



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна

тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45

www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України направляє на погодження проект наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Правил експлуатації трамвая і тролейбуса».

Проект акта доопрацьовано з урахуванням зауважень, викладених у рішенні Державної регуляторної служби України від 05.12.2017 № 553.

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

Додатки (тільки адресату):

1. Копія проекту акта на 66 арк.;
2. Аналіз регуляторного впливу на 14 арк.;
3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту акта на 1 арк.;
4. Копія листа ДП «НДКТІ МГ» від 24.07.2018 № 648 щодо погодження доопрацьованого проекту акта на 2 арк.

Заступник Міністра

Ю. ЛАВРЕНЮК

Валентин Ярмоленко 351 40 68

352244



18:04

№3471/25/14-18 від 23.10.2018

0.31

Державна регуляторна служба України
№ 14331/0/19-18 від 26.10.2018
сп



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

Про затвердження Правил експлуатації трамвая і тролейбуса

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

1. Затвердити Правила експлуатації трамвая і тролейбуса, що додаються.
2. Департаменту стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень забезпечити:
 - подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;
 - оприлюднення цього наказу на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.
3. Визнати таким, що втратив чинність, наказ Державного комітету України по житлово-комунальному господарству від 10 грудня 1996 року № 103 «Про затвердження Правил експлуатації трамвая та тролейбуса»,

zareestrovaniy v Ministerstvi yustitsii Ukraini 06 bereзня 1997 roku za № 66/1870 (iz змінами).

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

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

Міністр

В. ОМЕЛЯН

ЗАТВЕРДЖЕНО

наказ Міністерства інфраструктури

від _____ р. № _____

ПРАВИЛА

експлуатації трамвая і тролейбуса

I. Загальні положення

1. Ці Правила встановлюють вимоги до технічного і санітарного стану рухомого складу, який працює на маршрутах (лініях), та інших об'єктів міського електричного транспорту, системи електропостачання та зв'язку, обладнання і устаткування міського електричного транспорту, призначених для надання послуг з перевезень трамвайними вагонами і тролейбусами (далі – рухомий склад) , а також до організації руху і роботи підприємств міського електричного транспорту (далі – підприємства) та їх працівників.

Ці Правила є обов'язковими для виконання усіма експлуатаційними підприємствами та підприємствами, що виконують ремонти рухомого складу (далі – ремонтні підприємства), незалежно від форм власності та видів діяльності у сфері міського електричного транспорту.

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

документах підприємства, з урахуванням конкретних умов експлуатації можуть застосовувати додаткові вимоги, ніж встановлені цими Правилами.

3. Вимоги цих Правил застосовують у технічній документації з виробництва обладнання, устаткування і системи електропостачання та зв'язку для потреб міського електричного транспорту в частині, що стосується їх експлуатації.

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

5. У цих Правилах терміни вживаються у таких значеннях:

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

відмова – подія, яка полягає у втраті рухомих складом здатності виконувати потрібну функцію, тобто у порушенні працездатного стану рухомого складу;

гальмовий шлях – відстань, що проходить транспортний засіб під час екстреного гальмування з початку здійснення впливу на механізм керування гальмовою системою (педаль, рукоятка) до місця його зупинки;

депо – комплекс споруд і об'єктів, призначених для зберігання, ремонту та технічного обслуговування рухомого складу;

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

диспетчерський районний пункт електропостачання – система диспетчерського управління (приміщення, працівники та технічні засоби), що застосовується для технологічного управління (ведення) декількома

електротяговими підстанціями, що об'єднані за територіальним або іншим принципом;

диспетчерський районний пункт руху – система диспетчерського управління (приміщення, працівники та технічні засоби), що розташовується на кінцевій станції або на лінії для контролю режиму руху;

екіпіровка – забезпечення рухомого складу знімним обладнанням, запасними частинами, інструментами, матеріалами та документами (шляховий (дорожній) лист, розклад руху, Технічний журнал);

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

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

постійні та тимчасові колії, а також колійні облаштування;

машини і механізми для ремонту та утримання трамвайних колій;

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

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

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

лист шляховий (дорожній) – документ, оформлений на одиницю рухомого складу або поїзд, який призначений для обліку роботи на лінії

(до впровадження автоматизованої системи контролю і обліку роботи рухомого складу);

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

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

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

обкатка без пасажирів – рух трамвайного вагона або тролейбуса без пасажирів на спеціально визначених маршрутах з метою з'ясування його технічного стану або оцінки якості проведеного ремонту;

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

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

поїзд – сформований та екіпірований склад трамвайних вагонів або тролейбусів або одиничний трамвайний вагон або тролейбус, який обслуговується водієм або поїзною бригадою;

пробна експлуатація – експлуатація трамвайного вагона або тролейбуса з пасажирями на спеціально визначених маршрутах або із спеціально встановленими обмеженнями щодо їх навантаження;

рухомий склад міського електричного транспорту – трамвайні вагони, тролейбуси;

рухома одиниця – екіпірований трамвайний вагон або тролейбус;

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

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

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

служба руху – структурний підрозділ підприємства або окреме підприємство, що здійснює функцію організації пасажирських перевезень.

спеціальний рухомий склад – трамвайний вагон або тролейбус, призначений для виконання вантажних перевезень, механізації робіт, навчання працівників та інше;

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

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

дистанційного керування тяговими підстанціями системи електропостачання;

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

забезпечення функціонування пристроїв передавання інформації автоматизованої системи управління.

Інші терміни вживаються у значеннях, наведених у Законі України «Про міський електричний транспорт», Правилах дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 (ПДР), Правилах безпечної експлуатації електроустановок споживачів, затверджених наказом Комітету по нагляду за охороною праці Міністерства праці та соціальної політики України від 09 січня 1998 року № 4, зареєстрованих у

Міністерстві юстиції України 10 лютого 1998 року за № 93/2533 (НПАОП 40.1-1.21-98), Правилах будови електроустановок. Електрообладнання спеціальних установок, затверджених наказом Міністерства праці та соціальної політики України від 21 червня 2001 року № 272 (НПАОП 40.1-1.32-01), Правилах технічної експлуатації електроустановок споживачів, затверджених наказом Міністерства палива та енергетики України від 25 липня 2006 року № 258, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 25 жовтня 2006 року за № 1143/13017 (далі – ПТЕ ЕС), Правила улаштування електроустановок, затверджених наказом Міністерства енергетики та вугільної промисловості України від 24.07.2017 № 476 (далі – ПУЕ), Правилах охорони праці на міському електричному транспорті, затверджених наказом Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи від 21 серпня 2006 року № 546, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 25 жовтня 2006 року за № 1146/13020 (НПАОП 60.2-1.01-06), ДСТУ 2610-94 «Пасажи́рські автомобі́льні перевезення. Терміни та визначення», ДСТУ 2644-94 «Рейки і основні вироби рейкових скріплень. Терміни та визначення», ДСТУ 2935-94 «Безпека дорожнього руху. Терміни та визначення», ДСТУ 3308-96 «Знаки маршрутні для міського електротранспорту. Технічні умови та правила застосування» (далі – ДСТУ 3308), ДСТУ 3429-96 «Електрична частина електростанції та електричної мережі. Терміни та визначення», ДСТУ 3649:2010 «Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання», ДСТУ 3725-98 «Устави електричних споруд експлуатаційні. Електротяга. Терміни та визначення», ДСТУ 4070-2002 «Вагони трамвайні. Вимоги безпеки й охорони довкілля», ДСТУ 4092-2002 «Безпека дорожнього руху. Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки», ДСТУ 4100-2014 «Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування» (далі – ДСТУ 4100), ДСТУ 4224-2003 «Трамвайні вагони. Системи гальмівні. Загальні технічні вимоги», ДСТУ 4398:2005 «Тролейбуси. Вимоги електробезпеки та

методи контролювання», ДСТУ 4706:2006 «Тролейбуси. Вимоги пожежної безпеки та методи контролювання», ДСТУ 4798:2007 «Вагони трамвайні пасажирські. Розташованість зовнішніх пристроїв освітлення та світлової сигналізації. Технічні вимоги та методи контролювання», ДСТУ 4799:2007 «Вагони трамвайні пасажирські. Вимоги пожежної безпеки та методи контролювання», ДСТУ 4876:2007 «Вагони трамвайні пасажирські. Загальні технічні вимоги», ДСТУ 4905:2008 «Колісні транспортні засоби. Тролейбуси пасажирські. Загальні технічні вимоги», ДСТУ 7388:2013 «Трамвайні вагони та тролейбуси. Експлуатаційні випробування. Організація та порядок проведення», ДСТУ 8634:2016 «Настанови щодо розроблення та поставлення на виробництво нехарчової продукції», ГСТУ 204.04.05.005-2004 «Колії трамвайні. Система технічного обслуговування та ремонту. Загальні положення» (далі – ГСТУ 204.04.05.005-2004), СОУ 60.2-33886519-0003:2006 «Контактна мережа трамвайних та тролейбусних ліній. Система технічного обслуговування та ремонту», затвердженого наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09 січня 2007 року № 1 (далі – СОУ 60.2-33886519-0003:2006). СОУ 60.2-33886519-0001:2006 «Колії трамвайні. Порядок проведення технічного обслуговування та ремонту», затвердженого наказом Міністерства архітектури, будівництва та житлово-комунального господарства України від 19 квітня 2006 року № 131.

