

**Київська міська державна адміністрація  
Комунальне підприємство  
“КИЇВПАСТРАНС”**

**ІНСТРУКЦІЯ  
ВОДІЯ ТРОЛЕЙБУСА**

**КИЇВ**

## ВИЗНАЧЕННЯ ТЕРМІНІВ

У цій інструкції терміни вживаються в такому визначенні

Габарит рухомого складу	Кінцевий поперечний, перпендикулярний осі колії, обрис, в якому повинен розміщуватися встановлений на прямому горизонтальному шляху тролейбус, як порожній, так і навантажений, при найбільших допустимих відхиленнях розмірів, за винятком бічного нахилу на ресорах.
Габарит наближення будівель	Кінцевий поперечний, перпендикулярний осі тролейбуса, обрис, в якому, крім рухомого складу, не повинні перебувати ніякі частини споруд та устаткування, а також матеріали, запасні частини і обладнання або торкатися своїми елементами рухомого складу.
Гальмування службове	Гальмування рухомого складу для планового зменшення швидкості або зупинки у визначених місцях.
Гальмування екстрене	Гальмування з найбільшим гальмівним ефектом для уникнення дорожньо-транспортних пригод та аварій.
Депо	Комплекс споруд, що забезпечують зберігання та технічне обслуговування рухомого складу.
Екіпірування	Забезпечення рухомого складу з'ємним устаткуванням, запасними частинами, інструментом, матеріалами та документами.
Інтервал маршрутний	Проміжок часу в хвилинах між прибуттям поїздів одного маршруту на одну і ту ж зупинку, що рухаються один за одним в одному напрямі.
Лист дорожній	Документ, оформлений на транспортний засіб, який дає право на виїзд із депо і призначений для обліку роботи рухомої одиниці на лінії.
Мережа контактна	Сукупність струмопровідних, ізолюючих, підтримуючих та опорних елементів, призначених для підведення електроенергії до струмоприймачів рухомого складу.
Несправний стан (несправність)	Стан об'єкта, коли він не відповідає хоча б одній з вимог нормативно-технічної та (або) конструкторської (проектної) документації.
Непрацездатний стан (непрацездатність)	Стан об'єкта, коли значення хоча б одного параметра, якими визначається здатність виконувати задані функції, не відповідає вимогам нормативно-технічної (або) конструкторської (проектної) документації.
“нульовий рейс”	Пробіг поїзда після виїзду з депо до кінцевої станції маршруту і навпаки при заїзді в депо.



Об'єкт

Сформований та екіпірований тролейбус, який обслуговується водієм або поїзною бригадою.

Поняття

Частина тролейбусної лінії, обмежена двома суміжними пунктами зупинок.

Відстань гальмівний

Відстань, яку проходить тролейбус з моменту початку гальмування до повної зупинки.

Керівний склад

Посадові особи, які мають розпорядчі функції в організації руху транспорту, його технічному обслуговуванні, здійснюють контроль та несуть відповідальність за безпеку дорожнього руху.

1.1.

1.2.

III до

1.3.

2.1.

2.2.

## 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 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
  - Інструкцій заводу-виготовлювача тролейбуса
  - Системи технічного обслуговування та ремонту рухомого складу

ПРИМІТКА: У подальшому тексті застосовуються такі скорочення: Правила дорожнього руху (ПДР), Правила експлуатації трамвая та тролейбуса (ПЕТТ).

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

## 2. СЛУЖБОВІ ОБОВ'ЯЗКИ ВОДІЯ

- 2.1. Водій повинен знати і суворо дотримуватись вимог документів перелічених в пункті 1.2, а також:
  - Положення про книгу поїзда
  - 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 ДКП "Київелектротранс"
- Дорожній лист

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.

### 3. ПІДПОРЯДКОВАНІСТЬ ВОДІЯ

- 3.1. Водій, при виконанні службових обов'язків, безпосередньо підпорядкований начальнику маршруту.
- 3.2. При виконанні службових обов'язків водій зобов'язаний виконувати розпорядження начальника маршруту та осіб керівного складу (начальника депо, головного інженера депо, заступника начальника депо по експлуатації, начальника відділу експлуатації, начальника відділу безпеки руху та інженера ВВР, диспетчера депо, водія-наставника, центрального та лінійного диспетчера Служби руху, начальників відділень Служби руху та рухомих постів, керівного складу Служби руху, працівників безпеки руху ДКП "Київелектротранс", 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 показати посвідчення на право керування тролейбусом з талоном, книжку водія з талоном попереджень, дорожній лист та книгу поїзда.
- 3.4. Водію тролейбуса оперативно підпорядкований кондуктор.

