
 - Книжку водія з талоном попереджень, видану КП "Київпаstrанс";
 - Дорожній лист;
 - Технічний журнал;

ПРИМІТКА: Водій, у якого вилучена книжка водія, до керування тролейбусом не допускається, а питання про його дисциплінарну відповідальність і подальшу роботу на посаді водія вирішується керівництвом депо у відповідності з чинним законодавством.

2.3. Водій проходить медичний огляд і перевірку знань будови тролейбуса, ПДР, ПЕТТ, з охорони праці, інструкції водія тролейбуса в терміни, встановлені діючими нормативними документами.

2.4. Водій щомісячно повинен відвідувати планові інструктажі та семінарські заняття з безпеки руху.

3. ПІДПОРЯДКОВАНІСТЬ ВОДІЯ

3.1. Водій, при виконанні службових обов'язків, безпосередньо підпорядкований начальнику маршрутів.

3.2. При виконанні службових обов'язків водій зобов'язаний виконувати розпорядження начальника маршруту та осіб керівного складу (директора депо, головного інженера депо, заступника директора депо експлуатації, начальника відділу експлуатації, провідного інженера з БР, диспетчера депо, водія-наставника, центрального та лінійного диспетчера АСДУ, начальників відділень Служби організації руху та рухомих постів, керівного складу Служби організації руху працівників безпеки руху КП "Київпаstrанс", контролерів-ревізорів служби 03 та ОВ КП "Київпаstrанс", працівників міліції та позаштатних співробітників чи дружинників ДАІ, які мають відповідне посвідчення.

3.3. Всім особам, вказаним в п. 3.2, водій зобов'язаний на їх вимогу передати для перевірки посвідчення на право керування тролейбусом з талоном, книжку водія з талоном попереджень, дорожній лист та технічний журнал та іншу шляхову документацію.

3.4. Водію тролейбуса оперативно підпорядкований контролер-касир.

4. ЯВКА ВОДІЯ НА РОБОТУ І ПРИЙМАННЯ ТРОЛЕЙБУСА ПЕРЕД ВИЇЗДОМ НА ЛІНІЮ

4.1. Водій зобов'язаний:

4.1.1. Прибути в тролейбусне депо у час зазначений у наряді одягнутим охайно та відповідно до погодних умов (у форменому одязі), пред'явити диспетчеру депо по випуску у розгорнутому вигляді посвідчення на право керування тролейбусом з талоном попереджень та книжку водія з талоном попереджень.

ПРИМІТКА: При неможливості прибути на зміну водій повинен заздалегідь повідомити диспетчера депо не пізніше, ніж за 10 годин до початку зміни.

4.1.2. Одержати дорожній лист, пройти передрейсовий медичний контроль з відповідним оформленням у нарколога, отримати розклад руху, технічний журнал, звірити годинник.

4.1.3. Перевірити в технічному журналі наявність штампів технічного і щоденного обслуговування (ТО і ЩО) та підписів двох майстрів про готовність тролейбуса до експлуатації на день роботи, а також підписів і особистого штампа майстра про усунення несправностей, відмічених в заявці водія.

При наявності повторної заявки, її усунення підтверджується підписами у технічному журналі, майстра та начальника дільниці технічного обслуговування депо, або іншої особи уповноваженої на це наказом директора депо.

При випуску тролейбуса на маршрут з важкими умовами руху усунення несправності при повторній заявці підтверджується підписом головного інженера депо.

При третій заявці на одну і ту ж несправність в міжоглядовий період, тролейбус може бути випущений на лінію лише за підписом головного інженера депо. ПРИМІТКА: *При невідповідності оформлення технічного журналу встановленим вимогам, виїзд тролейбуса забороняється.*

4.1.4. Самостійно, у диспетчерській депо та ЛДС ознайомитись з інформацією оперативних змін на маршруті, змістом наказів і розпоряджень, що стосуються руху, з погодними умовами на лінії і місцями виконання ремонтних робіт.

4.2. Водій, перед виїздом на лінію, повинен перевірити технічний стан тролейбуса згідно з вимогами ПЕТТ.

4.2.1. По зовнішній частині тролейбуса: чистота і цілісність кузова, наявність, цілісність та чистота всіх вікон, лобового та заднього скла, фар, габаритних ліхтарів, стоп-сигналів та сигналів поворотів, стан і технічна справність струмоприймачів та штанговловлювачів, стан і регулювання склоочисників, дзеркал заднього огляду і наявність маршрутних покажчиків, стан коліс.

4.2.2. По салону тролейбуса: чистоту салону, цілісність обладнання, справність звукової сигналізації та приладів опалення, надійність кріплення сидінь і поручнів, підігнаність люків підлоги.

4.2.3. По кабіні водія: цілісність і надійність кріплення рульової колонки і рульового колеса, люфт рульового колеса, вільний хід всіх педалей і перемикача реверсора, справність світлової і звукової сигналізації, справність дії всіх контрольно-вимірювальних приладів, робота АРТ, склоочисників, дверей, освітлення салону і кабіни, робота радіоінформатора та мобільного терміналу АСДУ, справність всіх вимикачів і тумблерів наявність запасних каліброваних запобіжників, а також засобів для гасіння пожежі, надійність роботи стоянкового гальма.

4.2.4. При огляді тролейбуса: водій повинен керуватися переліком несправностей з якими заборонено випуск тролейбусів з депо і їх експлуатація на лінії.

4.2.5. Якщо при огляді тролейбуса водій виявив технічні неполадки, він зобов'язаний інформувати про це диспетчера депо і діяти за його вказівками.

До усунення виявлених неполадок згідно п. 4.2.4 виїжджати на лінію на цьому тролейбусі водій не має права.

4.3. Підготовлений до випуску на лінію тролейбус повинен бути екіпірований:

- вогнегасником;
- лобовим, боковим і заднім маршрутними покажчиками;
- двома противідкатними башмаками;
- радіоустановкою або радіоінформатором;
- компостерами /не менш 5 шт./;
- правилами користування тролейбусом;
- знаком аварійної зупинки;

- вугільними контактними вставками.
- мобільним терміналом АСДУ.

4.3.1. Водій, який виїжджає на лінію, повинен мати;

- технічний журнал;
- розклад руху;
- діелектричні та бавовняні рукавиці;
- оранжевий сигнальний жилет;
- мікрофон, радіоінформатор;
- комплект необхідних інструментів та плавких запобіжників;
- аптечку;
- абонементні талони.

4.4. Підготовка тролейбуса до руху.

4.4.1. Перед пуском тролейбуса на хід з оглядової канави або на території депо водій повинен переконатися, що на ньому нема табличок: "Тролейбус під напругою" або "Не ставити струмоприймачі працюють люди". Якщо там таблички є, готувати такий тролейбус до виїзду заборонено.