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

1. Усі будівлі та споруди міського електричного транспорту повинні утримуватись у справному стані. Двічі на рік вони повинні оглядатися комісією підприємства з метою оцінки технічного стану та підготовки до осінньо-зимового та весняно-літнього періодів експлуатації.

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

На цих об'єктах повинні бути виконані всі передбачені проектною документацією згідно з будівельними нормами, стандартами і правилами роботи, а також змонтоване і випробуване обладнання з дотриманням особливостей на об'єкті виробничого призначення, на якому встановлено технологічне обладнання, повинні бути проведені пусконаладжувальні роботи згідно з технологічним регламентом, передбаченим проектом будівництва, створено безпечні умови для роботи працівників та перебування людей відповідно до вимог нормативно-правових актів з охорони праці та промислової безпеки, пожежної та техногенної безпеки, екологічних і санітарних норм.

3. До прийняття в експлуатацію новозбудованих та реконструйованих об'єктів міського електротранспорту та після закінчення монтажу обладнання проводиться:

- створення необхідних запасів матеріалів, запасних частин, інструменту тощо;

- перевірка готовності до експлуатації змонтованого устаткування з усуненням виявлених несправностей;

- розроблення графіків, інструкцій з експлуатації, технологічних карт тощо;

- підготовка працівників до експлуатації об'єктів;

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

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

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

6. Розміщення реклами на діючих об'єктах міського електричного транспорту здійснюється за погодженням лише з їх власниками або уповноваженими ними органами (особами).

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

До основних функцій підприємств відносяться:

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

здійснення експлуатації об'єктів, споруд, систем, обладнання і устаткування відповідно до вимог національних стандартів, цих Правил та інших нормативно-правових актів, технічної документації;

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

ведення обліку роботи рухомого складу, інших транспортних засобів (електрокари, автомобілі);

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

покращення екологічного стану та захисту навколишнього середовища;

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

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

впровадження сучасних технологій для підвищення рівня надання транспортних послуг;

вирішення кадрових питань з відповідних професій та кваліфікації;

вжиття заходів щодо покращення показників роботи підприємства;

внесення пропозицій щодо змін і доповнень до цих Правил з метою удосконалення експлуатації, організації та технічного обслуговування й ремонту об'єктів міського електричного транспорту.

ІІІ. Загальні вимоги до працівників підприємств міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус)

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

2. Працівники підприємств зобов'язані забезпечувати якісне надання транспортних послуг рухомим складом, вживати всіх заходів для запобігання нещасному випадку з пасажирями або дорожньо-транспортній пригоді, бути охайно одягненими, ввічливими у спілкуванні з ними та інформувати їх про виконання вимог Правил користування міським електричним транспортом (трамваєм, тролейбусом), затверджених відповідним органом місцевого самоврядування.

3. До робіт, пов'язаних з рухом електричного транспорту, експлуатацією та ремонтом електроустановок, перебуванням на висоті, на проїзній частині вулиць та трамвайних коліях, та інших робіт з підвищеною небезпекою

допускаються особи віком не молодше 18 років (водії трамвая і тролейбуса – віком відповідно до вимог Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, (далі – ПДР), які пройшли спеціальне навчання і перевірку знань відповідних нормативно-правових актів з охорони праці згідно з вимогами Типового положення про порядок проведення навчання і перевірку знань з питань охорони праці, затвердженого наказом Державного комітету України з нагляду за охороною праці від 26 січня 2005 року за № 15, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 15 лютого 2005 року за № 231/105 (далі – НПАОП 0.00-4.12-05) та мають відповідні посвідчення. Водії трамвая чи тролейбуса повинні мати посвідчення на право керування рухомим складом відповідної категорії.

4. Працівники підприємств, безпосередньо пов'язані з експлуатацією, технічним обслуговуванням і ремонтом електроустановок (тягових підстанцій, контактних і кабельних мереж, обладнань сигналізації, управління рухом, зв'язку, електрифікованого технологічного устаткування) допускаються до роботи з дотриманням цих Правил, НПАОП 60.2-1.01-06, ПТЕ ЕС, НПАОП 40.1-1.21-98 та інших нормативно-правових актів, що стосуються їх функціональних обов'язків, проходження стажування, складання іспитів, та присвоєння відповідної кваліфікаційної групи з електробезпеки.

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

6. Працівники, під час прийняття на роботу, повинні проходити на підприємстві вступні, первинні, повторні, позапланові та цільові інструктажі з питань охорони праці відповідно до вимог НПАОП 0.00-4.12-05. Повторні інструктажі працівників проводять за графіком, затвердженим наказом підприємства.

7. Навчання, атестація та перевірка знань працівників, які обслуговують об'єкти міського електричного транспорту, здійснюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з промислової безпеки, охорони праці за програмами та в порядку встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування і реалізує державну політику у сфері праці та соціальної політики.

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

спеціалізовані навчальні приміщення;

відповідно обладнані для навчання трамвайні вагони і тролейбуси;

залучені кваліфіковані кадри.

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

IV. Вимоги до експлуатації споруд та устаткування колійного господарства

1. Загальні вимоги

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

2. Перед початком експлуатації трамвайної лінії залежно від величини ухилу, його довжини, наявності кривих, інженерних споруд та інших чинників повинні бути визначені ділянки з важкими умовами руху. Віднесення ділянок колій до ділянок з важкими умовами руху з урахуванням обмежень, зазначених в експлуатаційній документації на конкретний тип трамвайного вагона здійснює технічна комісія, склад якої затверджується керівником підприємства.

3. Перед початком експлуатації трамвайних вагонів, тип яких відрізняється від тих, що експлуатуються, трамвайні лінії необхідно обстежити для забезпечення вимог безпеки руху відповідно до вимог, зазначених у пункті 5 глави 2 розділу IV цих Правил. У разі необхідності до такого обстеження залучаються спеціалізовані проектні, науково-дослідні та інші установи.

4. Поточний ремонт колії та колійних пристроїв проводиться, як правило, без зупинки руху за умови дотримання правил безпеки руху. Значні за обсягом та складністю роботи, в тому числі при капітальному та середньому ремонтах колії виконують із зупинкою руху транспорту або в нічних перервах руху трамваїв.

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

6. У разі необхідності короточасного закриття колії або зупинки руху керівник служби колії повинен не пізніше ніж за один день до початку робіт звернутись до служби руху та надати ескізу схему розташування колій у місцях із зазначенням елементів, що підлягають ремонту.

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

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

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

2. Трамвайні колії і колійні облаштування

1. Усі елементи трамвайної колії повинні забезпечувати плавний та безпечний рух трамвайних поїздів з установленими швидкостями.

2. Порядок і періодичність проведення технічного обслуговування та ремонтів трамвайної колії і колійних облаштувань, перелік посадових осіб на яких покладаються обов'язки щодо його здійснення та складання відповідної технічної документації встановлюється керівником підприємства з урахуванням вимог цих Правил та рекомендацій ГСТУ 204.04.05.005-2004 та СОУ 60.2-33886519-0001:2006.

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

Межі трамвайного полотна, розподіл відповідальності щодо очищення трамвайних колій та колійних споруд, прибирання посадочних майданчиків та

догляду за прилеглими територіями встановлюються згідно з рішеннями органів місцевого самоврядування.

4. Якщо в експлуатації перебувають трамвайні вагони не обладнані системами автоматичного змащення реборд, то рейки на кривих ділянках колії радіусом менше ніж 200 м на всіх ділянках колії повинні примусово змащуватися, за винятком кривих на ухилах або перед пунктами зупинок. Періодичність і порядок змащення, а також норми витрат мастильних матеріалів встановлюються згідно з СОУ 60.2-33886519-0001:2006 та затверджуються керівником підприємства.

5. Під час експлуатації та проведенні технічного обслуговування, планових чи аварійно-відновлювальних ремонтів трамвайної колії і колійних облаштувань необхідно забезпечити дотримання наступних вимог:

1) відстань у плані між осями суміжних трамвайних колій на прямих ділянках повинна забезпечувати безпечну відстань:

між трамвайним вагоном і опорою контактної мережі, яка розташована у міжколійному просторі - не менше ніж 300 мм;

між сходиною (бортом) трамвайного вагона і краєм посадочного майданчика (підвищеної платформи) - не більше ніж 50 мм;

між кузовом вагона і шумозахисним екраном - не менше 600мм;

між трамвайними вагонами за відсутності опор контактної мережі у міжколійних просторах як на прямих, так і на кривих ділянках - не менше ніж 600 мм. На початку і в кінці кривих ділянок зазор безпеки можна зменшити до 300 мм на відстані не більше ніж 20 м;

2) мінімальні відстані між осями суміжних трамвайних колій на прямих ділянках повинні бути не менше, зазначених у додатку 1;

3) мінімальні відстані між осями суміжних трамвайних колій на кривих ділянках повинні бути не менше, зазначених у додатку 2;

4) мінімальні відстані від осі трамвайної колії на прямих ділянках до будинків, споруд і пристроїв повинні бути не менше, зазначених у додатку 3.