### 4. ЯВКА ВОДІЯ НА РОБОТУ І ПРИЙМАННЯ ТРОЛЕЙБУСА ПЕРЕД ВИЌЗДОМ НА ЛІНІЮ

- 4.1. Водій зобов'язаний:
    - 4.1.1. прибути до диспетчера депо по випуску у час, зазначений у наряді, пред'явити у розгорнутому вигляді посвідчення на право керування тролейбусом 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, книгу тролейбуса, звірити годинник.
  - 4.1.3. Перевірити в книзі тролейбуса наявність штампів технічного і щоденного обслуговування (ТО і ШО) та підписів двох майстрів про готовність



тролейбуса до експлуатації на день роботи, а також підписів і особистого штампа майстра про усунення несправностей, відмічених у заявці водія.

При наявності повторної заявки, її усунення підтверджується підписами у книзі троллейбуса, майстра та начальника цеху технічного обслуговування депо, або іншої особи уповноваженої на це наказом керівника депо.

При випуску троллейбуса 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, троллейбус може бути випущений на лінію лише за підписом головного інженера депо.

**ПРИМІТКА:** При невідповідності оформлення книги троллейбуса встановленим вимогам, виїзд троллейбуса забороняється.

4.1.4. Самостійно, у диспетчерській депо, 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 троллейбуса згідно з вимогами ПЕТТ:

4.2.1. По зовнішній частині троллейбуса: 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 штанговловлювачів, стан і регулювання склоочисників, дзеркал заднього огляду і наявність маршрутних покажчиків, стан шин та коліс.

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

4.2.3. По кабіні водія: цілісність і надійність кріплення рульової колонки і рульового колеса, ліфт 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, справність всіх вимикачів і тумблерів, наявність запасних каліброваних запобіжників, а також засобів для гасіння пожежі, надійність роботи стоянкового гальма.

4.2.4. При огляді троллейбуса водій повинен керуватися переліком несправностей, з якими заборонено випуск троллейбусів з депо і їх експлуатація на лінії.

4.2.5. Якщо при огляді троллейбуса водій виявив технічні неполадки, він зобов'язаний інформувати про це диспетчера депо і діяти за його вказівками. До усунення виявлених неполадок виїжджати на лінію на цьому троллейбусі водій не має права.

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

- вогнегасником або мішечком з піском;
- лобовим, боковим і заднім маршрутними покажчиками;



- протівідкатним башмаком;
- радіоустановкою або радіоінформатором;
- компостерами (не менш 5 шт.);
- правилами користування тролейбусом;
- знаком аварійної зупинки;
- вугільними контактними вставками

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

- книгу тролейбуса;
- розклад руху;
- діелектричні та бавовняні рукавиці;
- оранжевий сигнальний жилет;
- мікрофон або радіоінформатор;
- комплект необхідних інструментів та плавких запобіжників.

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 такі 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 ланцюг 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. Під'їжджаючи до воріт цеху, водій повинен переконатися, що ворота відчинені, їх стулки надійно закріплені, що в прорізі воріт відсутні люди і будь-які предмети.

В'їжджаючи 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 дільниці затвердженій наказом по депо.

4.5.3. Порядок перевірки екстреного гальма:

- довести швидкість троллейбуса 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 троллейбуса не повинен перевищувати 11м;

ПРИМІТКА: Перевірка екстреного гальма допускається тільки на сухому дорожньому покритті.

4.5.4. Порядок перевірки службового (електродинамічного) гальма:

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

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

- загальмувати троллейбус стоянковим гальмом;
- переконатися, що по ходу руху попереду нема троллейбусів, людей чи будь-яких перешкод;
- переконатися, що перемикач реверса знаходиться в положенні “вперед”;
- натиснути на ходову педаль на 1-2 сек. і відпустити;
- якщо троллейбус 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 ДКП “Київелектротранс”, водій зобов’язаний перевірити:

- надійність дії екстреного та службового гальм;
- надійність дії рульового керування;
- наявність вільного ходу троллейбуса в режимі інерції;
- відсутність будь-яких сторонніх шумів та стуків;
- плавність ходу троллейбуса 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 книзі троллейбуса



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 лінійного диспетчера і за його вказівкою поставити тролейбус на відстійний майданчик або їхати в депо.