Якщо вищезгаданих табличок на тролейбусі нема, водій повинен виконати такі дії:

- переконатися, що в оглядовій канаві, біля тролейбуса і на шляху його руху відсутні люди і будь-які предмети;

- голосно оголосити; "Тролейбус номер... ставлю струмоприймачі;
після постановки струмоприймачів ввімкнути низьковольтний та високовольтний ланцюги і провести приймання рухомого складу;

- голосно оголосити; "Тролейбус №... рушає з канави;
- ввімкнути тролейбус на хід; і негайно відпустити ходову педаль (імітація пуску тролейбуса);
- переконавшись, що відсутні окрики, сигнали і перепони для руху, зачинити двері, подати звуковий сигнал і почати рух зі швидкістю не більше 3 км/год;

4.4.2. Підїжджаючи до воріт цеху, водій повинен переконатися, що ворота відчинені, їх стулки надійно закріплені, що в прорізі воріт відсутні люди і будь-які предмети.

Вїжджаючи в проріз воріт, необхідно подавати короткі звукові сигнали. Швидкість руху має бути не більше 3 км/год.

4.4.3. Рухаючись по території депо, водій повинен уважно спостерігати за пересуванням людей та тролейбусів, а також за розташуванням спецчастин контактної мережі та струмоприймачів інших тролейбусів на контактних дротах.

4.4.4. Виїзд тролейбуса з депо повинен здійснюватись в час і в напрямку, що вказані в розкладі руху для даного тролейбуса або за вказівкою диспетчера депо по випуску.

4.5. Порядок перевірки гальмових систем.

4.5.1. Гальмові системи тролейбуса повинні гарантувати безпеку руху на будь-якій ділянці шляху при дотриманні встановленої швидкості руху.

4.5.2. Тролейбус обладнаний трьома видами гальм: пневматичним, електродинамічним та стоянковим.

Пневматичне та електродинамічне гальма перевіряються на першому перегоні "нульового рейсу", без пасажирів, на ділянці затвердженій наказом по депо.

4.5.3. Порядок перевірки екстреного гальма:

- довести швидкість тролейбуса до 30 км/год;
- переконатися, що позаду на достатній відстані нема транспортних засобів, що рухаються;

- намітити орієнтир праворуч по ходу руху і, порівнявшись з ним, різко до упору натиснути педаль екстреного гальма;

- гальмівний шлях порожнього тролейбуса не повинен перевищувати 11 м.; ПРИМІТКА: *перевірка екстреного гальма допускається тільки на сухому дорожньому покритті.*

4.5.4 Порядок перевірки службового (електродинамічного) гальма:

- довести швидкість тролейбуса до 30-40 км/год;
- переконатися, що позаду на достатній відстані нема транспортних засобів, що рухаються;
- почати гальмування педаллю службового гальма;
- тролейбус повинен зменшувати швидкість плавно, без ривків, до повної зупинки.

4.5.5. Порядок перевірки стоянкового гальма (стоянкове гальмо перевіряється на території депо);

- загальмувати тролейбус стоянковим гальмом;
- переконатися, що по ходу руху попереду нема тролейбусів, людей чи будь-яких перешкод;
- переконатися, що перемикач реверса знаходиться в положенні "вперед";
- натиснути на ходову педаль на 1-2 сек. і відпустити;
- якщо тролейбус залишається стояти на місці - стоянкове гальмо справне.

5. ВИЇЗД З ДЕПО І РУХ НА «НУЛЬОВОМУ РЕЙСІ»

5.1. Рухаючись "нульовим рейсом" на ділянці, визначеній наказом по КП "Київпаstrанс", водій зобов'язаний перевірити:

- надійність дії екстреного та службового гальм;
- надійність дії рульового керування;
- наявність вільного ходу тролейбуса в режимі інерції;
- відсутність будь-яких сторонніх шумів та стуків;
- плавність ходу тролейбуса при збільшенні його швидкості;
- наявність підзарядки акумуляторних батарей.

5.2. Якщо в процесі руху на "нульовому рейсі" технічних несправностей не виявлено, водій зобов'язаний в технічному журналі засвідчити приймання тролейбуса особистим підписом з чітким написом прізвища.

5.3. При виявленні під час руху на "нульовому рейсі" несправностей водій зобов'язаний інформувати про це диспетчера депо та диспетчера АСДУ і діяти за його вказівкою.

5.4. Рухаючись "нульовим рейсом", водій повинен зупинитися на всіх зупинках незалежно від номеру маршруту, брати пасажирів, інформувати їх по радіо про шлях руху.

5.5. З прибуттям на кінцеву диспетчерську станцію водій повинен пред'явити диспетчеру станції посвідчення на право керування тролейбусом, книжку водія, технічний журнал, дорожній лист і одержати вказівки про режим роботи і порядок руху по маршруту.

6. ОСНОВНІ ОBOB'ЯЗКИ ВОДІЯ ПІД ЧАС РОБОТИ НА ЛІНІЇ (МАРШРУТІ)

6.1. Виконувати Правила дорожнього руху та Правила експлуатації трамвая та тролейбуса.

6.2. Суворо дотримуватись заданого розкладу руху по всіх контрольних пунктах маршруту.

6.3. Забезпечувати збереження рухомого складу та обладнання.

6.4. Культурно і ввічливо обслуговувати пасажирів, проявляти особливу увагу до літніх пасажирів, вагітних жінок, дітей та інвалідів, а також слідкувати за громадським порядком в салоні. При порушенні - прийняти відповідні заходи через органи правопорядку.

6.5. Економно витратити електроенергію.

6.6. Контролювати показання приладів, стан контактної мережі та дорожнього покриття,

інших інженерних споруд електротранспорту.

6.7. Неухильно виконувати інструкцію з охорони праці для водія тролейбуса.

6.8. Утримувати в чистоті робоче місце.

6.8-а Категорично забороняється палити в кабіні водія та салоні тролейбуса

6.9. Ліквідувати незначні несправності рухомого складу з метою недопущення затримки руху. В разі виникнення затримки руху брати участь в її ліквідації разом з бригадою технічної допомоги депо та Служби організації руху.

6.10. Під час роботи на маршрутах бути одягненим в охайний або формений одяг, зручне для роботи (без високих підборів) і надійно закріплене на ногах взуття. Виявляти витримку і ввічливість у спілкуванні з пасажирями, попереджувати виникнення конфліктних ситуацій і скарг. На вимогу пасажирів називати своє прізвище і депо.

6.11. Брати участь у зборі проїзної плати, перевіряти наявність проїзних документів у пасажирів Періодично (через 2-3 зупинки), нагадувати пасажирів про необхідність сплати за проїзд, а при відсутності кондуктора - інформувати пасажирів про необхідність придбання талонів у водія. Продавати абонементні талони тільки на зупинках.