На кривих ділянках ці відстані треба збільшувати на величину виносу або звису кузова вагона, наведених у додатку 4;

5) під час укладання рейок на дерев'яні шпали можна застосовувати як нероздільне так і роздільне кріплення. При нероздільному кріпленні рейки прикріплюються («пришиваються») і до підкладки і до шпали не менше ніж шістьма костурами (по 3 шт. на підкладку). При роздільному кріпленні застосовуються шурупи та клеми (жорсткі, пружинні). При кріпленні рейок до залізобетонних шпал також застосовуються роздільне (клемо-болтове) і нероздільне безпідкладочне кріплення;

6) кількість шпал (дерев'яних або залізобетонних) одиночної трамвайної колії незалежно від типу рейок та баласту повинна становити не менше:

для колії швидкісного трамвая на прямих та кривих ділянках радіусом 1200 м та більше – 1680 шт./км;

на кривих ділянках радіусом менше 1200 м – 1840 шт./км;

для колій звичайного трамвая – 1680 шт./км;

для службових колій, а також розташованих на території депо або ремонтних майстерень (заводів) – 1440 шт./км.

Кількість брусів (шпал) у вузлових з'єднаннях визначається відповідно до епюри укладання;

7) рейки трамвайної колії при кріпленні костурами і з верхнім дорожнім покриттям колії повинні бути скріплені поперечними колійними тягами через проміжки:

3-3,5 м – на прямих ділянках та кривих радіусом більше 200 м;

2,5-3 м – на кривих радіусом 75-200 м;

2-2,5 м – на кривих радіусом до 75 м.

На відкритих коліях поперечні тяги необхідно встановлювати на кривих ділянках радіусом до 200 м за тими ж нормами, що і на коліях з верхнім покриттям.

Якщо колія покрита збірними залізобетонними плитами можна змінювати відстань між тягами з розрахунку, щоб тяги розташовувались у зазорах між плитами.

При укладанні рейок із спеціальними кріпленнями застосування тяг не обов'язкове;

8) ширина трамвайної колії на прямих та на кривих ділянках повинна бути в межах показників згідно з додатком 5;

9) на кривих ділянках колії треба не допускати відхилень понад 20 мм показників узвишся головки зовнішньої рейки над головкою внутрішньої рейки в залежності від радіуса кривої, умов руху та місця її розташування, наведених відповідно у таблицях 1 - 3 додатку 6;

10) на трамвайних коліях, розташованих на самотійному або відокремленому полотні збоку від проїжджої частини, при висоті насипу понад 2 м, а також на кривих незалежно від радіуса, розташованих на ухилах більше 50%, та на кривих радіусом менше 200 м незалежно від ухилу, із зовнішнього боку колії необхідно передбачити встановлення охоронного бруса (рейки);

11) ширина жолобу між рейкою та контррейкою повинна становити 35 мм. Допускається збільшення ширини жолобу в процесі експлуатації не більше 15 мм.

Кінці контррейок довжиною 4 м повинні бути випущені на прямі, які сполучаються з кривою, а на довжині 0,8 м - відігнуті усередину колії та знижені до рівня ходової рейки. При цьому ширина жолоба в кінці контррейки повинна бути не менше 60 мм. Контррейка під час експлуатації повинна бути вище ходової рейки на 10 – 25 мм;

12) на відкритих коліях із ухилом більше 20% з довжиною ділянок понад 200 м при костуровому або шурупному кріпленні на дерев'яних шпалах, на підходах до мостів та шляхопроводів з безбаластною проїжджою частиною незалежно від поздовжнього профілю та плану колії, а також на інших ділянках, де можливий угон рейок, повинні застосовуватись протиугони;

13) збірні рейкові стики повинні бути з'єднані накладками та туго затягнуті болтами з пружинними шайбами. Електричний опір збірного стику не повинен перевищувати опір цілої рейки довжиною 2,5 м;

14) для підвищення електропровідності збірних рейкових стиків повинні бути приварені електроз'єднувачі, які відповідають вимогам ГОСТ 9.602;

15) електроз'єднувачі стиків та ті, що з'єднують кабелі живлення з рейками, виготовляють із будь-якого дроту (пластини), що має площу перерізу, еквівалентну за електропровідністю площі 70 мм² з'єднання із міді. Площа поверхні контакту в місці приварювання повинна бути не менше ніж 500 мм²;

16) електричні міжрейкові, міжколійні та обвідні з'єднання можуть бути

виготовлені із будь-якого дроту (пластини), що має площу перерізу, еквівалентну за електропровідністю площі 35 мм^2 з'єднання з міді. Площа поверхні контакту в місці приварювання повинна бути не менше ніж 250 мм^2 .

Ці з'єднання треба встановлювати:

міжрейкові - між обома рейками колії через 150 м;

міжколійні - між коліями через 300 м;

обвідні - з обох боків збірних стрілок, хрестовин, перехрещень та температурних компенсаторів;

з обох боків збірних стрілок, хрестовин та перехрещень, а також в місцях підключення мінусових кабелів.

17) на відкритих коліях збірні стики повинні розміщуватись відповідно до температурного розрахунку:

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

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

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

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

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

18) механічні (збірні) рейкові стики в процесі експлуатації повинні мати проміжок між кінцями рейок (зазор) не більше ніж 10 мм при максимальній літній температурі рейки на об'єкті. У разі, коли механічні рейкові стики, в процесі експлуатації виконують функції температурних компенсаторів, зазор в

стиках повинен бути не більший 30 мм при мінімальній зимовій температурі рейки на об'єкті.

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

6. Не допускається експлуатація:

1) рейок, зношення яких перевищує норми, наведені у додатку 7;

2) дерев'яних шпал з механічним зносом під підкладкою глибиною більше ніж 20 мм, з подовжньою тріщиною, яка сягає подошви рейки, із значною гнилизною або не просякнутих масляним антисептиком, а також залізобетонних із наскрізними тріщинами або руйнування бетону у зоні закладних деталей;

3) ділянок колії з перекосом колії (просідання однієї і другої рейкової нитки, розташованих навскіс одна проти другої на відстані менше ніж 8 м) понад 10 мм, за винятком ділянок між оберненими кривими, а також у складних вузлових з'єднаннях;

4) ділянок колії з місцевими просіданнями обох рейкових ниток, а також однієї рейкової нитки відносно другої понад 20 мм;

5) ділянок колії з відхилом ширини жолобу між рейкою та контррейкою та висоти контррейки відносно рівня рейки більше ніж 15 мм;

6) стрілок та хрестовин у разі перевищення граничних значень зношення їх складників, наведених у додатку 8;

7) трамвайних колій та спецчастин, ширина яких збільшилася, проти нормальної, більше ніж на:

12 мм для прямих ділянок та спецчастин;

25 мм для кривих ділянок колії з урахуванням бокового зносу рейок;

ширина жолобу між рейкою та контррейкою в процесі експлуатації, перевищує нормативне значення більше ніж на 15 мм.

Ширина колії вимірюється на висоті 8 мм від поверхні головок рейок;

8) спецчастин із сталевих литва за наявності:

тріщин або злому вістряка;

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

виступу в накаті жолобу глухих стрілок більше 3 мм;

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

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

зниження вістряка одновістрякових стрілок відносно рамної рейки більше ніж на 7 мм.

бокового зношення вістряка більше ніж на 12 мм.

Кінець вістряка повинен бути не вище рівня рамної рейки;

9) збірних спецчастин за наявності:

тріщин або злому вістряка;

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

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

бокового зношення вістряка більше ніж на 10 мм.

3. Колійні електрифіковані стрілочні переводи

1. Для зміни напрямку руху застосовуються стрілочні переводи з дистанційним управлінням та електричним приводом.

За способом управління автоматизовані стрілки поділяються на:

керовані водієм з кабіни вагона;

керовані з поста централізованого управління спеціально призначеними особами (операторами);

програмно-керовані стрілки.

2. Нормальним положенням керованих електрифікованих стрілок є напрямок, який прийнято як основний для конкретного трамвайного господарства (праве або ліве).

Повернення стрілки на основний напрямок після їх спрацьовування повинно відбуватися автоматично.

Дозволяється зберігати положення стрілок, керованих водієм, у напрямку найбільшої інтенсивності руху незалежно від основного. На всіх стрілках повинна передбачатись можливість їх ручного переведення.

3. Технічне обслуговування та ремонт електрифікованих стрілок проводять за графіком та інструкцією, затвердженими наказом керівника підприємства.

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

5. При технічному обслуговуванні, проведенні планових чи аварійних ремонтних робіт стрілочних переводів з дистанційним управлінням та електричним приводом необхідно забезпечити виконання наступних вимог:

- 1) водовідвідні засоби повинні забезпечувати якісне відведення води від стрілочних переводів;
- 2) стрілочний електропривід та електрообігрів, встановлені між рейками, не повинні виступати над рівнем головки рейки;
- 3) освітлення стрілочних переводів повинно забезпечувати їх видимість у разі негоди та у темний час доби;
- 4) негативний (мінусовий) полюс електрифікованих стрілок, які живляться постійним струмом від контактної мережі трамвая, у підземній своїй частині повинен бути виконаний кабелем з мідною жилою площею перетину не менше 25 мм² та надійно з'єднаним з рейкою. Забороняється використовувати як негативний провідник заземлення конструкції;
- 5) електроустаткування та електрообігрів електрифікованих стрілок повинні мати справну подвійну ізоляцію відносно заземлених частин. Металеві шафи, корпуси, кожухи та пульты електроустаткування стрілок, які розташовуються на висоті менше 2,5 м від поверхні землі, мають бути заземлені;
- 6) під час монтажу обладнання електрифікованих стрілок працівник повинен дотримуватись вимог, НПАОП 40.1-1.21-98, НПАОП 40.1-1.32-01, ПТЕ ЕС та НПАОП 60.2-1.01-06;

7) повітряні контакти, встановлені на контактному проводі, не повинні порушувати механічної та електричної міцності елементів контактної мережі;

8) повітряні контакти та приєднання живлення від контактної мережі повинні розташовуватись на одному боці від секційного ізолятора.