При виявленні несправностей, що загрожують безпеці руху, водій повинен зупинити тролейбус і інформувати про це центрального диспетчера.

- 5.4. Рухаючись "нульовим рейсом", водій повинен зупинятися 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, книгу поїзда, дорожній лист і одержати вказівки про режим роботи порядку 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.
- 6.5. Економно витрачати 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.
- 6.9. 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 руху.
- 6.10. Мати охайний зовнішній вигляд, виявляти витримку і ввічливість спілкуванні з пасажирами, попереджувати виникнення конфліктних ситуацій і скарг. На вимогу пасажира називати своє прізвище і депо.
- 6.11. Брати участь у зборі проїзної плати. Періодично (через 2-3 зупинки) нагадувати пасажирам про необхідність сплати за проїзд, а при відсутності кондуктора – інформувати пасажирів про можливість придбання талонів водія.
- 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 пасажиром на кожній зупинці. Перед відправленням від зупинки водій повинен оголосити по мікрофону: "Обережно, двері зачиняються".

13. Передати по акту, лінійному диспетчеру для реєстрації речі, які були залишені пасажирами в салоні поїзда.

## 7. ВОДІЮ ЗАБОРОНЯЄТЬСЯ.

- 7.1. Відволікатись від сприйняття дорожньої обстановки і від керування тролейбусом будь-якими сторонніми заняттями (розмови, паління, приймання їжі, прослуховування радіопередач і магнітофонів).
- 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 екстренної зупинки тролейбуса й запобіганню аварії.
- 7.3. Керувати тролейбусом у стані алкогольного, наркотичного або токсичного сп'яніння, а також передавати керування особам, які перебувають у такому стані.
- 7.4. Керувати тролейбусом у хворобливому, стомленому стані або під дією лікарських препаратів, що знижують реакцію, а також передавати керування тролейбусом особам, які перебувають у такому стані.

ПРИМІТКА: У випадку раптового захворювання під час роботи на лінії, водій повинен негайно припинити рух по маршруту й інформувати про це лінійного працівника або Центрального диспетчера Служби руху.

- 7.5. Приймати в експлуатацію і працювати на лінії на несправному рухомому складі.
- 7.6. Приймати рухомий склад в експлуатацію і працювати на лінії з неправильно оформленою книгою тролейбуса або при її відсутності.
- 7.7. Захаращувати кабінку водія речами і сторонніми предметами, що погіршують видимість і роботу приладів управління.
- 7.8. 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.

- 7.9. Рухатися заднім ходом без проінструктованої особи, а також з відкритими дверима.
- 7.10. 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, ДКП "Київелектротранс", Служби 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 запис у дорожньому листі водія в графі "особливі відмітки".

7.11. 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) НКК в період навчання.

7.12. Забиратися на дах тролейбуса для усунення несправності.

## 8. ПОРЯДОК РУХУ НА ЛІНІІ 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 ДКП "Київелектротранс".

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 екстреного гальма. Забороняється знімати руки з рульового колеса.

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. 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 після прибуття на кінцеву диспетчерську станцію.

8.8. Працюючи на маршруті, водій оперативно підпорядковується лінійному диспетчеру (оператору), 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



- ють  
кку  
ний  
иві  
дія-  
та  
ня.
- на кінцеву диспетчерську станцію.
- 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 про це зобов'язаний при появі можливості для цього).
- 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 (оператора) і діяти згідно з його вказівкою.
- 8.14. Водій зобов'язаний протягом зміни на кінцевих пунктах маршруту оглядати тролейбус і перевіряти:
- стан струмоприймачів;
  - стан коліс;
  - стан світлової сигналізації.
- ном  
ми  
ати  
ебу  
ям  
ски  
алі
- ПРИМІТКА: При виявленні несправностей, що заважають нормальній і безпечній роботі тролейбуса, водій зобов'язаний негайно інформувати про це лінійного диспетчера (оператора) і діяти згідно з його вказівкою
- 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 відзначати ними кожне прибуття в шляховому листі.
- або  
их  
ера  
ати  
ся,  
ом  
ати  
му  
ня,  
я,  
і