6.12. На кожній зупинці обов'язково оголошувати за допомогою радіоінформатора або мікрофона її назву і назву наступної зупинки, а при зміні маршруту оголошувати про це пасажирів на кожній зупинці. Перед відправленням від зупинки водій повинен оголосити по мікрофону "Обережно, двері зачиняються".

6.13. Передати по акту лінійному диспетчеру для реєстрації речі, які були залишені пасажирями в салоні тролейбуса.

6.14. Передавати, отримувати інформацію від центрального диспетчера АСДУ.

7. ВОДІЮ ЗАБОРОНЯЄТЬСЯ.

7.1. Відволікатись від сприйняття дорожньої обстановки і від керування тролейбусом будь-якими сторонніми заняттями (розмови, паління, приймання їжі, прослуховування радіопередач, магнітофонів, користуватись засобами зв'язку, тримаючи їх в руці (мобільні телефони).

7.2. Залишати керування тролейбусом при загрозі виникнення дорожньо- транспортної пригоди або раптового псування обладнання. У цьому випадку водій зобов'язаний вжити усіх залежних від нього заходів для екстреної зупинки тролейбуса й запобіганню аварії.

7.3. Керувати тролейбусом у стані алкогольного, наркотичного, токсичного сп'яніння, хворобливого стані або під дією лікарських препаратів, іцо знижують реакцію, а також передавати керування особам, які перебувають у такому стані.

ПРИМІТКА: У випадках раптового захворювання під час роботи на лінії, водій зобов'язаний негайно припинити рух по маршруту та інформувати про це лінійного працівника, диспетчера депо або Центрального диспетчера АСДУ.

7.4. Приймати в експлуатацію та працювати на лінії на рухомому складі, що має технічні несправності, які безпосередньо впливають на безпеку дорожнього руху та працювати на лінії з неправильно оформленим технічним журналом або при його відсутності.

7.5. Під час руху передавати інформацію та розмовляти з центральним диспетчером АСДУ через мобільний термінал.

7.6. Захаращувати кабінку водія речами і сторонніми предметами, що погіршують видимість і роботу приладів управління.

7.7. Залишати транспортний засіб, не вживши усіх заходів щодо недопущення самовільного руху, проникнення в нього чи незаконного заволодіння ним сторонніми особами.

7.8. Продавати проїзні квитки під час руху тролейбуса.

7.9. Зупиняти тролейбус між зупиночними пунктами для посадки і висадки пасажирів, а

також залишати тролейбус, крім біля диспетчерських станцій маршруту.

ПРИМІТКА: Дозволяється зупинити тролейбус на перегоні (крім ухилів) для організації безпечної пересадки пасажирів з несправного тролейбусу.

7.10. Рухатися заднім ходом без проінструктованої особи, а також з відкритими дверима.

7.11. Передавати керування тролейбусом будь-кому, крім водія своєї зміни і учня-стажиста при наявності у них відповідних документів.

ПРИМІТКА: Водій зобов'язаний передавати керування тролейбусом на вимогу посадових осіб депо, КГІ "Київпаstrанс". Служби орган ізагці руху, які мають посвідчення на право керування тролейбусом з талоном попереджень і книжку водія. Водій (посадова особа), який прийняв керування тролейбусом, зобов'язаний зробити про це відповідний запису дорожньому листі водія в графі - "особливі відмітки".

7.12. Провозити в кабіні водія сторонніх осіб, окрім начальника маршруту, водія-наставника, ревізора з безпеки руху, які здійснюють контроль на лінії та інструктора (майстра виробничого навчання водіння) Навчально-курсового комбінату в період навчання.

7.13. Забиратися на дах тролейбуса для усунення несправності.

8. ПОРЯДОК РУХУ НА ЛІНІЇ І ДОТРИМАННЯ ЗАДАНОГО РОЗКЛАДУ.

8.1. Під час руху водій зобов'язаний стежити за дорожньою обстановкою, станом контактної мережі і дорожнього покриття, маршрутними знаками і сигналами ДАІ і КП "Київпаstrанс".

8.2. Водій зобов'язаний, враховуючи дорожні обставини, що виникають, обирати оптимальну швидкість та режим руху тролейбуса, який виключає потребу частих пусків і гальмувань, чи різкого вивертання рульового колеса.

8.3. Водій повинен намагатися вести тролейбус з максимальним використанням режиму інерції, а також уникати значних відхилень від осі підвіски контактної мережі.

8.4. Водій зобов'язаний під час руху постійно тримати ліву ногу на педалі екстренного гальма. Забороняється знімати руки з рульового колеса.

Примітка: для типів рухомого складу, де педаль екстренного гальма знаходиться зліва

8.5. Водій не повинен допускати перевищення встановленої швидкості руху, або рухатися на малій швидкості, створюючи цим перешкоди водіям інших тролейбусів.

8.6. Зміна маршруту проводиться тільки за розпорядженням лінійного диспетчера з відповідною відміткою у дорожньому листі або Центрального диспетчера АСДУ.

Самовільно змінювати маршрут категорично забороняється.

ПРИМІТКА: Про зміну маршруту водій зобов'язаний інформувати пасажирів на кожній зупинці.

8.7. Якщо під час руху по маршруту погодні умови почали різко погіршуватися, водій зобов'язаний зменшити швидкість до такої, яка буде цілком забезпечувати безпеку руху. Про це водій зобов'язаний інформувати лінійного диспетчера, диспетчера АСДУ після прибуття на кінцеву диспетчерську станцію, диспетчера АСДУ - негайно через мобільний термінал.

8.8. Працюючи на маршруті, водій оперативно підпорядковується лінійному диспетчеру (оператору), диспетчеру АСДУ і зобов'язаний виконувати всі його розпорядження, що стосуються забезпечення регулярного й безпечного руху.

8.9. Про всі виявлені недоліки на маршруті (пошкодження дорожнього покриття, контактної мережі, світлофорів, недоліки вуличного освітлення, а також погіршення дорожнього покриття внаслідок дощу, снігу, льоду і т. п.) водій зобов'язаний інформувати лінійного диспетчера (оператора) після прибуття на кінцеву диспетчерську станцію, а диспетчера АСДУ - негайно через мобільний термінал.

8.10. В разі тривалої затримки і неможливості зв'язатися з центральним диспетчером водій

має право змінити маршрут руху у відповідності з класифікацією маршрутів інформувати центрального диспетчера АСДУ через мобільний термінал.

8.11. При введенні оперативних положень водій повинен прибувати на кінцевий пункт маршруту з допустимим запізненням.

8.12. При введенні "спеціального режиму руху" водій зобов'язаний витримувати швидкість, що гарантує безпеку руху в даних погодних і дорожніх умовах. На ділянках маршруту, де умови для руху задовільні, водій повинен рухатись за встановленим розкладом.

8.13. При вибутті тролейбуса з руху внаслідок технічної несправності чи інших причин (у тому числі і при заїзді в депо) водій повинен негайно інформувати про це лінійного диспетчера, диспетчера АСДУ (оператора та диспетчера депо) і діяти за його вказівкою.