Забороняється перемикати секційні ізолятори контактної мережі обладнанням електрифікованої стрілки;

9) автоматичні стрілки, розташовані на зворотних пунктах, у вузлах з великою частотою руху трамвая та всі централізовані стрілки, повинні бути обладнані системою автоматичного блокування, яка не допускає можливості переведення стрілок під час руху поїзда. У разі несправності системи автоматичного блокування, дистанційне керування стрілкою повинно бути вимкнено, а керування стрілками виконуватися водієм трамвая власноруч;

10) на підходах до автоматизованої стрілки, керованої водієм, з правого боку повинен бути встановлений покажчик з написом «Автомат-стрілка»;

11) обладнання автоматизованих стрілок, встановлене на опорах контактної мережі, стінах будинків або спеціальних колонках, не повинно заважати рухові транспорту та пішоходів і бути надійно захищено від несанкціонованого доступу;

12) централізовані пости управління електрифікованими стрілками повинні розташовуватися у місцях, які забезпечують нормальну видимість стрілочного вузла та маршрутних покажчиків трамвайних поїздів;

13) розташування та конструкція централізованих постів повинні забезпечувати безпеку осіб, які управляють стрілками, і не заважати рухові транспорту та пішоходів;

14) пости централізованого керування стрілками повинні бути обладнані пультами зі світловою сигналізацією, що відображає положення стрілок та роботу системи блокування, а централізовані стрілки світлофорною сигналізацією.

Забороняється користуватися пультом управління в разі несправності системи автоматичного блокування або світлової сигналізації;

15) приміщення центрального поста керування повинно відповідати вимогам санітарних норм. Допускається використання електричних опалювальних приладів за умови дотримання вимог НПАОП 40.1-1.21-98, НПАОП 40.1-1.32-01, ПТЕ ЕС та НПАОП 60.2-1.01-06;

16) обладнання програмно-керованих стрілок повинно забезпечувати надійне сприйняття сигналу з трамвайного поїзда, що підходить до стрілки, за будь-яких метеорологічних умов і рівнів радіоперешкод, магнітних та електростатичних полів та передбачати блокування переведення під час перебування на стрілці трамвайного поїзда;

17) у разі можливих несправностей обладнання програмного керування повинно передбачати світлову сигналізацію для водіїв трамвайних поїздів;

18) шафи обладнання програмно-керованих стрілок повинно бути у місцях недоступних для сторонніх осіб.

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

1. Тунелі та споруди швидкісного трамвая повинні мати справні засоби протипожежного захисту, а також технічні засоби сигналізації та тунельного зв'язку. Відповідальність за їх належне функціонування несуть власники.

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

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

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

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

один раз на місяць з вимірюванням ширини колії;

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

5. Технічне нівелювання тунелів виконується:

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

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

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

6. Перевірка технічного стану тунелів, їх штучних споруд із залученням спеціалізованих підприємств, установ чи організацій здійснюється відповідно до Порядку проведення обстеження прийнятих в експлуатацію об'єктів будівництва, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2017 року № 257. Рішення щодо необхідності здійснення такого обстеження приймається власником об'єктів.

7. Прийняття в експлуатацію реконструйованих або капітально відремонтованих тунелів здійснюється відповідно до вимог постанови Кабінету Міністрів України від 13 квітня 2011 року № 461 «Питання прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів».

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

9. Огляд стану тунелів та їх штучних споруд в процесі експлуатації складається з щодобових, періодичних і контрольних (комісійних) оглядів.

10. Щодобовий огляд штучних споруд здійснюється обхідником в нічний час.

11. Обхідник повинен:

бути одягнутий у сигнальний жилет;

мати справний електричний ліхтар, крейду для позначення дефектних місць та блокнот для запису дефектів;

підтримувати зв'язок з диспетчером руху.

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

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

1) у перегінних тунелях:

наявність протікань крізь тунельну оправу;

випучування металоізоляції;

наявність мулу, сміття, мастила у лотках та зумпфах;

стан пробок тюбінгів;

стан швів між елементами та кільцями оправы;

наявність видимих тріщин, сколів, оголення арматури;

наявність сторонніх предметів;

стан кріплення кронштейнів та держаків до оправы;

стан бетонних лотків, банкеток;

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

2) у станційних тунелях:

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

наявність мулу, сміття у водовідвідних ринвах;

випадання плиток облицювання;

цілісність архітектурних деталей;

3) на мостах та шляхопроводах швидкісних ліній трамвая:

порушення передмостових укосів;

видимі деформації та руйнування конструкцій;

цілісність огорожень;

наявність сторонніх предметів;

4) на насипах, дамбах, у виїмках ліній швидкісного трамвая:

порушення форми укосів, замулення;
обрушення кюветів;
заростання травою або чагарниками;
наявність сторонніх предметів.

14. Порядок виходу на відповідні ділянки і повернення обхідника має регламентуватися інструкцією, затвердженою наказом підприємства.

15. До робіт, пов'язаних з щодобовим оглядом тунельних споруд допускаються особи, що пройшли перевірку знання з виявлення ознак несправностей штучних споруд, трамвайної колії, контактної мережі та устаткування розташованого вздовж колії.

16. Результати щоденного огляду обхідник реєструє в технічному журналі дільниці для планування робіт щодо усунення помічених недоліків.

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

за місячними графіками, затвердженими керівником підрозділу підприємства, на який покладено обов'язки щодо утримання тунелів;

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

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

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

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

19. Порядок доступу на споруди та повернення працівників регламентується відповідними інструкціями, затвердженими наказом підприємства.

20. Майстер ділянки штучних споруд повинен здійснювати:

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

щомісячну перевірку стану та просторового положення штучних споруд, притунельних та примостових споруд, закладних деталей кріплення контактної мережі, кабельні мости;

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

21. Результати щотижневого огляду повинні записуватися у відповідних технічних журналах, де робиться запис про завдання на усунення недоліків, а щомісячного огляду - до технічних журналів діляниць, штучних споруд, а найбільш значні зауваження записуватись до книги тунельних споруд (книги мостів), форми яких затверджуються наказом підприємства.

22. Контрольний огляд стану штучних споруд (у разі необхідності з розкриттям конструкцій), устаткування розміщеного у цих спорудах та

облицювання здійснюється двічі на рік комісією, склад якої затверджується наказом керівника підприємства.

За результати цього контролю:

оформлюються відповідні акти, на підставі яких керівником приймається рішення щодо подальшої експлуатації штучних споруд;

вносяться записи до книги тунельних споруд (книги мостів).

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

24. Перелік завдань та відмітки про їх виконання заносяться до технічного журналу штучних споруд, форма якого затверджується наказом керівника підприємства. Нагляд за дотриманням вимог інструкцій та безпекою праці під час виконання робіт покладається на тунельного майстра, який безпосередньо керує роботами.

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

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

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

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

Термін виконання позапланового контролю визначається керівником підприємства.

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

28. Водії рухомого складу під час руху повинні сповіщати диспетчера про появу сторонніх предметів, викидів ґрунту та ґрунтових вод, вертикальних чи бокових поштовхів з боку колії, видимих перекошувань конструкції.

5. Диспетчерське керування в колійному господарстві

1. Оперативне керівництво експлуатацією та усуненням виникаючих несправностей та пошкоджень колій внаслідок аварій та несприятливих погодних умов здійснює диспетчер служби колії або інша особа, уповноважена керівником служби на виконання цих функцій.

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

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

2. На диспетчерському пункті служби колії повинні бути:

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

схеми вузлових з'єднань трамвайних колій;

журнал записів заявок несправностей трамвайних колій та відміток про їх виконання;

перелік ділянок на яких встановлені обмеження швидкості руху;

журнал виїзду на лінію спеціального рухомого складу трамваїв;

журнал сходів вагонів з рейок та затримок руху;

аптечка з медикаментами;

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

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

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

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

2. Будівлі, споруди, обладнання та оснащення цехів, дільниць та інших виробничих і допоміжних підрозділів повинні утримуватися у справному стані, відповідати показникам виробничих програм підприємств, а також вимогам НПАОП 60.2-1.01-06, НПАОП 40.1-1.21-98, НПАОП 40.1-1.32-01, ПТЕ ЕС,

нормативно-правових актів пожежної та техногенної безпеки, екологічних і санітарних норм.

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

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

5. Будівлі, споруди, обладнання й територія підприємства повинні охоронятися.

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

7. У цехах та на дільницях на видних місцях повинні бути вивішені правила внутрішнього трудового розпорядку, інструкції з охорони праці, виробничої санітарії та засоби протипожежного захисту, а також схема аварійної евакуації.

VI. Вимоги до експлуатації пунктів зупинок та кінцевих станцій

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

постійні;

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

технічні, на яких посадка та висадка пасажирів забороняється.

2. Всі споруди, елементи улаштування зупинок і станцій повинні утримуватися у справному стані і відповідати вимогам безпеки руху.

В темний час доби посадочні майданчики і підходи до них повинні бути освітлені.