## 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 переднім бампером проти покажчика зупинки, не притираючись до бордюру, на відстані не далі 30 см від нього;
  - відчинити двері тролейбуса і оголосити назву зупинки.
- 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: "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 екстренного гальмування у таких випадках:
- при небезпеці виникнення дорожньо-транспортної пригоди;



- при тривожних окриках чи сигналах пасажирів, пішоходів або кондуктора;
  - при раптовому різкому поштовсі 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;

ПРИМІТКА: В разі потреби усунення технічної несправності чи установки струмоприймачів, водій повинен одягнути оранжевий сигнальний жилет;

- 9.8. При потребі, з дозволу центрального диспетчера, 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 ДКП "Київелектротранс", 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 посипальними матеріалами.

- 10.4. При вимушеній зупинці на ухилі водій зобов'язаний виконати такі дії:
- загальмувати тролейбус стоянковим гальмом;



- послати проінструктовану особу підкласти протівідкатний 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 МЕРЕЖІ

- 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 осі підвіски контактних дротів (особливо при проїзді спецчастин).

ПРИМІТКА: Граничне відхилення струмоприймачів – 4м, при цьому швидкість руху не повинна перевищувати 5км/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



- привести 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 60м.
- 11.9. При виявленні пошкодження контактної мережі водій повинен зупинити тролейбус. Якщо є можливість проїхати пошкоджену ділянку, водій повинен це зробити зі швидкістю до 5 км/год. і обов'язково інформувати про це центрального диспетчера.
- 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 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 шляхи тролейбуса 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 скла кабіни і салону, дверей кабіни і салону, коліс тролейбуса (особливу увагу звернути на малюнок 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 повторюється, водій повинен подати тролейбус заднім ходом, користуючись при цьому послугами проінструктованої особи на відстань не більше 10м 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 "юзів", на слизьких ділянках проїзної частини, водій повинен користуватися електродинамічним гальмом.
- 12.9. В разі виникнення "юзу" водій повинен відпустити гальмівну педаль дочекавшись обертання коліс, почати поступове плавне гальмування електродинамічним гальмом.
- 12.10. В разі виникнення бічного заносу водій повинен повертати рульове колесо і бік заносу тролейбуса.
- 12.11. Під час густого туману водій повинен ввімкнути фари, габаритні вогні, всі групи освітлення салону і рухатися зі швидкістю не більше 5 км/год подаючи при цьому короткі звукові сигнали.
- 12.12. В разі різкого погіршення умов для руху (густий туман, заметіль, обмерзані 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 руху.

### **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;
  - рухатись повз машину аварійної служби дозволяється зі швидкістю не більше 5 км/год.



- 5 км/год, з бічним інтервалом від неї не менше 1 м.
- 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 проїжджа 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.
- 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 проїжджу частину дороги;
  - підкласти противідкатний башмак під переднє праве колесо і відняти струмоприймачі від контактної мережі;
  - розпочати гасіння пожежі вуглекислотними або порошковими вогнегасниками чи піском;
  - інформувати центрального диспетчера служби руху і при необхідності викликати пожежну команду по тел. 01.
- 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 оранжевий сигнальний жилет;



- взяти противідкатний башмак і виплигнути з тролейбуса одночасно обома ногами;
- підкласти противідкатний башмак під праве переднє колесо;
- відняти струмоприймачі від контактної мережі і завести їх під ліри;
- випустити пасажирів з тролейбуса, попередивши їх про дотримання обережності при виході;
- інформувати центрального диспетчера служби руху.

ПРИМІТКА: Тролейбус, кузов якого перебуває під напругою, доставляється в депо лише буксиром.

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

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

14.5.1. негайно зупинити тролейбус, не змінювати положення приладів управління і не починати рух, а також не чіпати предмети, які мають відношення до пригоди.

14.5.2. 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 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.

14.5.3. 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 вид і номер транспортного засобу, що має відношення до пригоди, прізвище водія і адресу організації, якій належить транспорт.