8.14. Водій зобов'язаний протягом зміни на кінцевих пунктах маршруту оглядати тролейбус і перевіряти:

- стан струмоприймачів;
- стан кріплення коліс;
- стан світової сигналізації;

ПРИМІТКА: При виявленні несправностей, що заважають нормальній і безпечній роботі тролейбуса, водій зобов'язаний негайно інформувати про це лінійного диспетчера АСДУ (оператора) або лінійного працівника і діяти за їх вказівками.

- естетичний стан салону, пересвідчитися у відсутності підозрілих предметів.

Виявлені недоліки усунути.

8.15. Особливу обережність водій повинен виявляти в таких випадках:

- коли поблизу тролейбуса перебувають діти, особи похилого віку, вагітні жінки та інваліди;
- при проїзді місць масового скупчення людей;
- при проїзді повз колони людей;
- при проїзді повз місця виконання ремонтних робіт;
- при русі в темний час доби або в умовах недостатньої видимості;

8.16. При русі в темний час доби або в умовах недостатньої видимості водій зобов'язаний ввімкнути ближнє (дальнє) світло фар.

8.17. При появі зустрічного транспортного засобу водій зобов'язаний перемкнути дальнє світло на ближнє не менш як за 250 метрів.

8.18. При засліпленні світлом фар зустрічного транспортного засобу водій зобов'язаний негайно зупинити тролейбус і ввімкнути аварійну сигналізацію. Продовжувати рух він може лише після адаптації зору.

8.19. При наявності в диспетчерських контрольних годинників самостійно відзначити ними кожне прибуття в шляховому листі (при наявності АСДУ - не виконується).

9. ПОРЯДОК ЗУПИНКИ ТРОЛЕЙБУСА.

9.1. При під'їзді до зупинки водій повинен виконати такі дії:

- зменшити швидкість руху;
- ввімкнути сигнал правого повороту;
- плавно зупинити тролейбус таким чином, щоб він став передньою частиною тролейбуса проти покажчика зупинки, як можна ближче до бордюри, не притираючись до неї;
- відчинити двері тролейбуса і оголосити назву зупинки.

ПРИМІТКА: Якщо на зупинці щось перешкоджає нормальному входу та виходу пасажирів, тролейбус треба зупиняти ближче чи далі зупинки з тією умовою, що це

буде зручно і безпечно для пасажирів.

9.2. Перед початком руху від зупинки водій повинен виконати такі дії:

- користуючись правим дзеркалом заднього виду переконатися, що вхід і вихід - пасажирів завершені;
- оголосити по мікрофону або радіоінформатором «Обережно, двері зачиняються наступна зупинка...»;
- зачинити двері, поглядом у дзеркало та на сигнальні лампочки, переконатися, що вони зачинені і ніхто ними не затиснений;
- користуючись лівим дзеркалом заднього виду переконатися, що поблизу нема транспортних засобів, що об'їжджають тролейбус;
- ввімкнути сигнал лівого повороту;
- переконатися, що шлях перед тролейбусом вільний;
- плавно почати рух не роблячи при цьому різких виворотів керма.

9.3. На ділянках маршрутів з великою частотою руху з метою збільшення пропускної спроможності тролейбусної мережі можуть застосовуватися здвоєні зупинки для одночасної посадки і висадки пасажирів у два тролейбуси. На таких зупинках встановлюється другий покажчик з надписом "Зупинка другого поїзда".

9.4. Водій зобов'язаний зупинити тролейбус в таких випадках:

- на зупиночних пунктах (постійних і тимчасових);
 - на зупинках службових та на «вимогу» - при наявності пасажирів, які бажають вийти з тролейбуса або зайти в нього;
 - на технічних зупинках (без посадки і висадки пасажирів);
- на вимогу лінійних працівників, працівників міліції та громадських автоінспекторів;
- при наявності перешкод для руху;
 - по сигналу зумера (в разі відриву струмоприймачів від дротів контактної мережі або відсутності напруги в контактній мережі);

У вищезгаданих випадках водій застосовує службове гальмування

9.5. Водій зобов'язаний зупинити тролейбус із застосуванням екстреного гальмування у таких випадках;

- при небезпеці виникнення дорожньо-транспортної пригоди;
- при тривожних окриках чи сигналах пасажирів, пішоходів або кондуктором;
- при раптовому різкому поштовху або стуку (зіткнення з транспортним засобом, поломка струмоприймача і т.п.);
- при раптовій появі перепони для руху (особливо людей);
- при обриві чи різкому коливанні контактної мережі;
- в усіх випадках, коли це загрожує безпеці руху.

9.6. При вимушеній зупинці на перегоні водій зобов'язаний на вимогу пасажирів відчинити двері і надати можливість пасажирам вийти з тролейбуса, попередивши їх про небезпеку. Після закінчення виходу пасажирів водій зобов'язаний зачинити двері.

9.7. В разі потреби вийти з тролейбуса водій зобов'язаний виконати такі дії:

- загальмувати тролейбус стоянковим гальмом;
- вимкнути автоматичний вимикач;
- поставити ручку реверсора у нейтральне положення;
- переконатися, що тролейбус надійно загальмований;
- відчинити двері кабіни водія;

переконавшись в особистій безпеці, вийти з тролейбуса і підкласти під праве переднє колесо противідкатний башмак з боку ухилу, закрити двері на замок. ПРИМІТКА: *В разі потреби*

усунення технічної несправності чи установки струмоприймачів, водій повинен одягнути оранжевий сигнальний жилет.

9.8. При потребі з дозволу центрального диспетчера чи диспетчера депо, залишити тролейбус на тривалий час, водій зобов'язаний, крім виконання вимог, викладених у п. 9.7. відняти струмоприймачі і виставити знак аварійної зупинки.

ПРИМІТКА: У темний час доби при відстої на кінцевому пункті маршруту ввімкнути габаритні вогні

10. ПОРЯДОК РУХУ НА УХИЛАХ

10.1. Рухаючись по ухилу, водій повинен бути максимально уважним і недопускати перевищення допустимої швидкості руху.

ПРИМІТКА: Перед кожним ухилом встановлюються маршрутні знаки КП "Київнастрас", на яких вказана максимально допустима швидкість руху по даному ухилу.

10.2. Починаючи рух від зупинки, що сталася на підйомі, водій не повинен допускати відкатки тролейбуса назад.

10.3. Під'їжджаючи до ухилу, водій зобов'язаний переконатися у справності гальмів, а в осінньо-зимовий період - у тому, що ухил оброблений посилювальними матеріалами, якщо це необхідно.