Покриття пункту зупинки слід регулярно прибирати від сміття, очищувати від снігу і льоду. У разі ожеледиці, льодові нашарування посадочного майданчика посипати піском. Сніговий вал, що утворився уздовж зупинки після очищення проїзної частини необхідно розчищати на довжину посадочного майданчика та на 5-10 метрів у кожний бік за його межі.

Урни, розміщені в межах зупинки, повинні очищуватись у разі наповнення їх сміттям.

3. На пунктах зупинок встановлюються інформаційно-вказівні знаки відповідно до вимог ДСТУ 3308:96 та ДСТУ 4100:2014.

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

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

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

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

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

8. На кінцевих станціях повинні бути:

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

службові, санітарно-побутові приміщення та приміщення для харчування і короткого відпочинку поїзних бригад і обслуговуючих проналу;

павільйон для пасажирів;

гучномовні установки.

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

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

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

план пасажирської станції;

схему маршрутів;

розклад руху із зазначенням номерів платформ;

таблиці вартості проїзду та перевезення багажу;

- правила перевезення пасажирів та багажу;
- схему розташування та нумерацію місць у рухомому складі різних моделей;
- показники та довідкові таблиці з інформацією про місце розташування та порядок роботи службових приміщень станції.

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

VII. Вимоги до експлуатації споруд та устаткування енергозабезпечення

1. Загальні вимоги

1. Під час експлуатації устаткування енергозабезпечення працівники повинні:

- забезпечувати безперебійне електропостачання руху трамваїв і тролейбусів;

- здійснювати заходи щодо скорочення втрат і витрат енергії в пристроях електропостачання, зниження собівартості перетворення електроенергії;

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

- розробляти необхідну технічну і експлуатаційну документацію;

- надавати встановлену звітність в порядку підпорядкування.

2. Споживання електричної енергії фіксується засобами вимірювальної техніки.

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

4. Утримання, технічне обслуговування та ремонт устаткування енергозабезпечення необхідно здійснювати згідно з ПТЕ ЕС, ПУЕ, НПАОП 40.1-1.32-01, НПАОП 60.2-1.01-06, СОУ 60.2-33886519-0003:2006 та цими Правилами.

5. Графік проведення технічного обслуговування та ремонту об'єктів затверджує керівник підприємства (служби).

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

7. Забороняється електроживлення сторонніх споживачів від шин змінного струму 10 (6) кВ чи в розріз високовольтної кабельної лінії від шин постійного струму чи контактної мережі 600 В, а також від шин трансформаторів власних потреб.

2. Тягові підстанції

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

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

схема зовнішнього електропостачання тягової підстанції;

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

оперативний (експлуатаційний) журнал;

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

інструкції з охорони праці та пожежної безпеки;

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

В оперативний (експлуатаційний) журнал вносять у хронологічному порядку записи щодо:

часу приймання та здавання зміни, вказівок та розпоряджень керівних працівників, виконаних перемикань, розпоряджень про допуск до роботи працівників, які проводили на підстанції ремонтно-налагоджувальні роботи, відомостей про зміну режиму роботи обладнання, апаратури захисту та автоматики, зміни у схемах секціонування та живлення тягової мережі, переліку та обсягів виконаної роботи під час ліквідації аварій та пошкоджень тощо.

2. На тяговій підстанції повинні бути:

запчастини, комплект інструменту, плакати з охорони праці, протипожежний інвентар за встановленою службою енергозабезпечення номенклатурою;

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

аптечка з медикаментами.

3. На центральному диспетчерському пункті електропостачання повинні бути:

правила внутрішнього розпорядку служби енергозабезпечення, ці Правила і ПТЕ ЕС;

інструкції з охорони праці та пожежної безпеки для диспетчерських працівників;

схеми зовнішнього електропостачання усіх тягових підстанцій;

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

4. Працівники тягових підстанцій повинні забезпечувати:

контроль за станом та режимом роботи всього обладнання;

проведення оперативних перемикань;

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

5. Усі роботи, пов'язані з перемиканням у розподільних пристроях, а також з режимом роботи обладнання, оперативні та ремонтні працівники повинні виконувати з відома або за вказівками чергового диспетчера з електропостачання. Порядок та обсяг робіт, а також час виконання можуть бути передані телефоном із записом в оперативному журналі підстанції. Роботи, зазначені в наряді, дозволено виконувати тільки після перевірки наряду черговим диспетчером та з його дозволу з відповідним записом в оперативному журналі диспетчерського пункту.

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

7. В електроустановках напругою понад 1 кВ перемикання виконують:

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

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

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

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

8. Перемикачів в розподільному обладнанні здійснюють у такому порядку:

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

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

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

9. Обсяг завдання з оперативних перемикачів визначають оперативні працівники вищого рівня та диспетчер.

Якщо виявлено несправності блокування вимикача з роз'єднувачем, працівник повинен повідомити про це старшу за посадою особу з оперативного складу або диспетчера. Виконувати перемикачів з тимчасовим зняттям

блокування можна тільки за умови наявності дозволу та у присутності особи, яка дає цей дозвіл.

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

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

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

11. Вимкнення, увімкнення під напругу або навантаження, приєднання в колі якого є вимикач, повинно виконуватись за його допомогою.

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

намагнічувального струму силових трансформаторів на напругу 6 – 10 кВ;

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

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

Допустимі значення сили струмів, що вимикаються і вмикаються роз'єднувачами, повинні бути визначені технічною документацією заводу виробника.

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

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

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

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

наявності надійного захисту підземних споруд від блукаючих струмів.

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

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

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

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

15. У випадках, якщо ділянки контактної мережі проходять по відкритій і незабудованій місцевості (вилітні лінії) або по вулицях з малоповерховими будинками та односторонньою забудовою необхідно періодично контролювати стан

систем захисту електрообладнання тягових підстанцій від атмосферних перенапруг з боку контактної мережі.

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

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

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

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

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

При автоматичному вимиканні та блокуванні лінійного вимикача 600 В, обладнаного АПВ, оперативному працівнику до отримання інформації про стан тягової мережі дозволено виконати одне пробне вмикання через (після витримки) 30 секунд – для вимикачів, не обладнаних струмочасозалежним або

іншим захистом від малих струмів короткого замикання, і (після витримки) через 3-4 хвилини – для вимикачів, обладнаних таким захистом.

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

3. Контактна мережа

1. Уведення в експлуатацію збудованої контактної мережі здійснюється відповідно до вимог постанови Кабінету Міністрів України від 13 квітня 2011 року № 461 «Питання прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів».

Подання напруги на збудовані або відновлені ділянки контактної мережі треба виконувати з дотриманням наступного порядку:

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

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

виведення людей із зони контактної мережі;

готовність контактної мережі до приймання напруги.

Контактну мережу вважають під напругою з моменту першої подачі напруги.

Після першої подачі напруги в контактну мережу, організація, що виконувала роботи з улаштування чи відновлення цієї мережі, наступні роботи може проводити тільки з усного чи письмового дозволу диспетчера служби енергозабезпечення з реєстрацією його в журналі обліку робіт за нарядами і розпорядженнями.

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

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

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

35-130 Н/мм² для мідних (бронзових) проводів простих ланцюгових і простих петльових підвісок.

Регулювання натягу повинно проводитися за графіком відповідно до інструкцій, затверджених наказом керівника служби енергозабезпечення.

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

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

зниження механічних характеристик унаслідок дії високих температур; розшарування, скручування на значній довжині та відпалювання алюмінієвої частини сталевалюмінієвого проводу;

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

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

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

6. Забороняється розміщувати та закріплювати на фіксуючих та несучих поперечинах контактної мережі будь які предмети.

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

- схема електропостачання ділянки;

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

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

- робочі креслення пристроїв контактної мережі;

- сертифікати (технічні умови, технічні паспорти) встановлених виробів;

- графіки ремонту й регулювання;

- акти приймання ділянок в експлуатацію;

- журнал ремонтів й регулювання контактної мережі.

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

8. Під час експлуатації при проведенні технічного обслуговування, планових чи відновлювальних ремонтів контактної мережі необхідно забезпечити:

1) довжину прогонів контактної підвіски на прямих ділянках згідно з додатком 8;

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

Допускається зниження висоти підвішування контактних проводів:

всередині виробничих приміщень – до 5,2 м;

у прорізі воріт будівель – до 4,7 м;

під інженерними спорудами та у приміщеннях закритих стоянок – до 4,4 м;

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

у тунелях швидкісного трамвая – до 3,7 м.

У разі перехрещення трамвайної та тролейбусної ліній на одному рівні з неелектрифікованими залізничними коліями висота підвішування та відстані між пунктами підвішування контактних проводів повинні встановлюватися з таким розрахунком, щоб за найгірших поєднань температури та навантаження (з урахуванням вітру та ожеледі) контактні проводи не опускалися у місці перехрещення нижче 5,75 м від рівня головки залізничної рейки;

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

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

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

5) кути злому контактних проводів трамвайних ліній у плані не повинні перевищувати величин, встановлених технічними умовами для відповідної арматури та фіксуючих пристроїв (затискачів, фіксаторів, зворотних фіксаторів, держаків кривої тощо).

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

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

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

Злом у горизонтальній площині на спеціальних частинах конструкцій не допускається;

6) встановлення спеціальних частин контактної мережі тільки на ділянках траси з ухилом менше 15 ‰.