14.5.4. Повідомити про пригоду центрального диспетчера і чекати прибуття представників державтоінспекції, лінійних працівників ДКП "Київелектротранс" 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. 14.5.3, 14.5.4 повідомивши центрального диспетчера і діяти за його вказівкою.

14.6. 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 лінійного диспетчера та диспетчера депо, зробити запис в книзі поїзда про несправність з зазначенням часу виникнення несправності.



## 15. ЗМІНА ВОДІЇВ НА ЛІНІЇ

- 15.1. Змінитися водії повинні 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-змінника, посвідчення на право керування тролейбусом і талона, виданого ДАІ, книжка 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 змінника, водій зобов'язаний повідомити про це лінійного диспетчера (оператора), диспетчера депо по випуску і продовжувати працювати на маршруті до прибуття змінника, але загальна тривалість зміни не повинна перевищувати 10 год.
  - 15.5. При здачі тролейбуса водій зобов'язаний повідомити своєму зміннику 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 оформлюється в книзі тролейбуса особистим підписом з чітким зазначенням прізвища водія, що приймає зміну.
  - 15.8. Категорично забороняється передавати тролейбус зміннику 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 доставати тролейбус в депо для ремонту, чи викликати аварійну бригаду.

## 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 із 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 їде, брати пасажирів, оголошувати куди їде тролейбус і прибути в депо на час, вказаний в розкладі руху.

ПРИМІТКА: Водій зобов'язаний виставити покажчики, що тролейбус їде 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 в 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;
- покласти противідкатний башмак під праве переднє колесо;
- відняти струмоприймачі від контактної мережі;
- звільнити резервуари від конденсату;
- записати в книгу тролейбуса (в разі потреби) заявки на усунення несправностей, що виникли під час зміни;
- повернути диспетчеру депо дорожній лист, розклад руху та книгу 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 І 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 салону;

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 30м) в умовах заметілі, густого туману тощо;
- русі на ділянках, що залиті водою або мокрим снігом.

ПРИМІТКА: Рух по ділянках, що залиті водою вище 150 мм забороняється.

- русі тролейбуса з граничним відхиленням струмоприймачів від осі підвіски 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 70м);
- 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 екстренного 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 5м).



Наближення тролейбуса до транспортного засобу, що стоїть попереду на ухилі, дозволяється на відстань не менше 5м (для зчленованого тролейбуса – не менше 7м) 20.1

Наближення тролейбуса до тролейбуса, що стоїть попереду на території депо, дозволяється на відстань не менше 0,5 м. 20.2

17.6. Водій зобов'язаний витримувати безпечний інтервал, необхідний для об'їзду чи обгону транспортних засобів, чи будь-яких інших об'єктів. 20.2

## 18. ПРАВА ВОДІЯ 20.3

Водій має право: 20.3

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. 20.3

18.2. Вимагати від начальника маршруту та керівництва депо зміни режиму швидкостей відповідно до змін умов руху на лінії. 20.3

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. 20.3

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. 20.3

18.5. Водій має право: не виконувати розпорядження посадових осіб, якщо вони суперечать вимогам цієї інструкції, ПДР, ПЕТТ і створюють загрозу безпеці руху. ДСТ 20.4

## 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.

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

## 20. СИГНАЛІЗАЦІЯ



- 20.1. Сигнали, пов'язані із 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 пасажери.
- 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 ін)
  - 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, конструкція і умови використання знаків повинні відповідати ДСТУ – 3308-96.
- 20.4. Сигнали взаємодії водіїв один з одним, з кондукторами, лінійними працівниками і пасажирами наведено в таблиці.

Вимоги сигналів	Сигнал	Хто подає сигнал	В яких випадках, кому подається сигнал.
Рух вперед	Один довгий або дугоподібний рух над головою*/	Водій  Кондуктор  Водій, лінійний працівник, кондуктор	Ремонтному персоналу депо при виїзді з канави  Водію після закінчення висадки та посадки пасажирів 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 перед собою***/	Лінійний працівник, кондуктор	Водію для безумовної зупинки тролейбуса
Бережись тролейбуса	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.

21. Правила користування міським електротранспортом.

21.1. Правила користування міським електротранспортом вивішуються в салоні рухомого складу в зручному для читання місці.