10.4. При вимушеній зупинці на ухилі водій зобов'язаний виконати такі дії:

- загальмувати тролейбус стоянковим гальмом;
- послати проінструктовану особу підкласти противідкатний башмак під праве переднє колесо з боку ухилу і інформувати про це центрального диспетчера;
- постійно перебувати в кабіні біля приладів управління. Залишати своє робоче місце на ухилах категорично заборонено;

10.5. В разі відсутності напруги в контактній мережі водій зобов'язаний зупинити тролейбус і діяти згідно з п. 10.4 цієї інструкції.

10.6. При буксуванні тролейбуса на підйомі, водій зобов'язаний виконати такі дії:

- послати проінструктовану особу посипати піском, що є у мішечку в кабіні водія, під задні колеса тролейбуса в напрямку руху;
- почати рух тролейбуса;
- якщо буксування повторюється, водій повинен діяти згідно з п. 10.4 цієї інструкції

11. ПОРЯДОК РУХУ ПО СПЕЦЧАСТИНАХ КОНТАКТНОЇ МЕРЕЖ

11.1. Під час руху водій повинен постійно слідкувати за станом контактної мережі і положенням тролейбуса відносно неї, їх конструктивними особливостями, контролювати нормальне проходження струмоприймачів по спецчастинах за допомогою звукової сигналізації.

11.2. Перед проїздом автоматичного стрілочного вузла водій повинен заздалегідь зменшити швидкість до 10 км/год. і проходити стрілку, керуючись покажчиком, що розташований перед стрілкою.

ПРИМІТКА: В бік направленості секційних ізоляторів водій повинен вести тролейбус в режимі інерції, в протилежний бік - в ходовому режимі (під струмом).

11.3. Східні стрілочні вузли, перехрещення контактних проводів і секційні ізолятори водій повинен проїжджати в режимі інерції.

11.4. Під час руху водій не повинен допускати значного відхилення тролейбуса від підвіски

контактних дротів (особливо при проїзді спецчастин).

ПРИМІТКА: Граничне відхилення струмоприймачів -4 м. при цьому швидкість руху не повинна перевищувати 5 км/год.

11.5. Щоб не допустити сходу струмоприймачів з проводів контактної мережі при поворотах, водій повинен плавно вивертати рульове кермо і плавно гальмувати, не перевищуючи встановленої швидкості руху.

ПРИМІТКА: Під час руху в кривій ділянці контактної мережі водій повинен вести тролейбус так, щоб проводи контактної мережі були всередині дуги, яку описує тролейбус при повороті.

11.6. Заборонено рухатись заднім ходом на стрілках, перехрещеннях контактних проводів, секційних ізоляторах та кривих малого радіусу, оскільки це може призвести до пошкодження струмоприймачів і контактної мережі.

11.7. При постановці струмоприймачів у вологу погоду водій зобов'язаний користуватися діелектричними рукавицями.

ПРИМІТКА: Встановлювати на контактні проводи одночасно два струмоприймачі заборонено.

11.8. Після тривалої затримки руху, яка викликала велике скупчення тролейбусів, починати рух дозволяється лише тоді, коли попередній тролейбус від'їхав на відстань не менше 60 м.

11.9. При виявленні неполадок або пошкодження контактної мережі, але напруга не вимкнулась, водій зобов'язаний зупинити тролейбус і чекати наступного за ним тролейбуса, щоб попередити його про неполадки, а також обов'язково повідомити про це центрального диспетчера через мобільний термінал і проїхати таку ділянку з підвищеною обережністю зі швидкістю до 5 км/год. Під'їхавши водій поступає так само.

11.10. Якщо при обледенінні контактного проводу зникло електричне живлення тролейбуса, водій зобов'язаний виконати дії зазначені в п. 9.7 цієї інструкції і кілька разів відтягнути струмоприймачі і відпустити їх, щоб невеликими ударами збити лід з проводів.

11.11. При відсутності напруги в контактній мережі рух тролейбусів забороняється.

11.12. При обриві контактного проводу водій зобов'язаний виконати дії, які зазначені у п. 9.7 цієї інструкції і з'ясувати, чи не перешкоджає обірваний провід рухові тролейбуса і чи не загрожує він безпеці пішоходів і транспорту, що проїжджає. При наявності такої небезпеки водій повинен вжити усіх заходів для попередження пішоходів і водіїв, обгородити місце обриву підручними засобами, а також інформувати про це центрального диспетчера через мобільний термінал і діяти за його вказівками.

11.13. Про всі помічені недоліки і несправності контактної мережі, сигнальних пристроїв та інше водій зобов'язаний інформувати лінійних працівників, лінійного та центрального диспетчерів.

12. ПОРЯДОК РОБОТИ В ОСІННЬО-ЗИМОВИХ УМОВАХ.

12.1. Умови руху в осінньо-зимовий період значно ускладнюються. Зменшується коефіцієнт зчеплення коліс з дорожнім покриттям, що значно збільшує гальмові шляхитролейбуса і може призвести до буксування і руху тролейбуса "юзом".

12.2. В осінньо-зимовий період під час приймання тролейбуса водій повинен звернути особливу увагу на технічну справність і бездоганну роботу склоочисників, обігрівачів стекол кабіни і салону, дверей кабіни і салону, коліс тролейбуса (особливу увагу звернути на малярку протектора).

Також необхідно перевірити одночасність загальмовування всіх коліс тролейбуса при

використанні пневматичного гальма.

12.3. При низьких температурах після тривалих відстоїв тролейбуса рушати з місця потрібно плавно і кілька хвилин вести тролейбус на малій швидкості, щоб мастило в картері редуктора заднього мосту розігрілося.

12.4. При роботі в умовах снігопаду чи обледеніння водій повинен періодично очищати від снігу та льоду підніжки дверей тролейбуса та маршрутні покажчики.

12.5. Під час руху на ділянці з погіршеним покриттям водій повинен виявляти витримку і обережність, зменшувати швидкість до безпечної, збільшувати дистанцію і бічний інтервал. Заборонено різко гальмувати, робити пуски "на хід" і різкі вивороти рульового колеса без потреби.

12.6. В разі буксування водій повинен відпустити ходову педаль і тільки після повної зупинки коліс знову почати плавно натискати на неї.

Якщо буксування повторюються, водій повинен подати тролейбус заднім ходом, користуючись при цьому послугами проінструктованої особи на відстань не більше 10 м. зі швидкістю не більше 5 км/год. після цього знову повторити пуск тролейбуса.

12.7. Якщо тролейбус буксує на підйомі, рух заднім ходом категорично заборонено. Водій повинен виконати дії, які зазначені в п. 10.6 цієї інструкції.

12.8. З метою попередження "юз", на слизьких ділянках проїзної частини, водіїв повинен користуватися електродинамічним гальмом.

12.9. В разі виникнення "юзу" водій повинен відпустити гальмівну педаль і дочекавшись обертання коліс, почати поступове плавне гальмування електродинамічним гальмом.