Встановлення спеціальних частин контактної мережі з ізольованими ходовими елементами допускається на таких поздовжніх ухилах траси:

перехрещення тролейбусних ліній - до 20 ‰;

перехрещення трамвайної і тролейбусної ліній - до 25 ‰;

стрілочні вузли керовані - до 25 ‰;

стрілочні вузли східні - до 30 ‰;

секційні ізолятори - до 20 ‰ для трамваїв та 30 ‰ - для тролейбусів.

На підйомах з граничними ухилами слід передбачати конструкцію перехрещення на контактній мережі, яка забезпечує рух під струмом на підйом.

Конструкції перехрещення ліній трамвая і тролейбуса повинні забезпечувати проходження перехрещення тролейбусом під струмом, а трамваєм - на вибігу;

7) наявність та справність дугогасних пристроїв на вході ізольованих елементів спеціальних частин контактної мережі та секційних ізоляторах;

8) довжину струн поперечно-ланцюгового підтримуючого пристрою контактної мережі – не менше 0,5 м. Відстань від контактного проводу до натяжного ізолятора на поперечці не повинна перевищувати 2 м;

9) відстань від точок кріплення (крюків, розеток) до краю будинків, а також віконних і дверних прорізів повинна бути не менше 0,5 м.

У разі обладнання контактної мережі з кріпленням підвіски на стінах житлових і громадських будинків необхідно встановлювати пристосування для поглинання шуму (шумоглушники);

10) розташування опор контактної мережі трамвая і тролейбуса вздовж дороги на тротуарах або газонах на відстані від лицьової грані бортового каменя до зовнішньої поверхні опори не менше 0,6 м. Допускається розташовування окремих опор у дворах, біля стін будинків, у зонах зелених

насаджень. Якщо встановлюються опори вздовж доріг, не обмежених бортовим каменем, їх слід розташовувати на узбіччі на відстані не менше 1,75 м від краю проїзної частини (асфальтового покриття) з улаштуванням типової бар'єрної огорожі;

11) не менше двох ступенів ізоляції всіх пристроїв, що перебувають під напругою контактної мережі трамвая і тролейбуса, щодо:

опорних конструкцій (опор, будинків, інженерних споруд);

струмопровідних елементів контактної підвіски найближчих ліній трамвая і тролейбуса;

проводів та обладнання іншого призначення.

Між проводами позитивної і негативної полярності однієї тролейбусної контактної лінії дозволяється встановлювати один ступінь ізоляції за умови забезпечення ізоляції, розрахованої на випробувальну напругу 5 кВ. Шумоглушники і дерев'яні опори ізоляцією не вважаються.

Ізоляційні щити і бруски, до яких кріпляться контактні проводи на стельових підвісках, можуть вважатися другим ступенем ізоляції, якщо вони розраховані на випробувальну напругу 5 кВ;

12) на фіксованих гнучких поперечках ізоляцію в місцях кріплення проводів до поперечок та поперечок до опорних конструкцій на відстані не менше 1,5 м і не більше 2,0 м від кожного контактного проводу.

Якщо відстань між контактними проводами трамвая менше 6 м, ізоляцію в поперечинах між цими проводами слід встановлювати посередині.

У разі використання неізольованої підвіски у контактній мережі трамвая, можна не передбачати ізоляції в місці кріплення контактного проводу до поперечки;

13) ізоляцію несучих гнучких поперечок із сталевих канатів від:
контактних і підсилюючих проводів;

спеціальних частин контактної мережі;
поздовжніх несучих тросів ланцюгових підвісок;
опорних конструкцій.

14) віддалення елементів контактної мережі, що перебувають під напругою, на відстань не менше:

від опорних конструкцій - 1,5 м;

від балконів будинків і віконних прорізів - 2,0 м;

від ізольованих кронштейнів - 0,25 м;

від стовбурів дерев - 1,5 м;

від гілок дерев - 1,0 м;

від металевих частин інженерних споруд за умови вільного підвішування (в прольоті) - 0,2 м;

при жорсткому кріпленні - 0,1 м.

У разі неможливості дотримання зазначених вимог необхідно передбачити спеціальні захисні пристрої (ізоляційні кожухи, щити, тощо);

15) відстань усіх поперечок, що вільно перетинають контактні проводи, не менше 0,7 м від проводів. Якщо не можна дотриматись цих вимог, між поперечкою і контактними проводами, що перетинаються нею, повинно бути забезпечено жорстке ізольоване кріплення;

16) наявність та цілісність ізоляційних щитів над контактними проводами, розташованими під сталевими конструкціями інженерних споруд, а також забезпечення їх виступу на 0,25 м за крайні точки споруди;

17) при виконанні аварійних підвішувань контактного мідного або бронзового проводу щільність струму не більше 7 А/мм^2 на час не більше 0,5 години при температурі навколишнього повітря до 20° С і на всі години

найбільшого навантаження – протягом доби при мінусових температурах навколишнього повітря;

18) наявність та справність у пунктах живлення контактної мережі гнучких перемичок з ізолюваного мідного проводу площею перетину не менше 95 мм^2 , який з'єднує за допомогою живильних зажимів живильний провід з контактними;

19) наявність та справність перемичок між контактними проводами двоколіїної лінії. Контактні проводи двоколіїної лінії повинні з'єднуватися між собою перемичками площею перетину не менше площі перетину одного контактного проводу через кожні 150 - 200 м. Міжколіїні перемички необхідно також встановлювати з обох боків кожного секційного ізолятора в межах перших двох прольотів.

У разі розташування секційного ізолятора ближче 100 м від оборотного кільця або місця перетину контактних проводів на вузлі міжколіїна перемичка повинна бути встановлена тільки з боку, протилежного кільцю або перетину.

4. Кабельна мережа

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

затверджена схема кабельних ліній;

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

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

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

протоколи випробувань кабелів після прокладання;

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

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

3. Залежно від інтенсивності руху на лініях маршрутної мережі повинні бути визначені схеми нормального та аварійного режимів живлення контактної мережі.

Схеми живлення і секціонування контактної мережі повинні передбачати можливість вимкнення будь-якого кабелю для його огляду і ремонту без зупинки або зміни інтенсивності руху на лінії.

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

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

6. Експлуатація кабельних мереж повинна забезпечувати надійне енергопостачання споживачів і відповідати ПТЕ ЕС, НПАОП 40.1-1.21-98, цим Правилам та забезпечувати захист підземних металевих споруд від корозії блукаючими струмами.

7. Під час технічного обслуговування та ремонтів кабельної мережі необхідно дотримуватися наступних вимог:

1) для кабелів постійного струму позитивного і негативного потенціалу повинні застосовуватися одножильні броньовані кабелі, що мають не менше двох контрольних жил.

До переобладнання кабельних ліній дозволяється експлуатація прокладених трижильних, а також одножильних броньованих кабелів на напругу 1000 В без контрольних жил;

2) повинен контролюватися показник навантаження кожного кабелю на його відповідність розрахунковим значенням та вимогам ПТЕ ЕС;

3) на період усунення аварійного режиму допускається перевантаження струмом:

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

кабелів з гумовою ізоляцією і вулканізованого поліетилену – на 18 відсотків від тривало допустимого навантаження протягом до 6 годин на добу упродовж 5 діб, але не більше ніж 100 годин на рік, якщо навантаження в інші періоди не перевищувало тривало допустимого.

Для кабелів, що експлуатуються понад 15 років, перевантаження струмом не повинно перевищувати 10 відсотків;

4) на кабелях змінного струму напругою 6 – 10 кВ і постійного струму до 1000 В слід застосовувати свинцеві, епоксидні та термоусаджувальні муфти. Дозволяється застосовувати інші муфти за умови затвердженої технології монтажу;

5) введення силових кабелів у будинки, а також влаштування проходів через перекриття і капітальні стіни необхідно здійснювати в трубах з не електропровідного матеріалу;

6) броня, свинцева і алюмінієва оболонки кабелю, корпус сталевих кінцевої муфти (воронки), а також кріплення муфти повинні бути електрично з'єднані одне з одним, а на електротягових підстанціях, крім того – з контуром заземлення;

7) у броні, свинцевих і алюмінієвих оболонках кабелів не дозволяються розриви. Під час монтажу з'єднувальних муфт броня зрошуваних кінців кабелів та їх оболонки повинні бути електрично з'єднані;

8) у всіх кінцевих заділках, а також у всіх доступних огляду місцях прокладання кабелів, вони повинні маркуватися. Спосіб нанесення маркування на бирку визначається відповідно до інструкції, затвердженої керівником електрогосподарства.

Шини постійного струму, повинні мати розпізнавальне забарвлення: кабелі позитивного потенціалу – червоне, негативного – синє.

Шини змінного струму повинні мати розпізнавальне забарвлення: фаза А – жовте, фаза В – зелене, фаза С – червоне;

9) для вирівнювання потенціалів пунктів приєднання кабелів до рейок повинні застосовуватися регулюючі пристрої (статичні вольто-додаткові установки або додаткові резистори);

10) кабельна мережа підлягає періодичним випробуванням відповідно до ПТЕ ЕС. Випробування кабелів здійснюється підвищеною напругою з періодичністю:

кабельні лінії напругою до 1 кВ – після ремонту;

кабельні лінії напругою 6 – 10 кВ – протягом перших двох років експлуатації – один раз на рік;

кабельні лінії, які не пошкоджувалися під час випробувань протягом перших двох років експлуатації – один раз на 3 роки;

11) випробувальна напруга для кабелів:

змінного струму 6-10 кВ напругою, яка повинна дорівнювати п'ятикратній, а у разі введення в експлуатацію – шестикратній номінальній лінійній напрузі;

постійного струму напругою 600 В-5 кВ.