12.10. В разі виникнення бічного заносу водій повинен повертати рульове колесо в бік заносу тролейбуса.

12.11. Під час густого туману водій повинен ввімкнути фари, габаритні вогні, всі групи освітлення салону і рухатися зі швидкістю, яка забезпечує безпеку руху, подаючи при цьому короткі звукові сигнали.

12.12. В разі різкого погіршення умов для руху (густий туман, заметіль, обмерзання дороги і т.п.) водій повинен перейти на спеціальний режим руху (рух без розкладу) чи взагалі зупинитися, якщо цього вимагають обставини. Про це водій повинен інформувати лінійного і центрального диспетчерів Служби організації руху через мобільний термінал.

13. ПОРЯДОК РУХУ НА ДІЛЯНКАХ МАРШРУТІВ, ДЕ ПРОВОДЯТЬСЯ РЕМОНТНІ РОБОТИ.

13.1. Під'їжджаючи до ділянки, де проводиться ремонт контактної мережі, водій повинен виконати такі дії:

- зупинити тролейбус на відстані не ближче 10 м, до місця ремонту;
- починати рух дозволяється тільки по сигналу керівника робіт і після того як машина аварійної служби від'їде від місця ремонту контактної мережі під бровку.

13.2. Під'їжджаючи до ділянки, де проводиться ремонт дорожнього покриття, водій повинен виконати такі дії:

- зупинити тролейбус на відстані не ближче 10 м до місця ремонту;
- починати рух дозволяється тільки по сигналу керівника робіт;
- переконатися, що проїзда частина вільна від ремонтних робітників і інструментів;
- рухатись по такій ділянці дозволяється зі швидкістю не більше 20 км/год.

13.3. Про місця на маршруті де проводяться ремонтні роботи, водій повинен бути проінформований заздалегідь диспетчером депо по випуску і лінійним диспетчером (оператором).

14. ОСОБЛИВІ ВИПАДКИ ПРИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРОЛЕЙБУСІВ НА ЛІНІЇ.

14.1. При потребі здійснити рух заднім ходом, водій повинен:

- проінструктувати особу, що буде супроводжувати рух заднім ходом;
- керуючись сигналами цієї особи, що перебуває позаду тролейбуса з правого боку, почати рух зі швидкістю не більше 5 км/ год;
- рухатись заднім ходом дозволяється на відстань не більше 10 м.

14.2. При виникненні пожежі в тролейбусі водій зобов'язаний:

- зупинити тролейбус;
- загальмувати тролейбус стоянковим гальмом;
- вимкнути автоматичний вимикач;
- відчинити двері тролейбуса;
- висадити пасажирів, попередивши їх про небезпеку при виході з тролейбуса на проїзду частину дороги;
- одягнути сигнальний жилет;
- підкласти протівідкатний башмак під переднє праве колесо і відняти струмоприймачі від контактної мережі;
- розпочати гасіння пожежі вуглекислотними або порошковими вогнегасниками;
- інформувати центрального диспетчера служби руху через мобільний термінал і при необхідності викликати пожежну команду по тел. 101.

14.3. Якщо кузов тролейбуса опинився під напругою, водій зобов'язаний:

- зупинити тролейбус поміж зупинок;
- загальмувати тролейбус стоянковим гальмом;
- вимкнути високовольтний та низьковольтний ланцюги;
- ввімкнути аварійну сигналізацію;
- попередити пасажирів про небезпеку виходу з тролейбуса;
- одягнути діелектричні рукавиці та сигнальний жилет;
- взяти протівідкатний башмак і виплигнути з тролейбуса одночасно обома ногами;
- підкласти протівідкатний башмак під праве переднє колесо;
- відняти струмоприймачі від контактної мережі і завести їх під ліри; випустити пасажирів з тролейбуса, попередивши їх про дотримання обережності виходу;
- інформувати центрального диспетчера АСДУ.

ПРИМІТКА: *Тролейбус, кузов якого перебував під напругою, доставляється в депо лише методом буксирування.*

14.4. При нещасному випадку або раптовому захворюванні пасажирів в салоні водій зобов'язаний зупинити тролейбус, повідомити про це центрального диспетчера АСДУ і діяти за його вказівкою.

14.5. На період оголошення епідемії:

14.5.1. Водії під час роботи на лінії зобов'язані працювати в засобах індивідуального захисту (марлевих пов'язках);

14.5.2. Водії зобов'язані проводити санітарну обробку салону рухомого складу під час відстоїв на кінцевих пунктах дезінфекційними засобами відповідно до рекомендації щодо їх застосування.

14.6. При дорожньо-транспортній пригоді водій, причетний до неї зобов'язаний:

14.6.1. негайно зупинити тролейбус, не змінювати положення приладів управління і не починати рух, а також не чіпати предмети, які мають відношення до пригоди, увімкнути аварійну сигналізацію, виставити знак аварійної зупинки не ближче 20 м. до тролейбуса.

14.6.2. В разі потреби надати потерпілому першу медичну допомогу, викликати швидку

медичну допомогу, або організувати відправку потерпілого попутнім транспортом в найближчий лікувальний заклад. ПРИМІТКА: *В разі потреби зрушити тролейбус з місця для надання допомоги потерпілому водій повинен особисто переконатися, що своїми діями не завдасть потерпілому тяжких каліцтв, відмітити місце положення тролейбуса і потерпілого, записати свідків, які можуть це підтвердити, і місце розташування тролейбуса після пригоди.*

14.6.3. Записати прізвища і адреси очевидців пригоди як з числа пасажирів, що перебувають у тролейбусі, так і з числа пішоходів. При цьому, в разі потреби, записати марку і номер транспортного засобу, що має відношення до пригоди, прізвище водія і адресу організації, якій належить транспорт.

14.6.4. Повідомити про пригоду центрального диспетчера АСДУ і чекати прибуття представників державтоінспекції, лінійних працівників КП "Київпаstrанс" і в подальшому діяти за їх вказівкою.

ПРИМІТКА: *Якщо дорожньо-транспортна пригода обійшлася без потерпілих зіткнення з іншим транспортним засобом водій зобов'язаний виконати вимоги п. п. 14.6.3., 14.6.4 повідомивши центрального диспетчера і діяти за його вказівкою. Чекаючи працівників ДАІ і лінійних працівників КП «Київпаstrанс» водій повинен оцінити стан дорожнього покриття на ділянці скоєння ДТП та інші обставини, які могли мати безпосереднє відношення до скоєння ДТП (як паркування транспортних засобів з порушенням ПДР, установка рекламних щитів з порушенням нормативних документів, порушення режиму роботи світлофорів та інше).*

14.7 При потребі мілкового ремонту тролейбуса на лінії водій зобов'язаний виконати дії, що зазначені в пункті 9.7 після чого приступити до ремонту. В разі неможливості усунути несправність самостійно, водій зобов'язаний повідомити про це диспетчера АСДУ та диспетчера депо, зробити запис у книзі поїзда про несправність з зазначенням часу виникнення несправності. ПРИМІТКА: *У всіх випадках при виході із тролейбуса водій повинен проявляти обережність і впевнитися в безпеці виходу.*

15. ЗМІНА ВОДІЇВ НА ЛІНІЇ.

15.1. Змінятися водій повинен точно за часом і в місцях, вказаних у розкладі руху і в дорожніх листах.

15.2. При здачі зміни водій зобов'язаний переконатися в наявності у водія, який приймає зміну, посвідчення на право керування тролейбусом і талона, виданого ДАІ книжки водія і талона попереджень, дорожнього листа на даний тролейбус.

15.3. Передавати зміну водію, який перебуває у стомленому, хворобливому стані, а також в алкогольному сп'янінні, чи під дією наркотичних засобів забороняється. Про це водій зобов'язаний повідомити лінійного диспетчера (оператора) або лінійного працівника депо.

15.4. В разі неявки водія на зміну, водій першої зміни зобов'язаний повідомити про це лінійного диспетчера (оператора) АСДУ, диспетчера депо по випуску і продовжувати працювати на маршруті до прибуття іншого водія, але загальна тривалість зміни не повинна перевищувати 10 год.

15.5. При здачі тролейбуса водій зобов'язаний повідомити водієві, який його міняє про:

- технічний стан тролейбуса, несправності що виникали під час зміни;
- стан дорожнього покриття, контактної мережі та інші особливості руху на маршруті;
- одержані у продовж зміни розпорядження.

15.6. Водій, що приймає тролейбус, повинен перевірити:

- стан струмоприймачів, коліс, кузова;
- стан звукової і світлової сигналізації;
- відповідність маршрутних покажчиків.
- справність гальм і рульового керування перевіряється на першому перегоні від кінцевої диспетчерської станції;
- санітарний стан робочого місця.

15.7. Приймання тролейбуса на лінії оформляється в технічному журналі особистим підписом з чітким зазначенням прізвища водія, що приймає зміну.

15.8. Категорично забороняється передавати тролейбус водієві, який приймає зміну з несправностями, що перешкоджають безпечній роботі на лінії. ПРИМІТКА: *При виявленні (під час зміни водіїв) несправностей, що не можуть бути ліквідовані на лінії, водій першої зміни повинен доставити тролейбус в депо для ремонту.*

16. ПОВЕРНЕННЯ ТРОЛЕЙБУСА В ДЕПО І ПОРЯДОК ЙОГО ЗДАЧІ

16.1. Повернення тролейбуса з лінії після закінчення зміни згідно з розкладом або його відбуття в депо через інші причини здійснюється тільки за дозволом лінійного диспетчера (оператора) з відповідним записом у дорожньому листі і з зазначенням маршруту руху.

16.2. Направляючись в депо, водій зобов'язаний їхати суворо за маршрутом, вказаним в розкладі руху, зупиняти тролейбус на всіх зупинках незалежно від того за яким маршрутом він іде, брати пасажирів оголошувати куди іде тролейбус і прибути в депо на час, вказаний в розкладі руху.

ПРИМІТКА: *Водій зобов'язаний виставити покажчики, що тролейбус іде в депо.*

16.3. Якщо тролейбус направлений в депо з технічними несправностями, водій зобов'язаний звільнити тролейбус від пасажирів, виставити відповідні покажчики, включити ближнє світло фар і рухатись з обережністю, особливо при проїзді зупиночних пунктів.

16.4. Під'їхавши до депо, водій повинен висадити пасажирів на останній зупинці.

ПРИМІТКА: *Завозити пасажирів на територію депо заборонено.*

16.5. При заїзді в депо водій повинен:

- пред'явити тролейбус приймальнику для огляду;
- поставити тролейбус на місце, вказане приймальником;
- загальмувати тролейбус стоянковим гальмом;
- вимкнути високовольтний і низьковольтний ланцюги;
- поставити реверс у нейтральне положення;
- зачинити вікна та двері тролейбуса;
- підкласти противідкатний башмак під праве переднє колесо;
- відняти струмоприймачі від контактної мережі;
- звільнити резервуари від конденсату;
- записали в технічний журнал (в разі потреби) заявки на усунення несправностей, що виникли під час зміни;
- закрити двері кабіни на замок, ключ здати в інструментальну кладову цеху ТО або екіпіровочну депо;
- повернути диспетчеру депо дорожній лист, розклад руху та технічний журнал.
- написати письмове пояснення про причини з'їзду⁷ тролейбуса.

16.6. Про всі несправності контактної мережі, світлофорів, лінійних споруд і дорожнього покриття водій зобов'язаний інформувати диспетчера депо.

17. ДИСТАНЦІЯ БЕЗПЕКИ, БІЧНИЙ ІНТЕРВАЛ, ШВИДКІСТЬ РУХУ.

17.1. Водій повинен вести тролейбус зі встановленою швидкістю, враховуючи при цьому такі фактори:

- стан дорожнього покриття;
- інтенсивність руху транспортних засобів і пішоходів;
- видимість та оглядовість;
- метеорологічні умови;
- заповненість пасажирського салона.

При виникненні перепони чи небезпеки для руху водій зобов'язаний зменшити швидкість руху аж до повної зупинки тролейбуса.

17.2. Максимальна швидкість руху тролейбуса в місті встановлена не більше 60 км/год на горизонтальних і прямих ділянках.

17.3. Швидкість тролейбуса не повинна перевищувати:

17.3.1. 3 км/год. при русі по території цеху, оглядовій канаві, крізь ворота цеху.

17.3.2. 5 км/год, при:

- проїзді місць скупчення пішоходів;
- проїзді місць, де проводиться ремонт контактної мережі;
- русі заднім ходом;
- русі по території депо;
- русі при обмеженій видимості (менше 50 м.) в умовах заметілі, густого туману тощо;
- русі на ділянках, що залиті водою або мокрим снігом;

ПРИМІТКА: рух по ділянках, що залиті водою чи сніго-водяною сумішшю вище 100 мм забороняється. Вимога наказу від 25.12.1998р. за № 379 та технічного журналу (остання сторінка),

- русі тролейбуса з граничним відхиленням струмоприймачів від осі підвіски контактної мережі;

- русі на ділянках з пошкодженнями контактної мережі;

17.3.3. 10 км/год. при русі по стрілочних вузлах контактної мережі.

17.3.4. 15 км/ год. при русі повз колони людей:

- об'їзді крупногабаритних транспортних засобів;
- русі по кривих малого радіусу (до 70 м.);
- русі в умовах недостатньої видимості.