Тривалість випробування кожної жили кабелю має бути 5 хвилин.

Для кабелів постійного струму з великим строком служби залежно від технічного стану дозволяється зниження випробувальної напруги до 3 кВ.

Кабелі негативного потенціалу рейкової мережі після капітального ремонту дозволяється випробувати мегомметром напругою 1000 – 1500 В;

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

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

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

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

5. Пристрої заземлення

1. Під час технічного обслуговування та ремонтів технічний стан пристроїв заземлення контролюється згідно з інструкцією, затвердженою наказом керівника служби енергозабезпечення.

2. Для визначення технічного стану заземлення необхідно:

виконати зовнішній огляд його видимої частини;

перевірити стан елементів заземлення;

перевірити пробивні запобіжники трансформаторів;

виміряти опір заземлення;

перевірити електричне коло «фаза-нуль»;

вибірково розкрити ґрунт для огляду його елементів.

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

Величина опору заземлення повинна підтримуватися на рівні, визначеному ПУЕ.

3. Тимчасові переносні заземлювачі, які використовують для заземлення струмопровідних частин під час ремонту електроустановок, виконують з неізованих гнучких мідних багатожильних проводів, що мають переріз відповідно до вимог термічної стійкості під час коротких замикань, але не менше ніж 25 мм².

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

6. Диспетчерське керування електрогосподарством

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

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

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

2. На диспетчерському пункті служби енергозабезпечення повинні бути:

засоби індивідуального захисту відповідно до вимог законодавства про охорону праці;

аптечка з набором медикаментів за переліком затвердженим керівником служби енергозабезпечення;

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

комплект програм порядку відновлення нормативного режиму електропостачання трамвая і тролейбуса у разі виникнення аварійних ситуацій та пошкодженнях обладнання тягових підстанцій, контактної або кабельної мереж;

схеми зовнішнього електропостачання всіх тягових підстанцій;

однолінійні схеми підстанцій з основними технічними даними обладнання;

схеми секціонування контактної мережі трамвая і тролейбуса районів електропостачання кожної тягової підстанції із зазначенням місць приєднання

ліній позитивного й негативного потенціалів 600 В та їх технічні дані, значення струму вставки всіх лінійних автоматів 600 В;

оперативний журнал у паперовому або електронному форматі для реєстрації у хронологічному порядку всіх вказівок і розпоряджень керівництва служби енергозабезпечення, а також обсягу робіт виконаного працівниками швидкої технічної допомоги;

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

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

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

Програми, технічні дані обладнання, схеми тощо повинні бути оформлені для застосування комп'ютерної техніки. Дозволено їх дублювання у паперовому вигляді.

7. Швидка технічна допомога

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

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

3. Диспетчер служби енергозабезпечення має право залучати до ремонтно-відновлювальних робіт інших працівників, які на період робіт підпорядковується керівникові бригади швидкої технічної допомоги.

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

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

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

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

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

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

7. Якщо одночасно з елементами системи електропостачання трамвая або тролейбуса пошкоджені будь-які об'єкти сторонніх організацій (міські низьковольтні повітряні розподільні мережі, мережі вуличного освітлення тощо), бригадир швидкої технічної допомоги повинен повідомити про це диспетчера служби енергозабезпечення, який в свою чергу зобов'язаний

поінформувати відповідну організацію або підприємство для здійснення узгоджених заходів.

8. Заходи щодо обмеження блукаючих струмів

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

регулярного контролю ефективності заходів щодо обмеження блукаючих струмів;

контролю поздовжньої провідності рейкових колій;

контролю потенціалу рейок.

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

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

0,5 В - у разі автоматичного регулювання;

1,0 В - у разі реостатного регулювання;

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

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

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

1. Споруди та устаткування сигналізації

1. Встановлення електричних сигнальних пристроїв повинно відповідати вимогам ПУЕ, НПАОП 40.1-1.21-98, НПАОП 40.1-1.32-01 та НПАОП 60.2-1.01-06.

2. Встановлення світлофорів для регулювання руху, і дорожніх знаків треба погоджувати з органом державної влади на який покладено функції з контролю за дорожнім рухом. Світлофори та їх встановлення повинно відповідати вимогам ДСТУ 4092-2002 «Безпека дорожнього руху. Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосовування та вимоги безпеки» та ДСТУ 4100:2014 «Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні вимоги. Правила застосовування».

3. Для колійної та дорожньої сигналізації можна використовувати світлові та звукові сигнальні пристрої автоматичного і ручного керування, колійні знаки та покажчики.

Світлосигнальними пристроями, знаками і покажчиками можуть бути:

односекційні світлофори з жовтим, миготливим сигналом;

двосекційні світлофори з червоним і зеленим сигналами;

трисекційні світлофори з червоним, жовтим, і зеленим сигналами та світлофори з додатковими секціями;

світлофори особливої форми з сигналом біло-місячного кольору;

колійні знаки і покажчики з буквеним, цифровим чи змішаним текстом.

4. Світлові та звукові сигнальні пристрої треба встановлювати на опорах, будинках, спеціальних колонах, тросових поперечках контактної мережі,

павільйонах пунктів зупинки. Кріплення сигнальних пристроїв не повинно порушувати механічної міцності та електричної ізоляції несучих конструкцій та споруд.

5. Висота встановлення світлових та звукових сигнальних пристроїв, знаків і показчиків розміщених на опорах, будинках і колонах повинна бути не менше 2,5 м від поверхні землі в місці встановлення. Їх розташування не повинно заважати рухові транспорту і пішоходів.

6. Негативний полюс світлосигнальних пристроїв, які живляться постійним струмом від контактної мережі трамвая, у підземній своїй частині повинен бути виконаний кабелем з мідною жилою площею перерізу не менше ніж 25 мм², який надійно приєднаний до рейки. Забороняється використовувати з цією метою заземлюючи конструкції.

7. Електрообладнання колійної сигналізації повинно мати подвійну ізоляцію відносно заземлених частин. Заземлюванню підлягають металеві шафи, корпуси кожухи й пульти сигналізації, які розташовані на висоті менше ніж 2,5 м від землі.

8. У випадку установки на одному вузлі декількох світлофорів, схема їх включення повинна забезпечувати автоматичне блокування, що не допускає руху трамваїв у зустрічних напрямках.

9. У тунельних ділянках ліній швидкісного трамвая треба встановлювати світлофори, які застосовують в тунелях метрополітену.

10. На перетині в одному рівні трамвайної лінії із залізничними коліями колійна сигналізація переїзду повинна бути обладнана і обслуговуватись її власником.

11. Світлові сигнальні пристрої повинні бути освітлені. Вони повинні бути видимі водію трамвайного вагону чи тролейбуса, що наближається, на відстані не менше довжини гальмівного шляху під час повного службового гальмування з максимальної швидкості руху, встановленої для даної лінії.

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

13. До управління світлофорами може бути допущено працівників, які пройшли відповідний інструктаж.

14. Засоби автоматики та телемеханіки для руху поїздів (далі – АТРП) обслуговують і ремонтують згідно з графіком та відповідно до інструкції, затвердженої наказом підприємства.

15. Заборонено проводити будь-які роботи із АТРП працівникам, у яких відсутні відповідні дозволи.

16. Будь-яке порушення роботи засобів АТРП повинно бути невідкладно усунуто.

17. Пристрої АТРП на лінії трамвая (релейні шафи, релейні приміщення, апарати та інші електротехнічні та електронні пристрої), повинні бути замкнені і опломбовані. Доступ до цих пристроїв дозволено тільки уповноваженим на це особам з обов'язковим попереднім записом в журналі огляду АТРП і зв'язку. За цілісність пломб несуть відповідальність чергові працівники, що користуються цими пристроями.

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

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

2. Зв'язок

1. Усі структурні підрозділи підприємства повинні бути забезпечені надійним зв'язком.

Види зв'язку (адміністративно-службовий, диспетчерський, технологічний тощо) та його технічні засоби встановлюються і використовуються в залежності від місцевих умов, технічних можливостей та особливостей системи управління підприємства.

2. Усі підрозділи, що беруть безпосередню участь у забезпеченні пасажироперевезень повинні бути обладнані не менше ніж двома незалежними каналами зв'язку із центральним диспетчером з руху.

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

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

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

ІХ. Вимоги до рухомого складу

1. Уведення в експлуатацію та списання рухомого складу

1. Рухомий склад повинен бути прийнятий від постачальника комісією, утвореною наказом підприємства, із складанням відповідного приймального акту та зареєстровані відповідно до законодавства.

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

3. До початку експлуатації нового рухомого складу (моделі, типу), який раніше на підприємстві не перебував в експлуатації, повинно бути організовано навчання водіїв та працівників з його обслуговування та ремонту.

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

5. Рухомий склад, що відпрацював установлений строк експлуатації, підлягає списанню після оформлення акта встановленої форми, який підписується членами комісії, зазначеної в пункті 1 цієї глави та отримання дозволу (погодження) власника транспортних засобів.

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

10 років для тролейбуса;

15 років для трамвайного вагона.