17.3.5. 20 км/год. при русі по перехрещеннях контактної мережі:

- русі на ділянках де проводиться ремонт дорожнього покриття;

русі на горизонтальних ділянках в умовах різкого погіршення стану дорожнього покриття (ожеледиця); *ПРИМІТКА: рух на ухилах в умовах ожеледиці категорично забороняється.*

17.4. Водій в залежності від швидкості руху, стану дорожнього покриття, профілю дороги, заповненості тролейбуса, повинен витримувати таку дистанцію до транспортного засобу, що рухається попереду, яка у разі застосування водієм того транспортного засобу екстреного гальмування, дозволить уникнути наїзду на нього, без будь-яких маневрів, крім гальмування.

17.4.1. Дистанція безпеки під час руху повинна бути:

- при швидкості тролейбуса до 20 км/год. - не менше 30 м.;
- при швидкості тролейбуса понад 20 км/год. - не менше 60 м.;

В разі погіршення стану дорожнього покриття, дистанція безпеки повинна бути збільшена в два рази. *ПРИМІТКА: На ухилах дистанція безпеки повинна бути не менше 60 м.*

17.5. Наближення тролейбуса до транспортного засобу, що стоїть попереду дозволяється на

відстань не менше 3 м. (для зчленованого тролейбуса - не менше 5 м.)

Наближення тролейбуса до транспортного засобу, що стоїть попереду на

ухилі, дозволяється на відстань не менше 5 м. (для зчленованого тролейбуса - не менше 7 м.)

Наближення тролейбуса до тролейбуса, що стоїть попереду на території депо, дозволяється на відстань не менше 1 м.

17.6. Водій зобов'язаний витримувати безпечний інтервал, необхідний для об'їзду чи обгону транспортних засобів, чи будь-яких інших об'єктів.

18. ПРАВА ВОДІЯ.

Водій має право:

18.1. Вносити пропозиції, щодо поліпшення організації і безпеки руху, умов роботи водія, економічних показників роботи маршруту (депо), а також підвищення надійності роботи обладнання рухомого складу.

18.2. Вимагати від начальника маршруту та керівництва депо зміни режиму швидкостей відповідно до змін умов руху на лінії.

18.3. Вимагати від адміністрації депо вирішувати у відповідних інстанціях питання вдосконалення систем регулювання рухом з наданням переваг руху для тролейбуса, а також питання ремонту і освітлення проїзної частини доріг.

18.4. Обмежувати в перевезенні пасажирів, які перебувають в нетверезому стані, порушують правила користування міськелектротранспортом і громадський порядок, своїм одягом і багажем забруднюють одяг інших пасажирів чи салон рухомого складу, чи намагаються перевезти заборонений для перевезення багаж.

18.5. Водій має право: не виконувати розпорядження посадових осіб, якщо вони-суперечать вимогам цієї інструкції, ПДР, ПЕТТ і створюють загрозу безпеці

РУХУ-

19. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ВОДІЯ.

19.1. Водій несе відповідальність за порушення:

19.1.1. Правил дорожнього руху.

19.1.2. Правил експлуатації тролейбуса.

19.1.3. Правил техніки безпеки і електробезпеки.

19.1.4. Положення про книжку водія міськелектротранспорту.

19.1.5. Вимог цієї інструкції.

19.2. При невиконанні нормативних документів перелічених в п. 19.1. водій може бути притягнутий до адміністративної, дисциплінарної або карної відповідальності відповідності з чинним законодавством.

19.3. За невиконання нормативно-правових актів з охорони праці.

20. СИГНАЛІЗАЦІЯ.

20.1. Сигнали, пов'язані з рухом тролейбусів поділяються на поїзні, маршрутні та сигнали регулювання дорожнього руху.

20.2. До поїзних сигналів належать:

20.2.1. Лобові, задні та бічні маршрутні покажчики.

20.2.2. Габаритні покажчики.

20.2.3. Сигнали повороту та стоп-сигнали.

20.2.4. Звукові сигнали, які подають водії, кондуктори або пасажири.

20.3. До маршрутних та сигналів регулювання дорожнього руху належать:

20.3.1. Світлофори, які встановлені ДАІ.

20.3.2. Сигнали регулювальника.

20.3.3. Дорожні знаки.

20.3.4. Сигнали, які встановлюються підприємством міського електротранспорту.

20.3.5. Світлофори, встановлені виключно для регулювання руху трамвая.

20.3.6. Знаки обмеження швидкості руху.

20.3.7. Знаки режиму ведення тролейбусів на перегонах.

20.3.8. Вказівні знаки (пунктів зупинок, початку та кінця ділянки, відстою та інш.)

20.3.9. Переносні знаки і сигнальні ліхтарі для обмеження місць з перешкодами або проведення робіт.

20.3.10. Знаки скасування обмеження швидкості та зміни напрямку руху. Форма, конструкції і умови використання знаків повинні відповідати ДСТУ 3308-96.

20.4. Сигнали взаємодії водіїв один з одним, з кондукторами, лінійними працівниками і пасажирями наведено в таблиці

Таблиця.

Вимоги сигналів	Сигнал	Хто подає сигнал	В яких випадках, кому подається
Рух вперед	Один довгий або дугоподібний рух над головою*	Водій	Ремонтному персоналу депо при виїзді з канави
		Кондуктор	Водію після закінчення висадки та посадки пасажирів
		Водій лінійний працівник, кондуктор	Водію при подачі тролейбуса вперед
Рух назад	Два довгих або дугоподібний рух біля ніг	Водій, лінійний працівник, кондуктор	Ремонтному персоналу при роботах в депо
			Водію при подачі тролейбуса назад
Повільно Тихий хід	Два коротких або повільний рух вверх і вниз з правого боку сигнальника **	Лінійний працівник	Водію у всіх випадках для тимчасового зниження швидкості з будь-яких причин
Стоп	Три коротких або круговий рух	Лінійний працівник,	Водію для безумовної зупинки

	перед собою ***	кондуктор	тролейбуса
Бережись троллейбуса	Один короткий або короткі періодичні сигнали	Водій	Пішоходам, водіям транспорту, ремонтним робітникам на шляху, а також в умовах недостатньої видимості для попередження ДТП
Зупинка на вимогу	Сигнал будь-якої тривалості	Пасажир поїзда	Водію для зупинки

* Сигнали подають рукою, жезлом (вдень), ліхтарем (вночі) - ручні, дзвоником або свистком - звукові;

** При подачі сигналу жезлом, зелений бік жезла обернений до водія;

*** При подачі сигналу жезлом, червоний бік жезла обернений до водія.

Заступнику директора з експлуатації транспорту та безпеки руху

10^{ind} В.П.Великожон
« і?/ » 20 /^р

УЗГОДЖЕНО:
Провідний юрисконсульт

« 01 » 01 О.С.Солодовнік
20 /2р

Начальник відділу експлуатації планування та збору доходів

« 01/ » 01 В.П.Урсал
20 /41р

Заступник начальника експлуатації планування та збору доходів

Л.О.Чмелівський CA
20^Cр

« 01/ »