Строк експлуатації може бути подовжено шляхом проведення капітального (капітально-відновлювального) ремонту або заміни кузова рухомого складу та оформлення технічного рішення відповідно до додатка 10.

Рішення щодо можливості та необхідності проведення капітального (капітально-відновлювального) ремонту приймається за результатами оцінки методами неруйнівного контролю технічного стану складових кузова, які впливають на термін і безпеку подальшої експлуатації транспортного засобу, а також складання обсягу ремонтних робіт.

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

2. Переоснащення (переобладнання) рухомого складу

1. Не дозволяється без погодження з підприємствами-виробниками рухомого складу переобладнання, що веде до зміни повної маси та її розподілу по осях, розташування центру ваги, типу двигуна, його ваги та потужності, колісної бази та колісної формули, гальмівних систем, рульового управління та трансмісії.

2. За неможливості здійснити погодження з підприємством-виробником, внесення змін у конструкцію виконується відповідно до ДСТУ 8634, а експлуатація такого рухомого складу дозволена на підставі позитивних

результатів випробувань на відповідність стандартам України та цих Правил, виконаних компетентною організацією та складених за їх результатами документів (протоколів, актів, тощо).

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

3. Загальні підстави для заборони експлуатації рухомого складу

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

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

відсутності реєстраційних номерів;

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

досягнення граничного пробігу (граничного терміну служби), якщо строк його експлуатації не подовжено відповідно до вимог пункту 6 глави 1 цього розділу;

повної або часткової відсутності екіпіровки, передбаченого цими Правилами;

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

наявності технічних несправностей, визначених главою 4 цього розділу.

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

1. Забороняється експлуатація рухомого складу у разі виникнення технічних несправностей, які можуть спричинити аварійну ситуацію:

1) гальмівні системи, якщо:

гальмівний шлях визначений згідно з вимогами додатка 11 при початковій швидкості 20 км/год або 40 км/год перевищує показник, наведений у таблиці 1 цього додатка. Допускається визначення ефективності гальмування тролейбуса стендовим методом згідно з ДСТУ 3649.

не працює манометр гальмівної системи;

не діє хоча б один з видів гальм;

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

несправний хоча б один з приводів механічних гальм;

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

2) колісні пари та візки, якщо:

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

є викришені місця на реборді бандажа;

послаблений бандаж на колісному центрі;

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

є тріщини на бандажі або колісному центрі;

ослаблено центральну гайку колеса;
 ослаблено або зрушено маточину колеса;
 є видимі дефекти гумових амортизаторів;
 ушкодження понад 25 відсотків площі перерізу шунта заземлення колеса з гумовими прокладками;
 тріщини, ослаблення кріплень та знос елементів візка;
 «заїдання» в поворотному шарнірі візка;
 відстань між внутрішніми поверхнями бандажів не відповідає показникам:
 для широкої колії - 1474^{+2}_{-2} мм;
 для вузької колії - 950^{+1}_{-1} мм.
 Відстань між внутрішніми поверхнями бандажів вимірюється в трьох місцях (через 120° повороту коліс).

3) колеса та шини, якщо:

залишкова висота малюнка протектора у центрі бігової доріжки менше ніж 2,0 мм на довжині більше четвертої частини поверхні шини;
 мають місце місцеві ушкодження (порізи, розриви тощо), які оголюють корд, а також розшарування каркаса, відшарування протектора та боковин;
 на одній осі встановлено діагональні шини разом з радіальними, або шини, що мають різний малюнок протектора;
 зламана, ослаблена або відсутня хоча б одна шпилька чи гайка кріплення колеса або є тріщини дисків та ободів коліс;
 на передніх колесах встановлено шини, відновлені за другою групою ремонту;
 тиск у шинах не відповідає встановленим нормам;
 несправні замкові кільця або ослаблено їх кріплення на ободі.

4) рульове управління, якщо:

окружний люфт рульового колеса при працюючому підсилювачі руля перевищує 20° у положенні керованих коліс відповідно до прямолінійного руху;

утруднене обертання рульового колеса;
несправний підсилювач рульового управління;
ослаблено або пошкоджено кріплення рульового механізму;
просмоктується масло з картера рульового механізму.

5) пневматичне обладнання, якщо:

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

не забезпечується автоматичне підтримання тиску в заданому діапазоні;

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

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

відсутня пломба на запобіжному клапані пневмосистеми.

6) трансмісія та підвіска, якщо:

ослаблено кріплення та посадка фланців на валах тягового двигуна або редуктора;

підвищена вібрація, відчутний гуркіт чи шум;

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

зруйновано корінний лист або центральний болт ресори, пружини;

ослаблено або обірвано болт кріплення амортизаторів коліс;

не працює регулятор рівня положення кузова (при пневмопідвішуванні);

«перекошений» кузов.

7) кузов, якщо:

відсутні у салоні передбачені конструкцією поручні;

порушено міцність підніжок та поручнів;

ушкоджено ізоляційне покриття поручнів, підніжок або доріжок на покрівлі;

порушено міцність дверей, люків підлоги;

протікає дах;

розбито скло (салону, дверей або відділення водія);

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

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

несправні склоочисники;

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

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

пошкоджено або відсутнє електроізоляційне покриття даху, що передбачене конструкцією;

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

відсутній або несправний штанговловлювач тролейбуса;

відсутні передбачені конструкцією сидіння салону або порушено їх міцність;

порушено міцність кришок люків даху та люків обладнання.

8) прилади зчеплення, якщо:

відсутні передбачені конструкцією прилади зчеплення;

є тріщини в елементах приладів зчеплення;

зігнутий або зношений понад встановлену норму стержень приладу зчеплення;

відсутня фіксація (шплінт, чека, тощо) з'єднання приладів зчеплення;

прострочений термін випробування або діагностичного обстеження стержня приладів зчеплення встановлений підприємством-виготівником.

9) електричне та електронне обладнання, якщо:

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

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

пошкоджено захисне з'єднання головки струмоприймача зі штангою тролейбуса;

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

є тріщини, деформації та зломи елементів струмоприймачів;

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

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

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

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

встановлено некалібровані запобіжники;

не працюють контрольно-вимірювальні прилади;

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

порушено регулювання фар;

не горить ліва фара у режимі ближнього світла;

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

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

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

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

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

5. Загальні вимоги до технічного обслуговування та ремонту рухомого складу

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

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

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

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

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

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

6. Вимоги до організації технічного обслуговування рухомого складу

1. Технічне обслуговування трамвайних вагонів і тролейбусів поділяється на щоденне технічне обслуговування (ЩО), технічне обслуговування №1 (ТО-1), технічне обслуговування №2 (ТО-2), сезонне технічне обслуговування, (СО), а також міжрейсове технічне обслуговування трамваїв швидкісних ліній (МО).

2. Технічне обслуговування рухомого складу, а також технологічного обладнання спеціального рухомого складу виконують з періодичністю зазначеною у додатку 12.

3. Щоденне обслуговування (ЩО) повинно забезпечувати гарантовану працездатність агрегатів, вузлів та деталей гальмових систем, рульового керування, трансмісії, дверей та сигналізації на період до чергового ЩО. Це обслуговування передбачає контроль технічного стану, усунення заявлених водієм або виявлених під час контролювання несправностей, а також контроль електробезпеки пасажирів, прибирання, миття та екіпірування рухомого складу.

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

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

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

7. Технічне обслуговування повинно виконуватися згідно з інструкціями, розробленими на підставі настанов з експлуатування заводів - виробників та технологічних карт. Інструкції з технічного обслуговування та технологічні карти затверджуються наказом керівника підприємства. Ця документація повинна знаходитися на робочих місцях.

8. Технічне обслуговування, як правило, повинно бути організовано потоковим методом з регламентуванням видів, обсягів та тривалості робіт на кожному робочому місці.

9. Технічне обслуговування ЩО і ТО-1 повинні виконуватися у періоди між ранішніми і вечірніми піками пасажироперевезень без зняття рухомого складу з випуску.

10. Працівники, які здійснюють технічне обслуговування, повинні мати відповідну кваліфікацію. Робочі місця мають бути забезпечені устаткуванням, інструментом, комплектуючими виробами та матеріалами згідно з технологічними картами.

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

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

7. Вимоги до організації ремонту рухомого складу

1. Залежно від призначення та обсягів робіт, ремонти трамвайних вагонів і тролейбусів поділяються на поточний (неплановий) ремонт (ПР), середній ремонт (СР), капітальний ремонт (КР) та капітально - відновлювальний ремонт (КВР).

2. Ремонт рухомого складу, а також технологічного обладнання спеціального рухомого складу виконують з періодичністю зазначеною у додатку 13.

3. Обсяги ремонтних робіт визначаються ремонтною документацією на конкретний тип вагона чи тролейбуса.

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

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

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

7. Капітально-відновлювальний ремонт (КВР) виконують з метою відновлення його експлуатаційних характеристик, зниження енергоспоживання, покращення комфортабельності салону, застосування новітніх технологій для

підвищення надійності і безпеки роботи систем, вузлів, агрегатів та продовження строку експлуатації на період не менше ніж дві третини від зазначеного у пункті 6 глави 1 розділу IX цих Правил.

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

9. Ремонт складових рухомого складу, як правило, виконують агрегатним методом. Для цього повинні бути організовані спеціалізовані цехи та дільниці.

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

11. Освоєння капітального і капітально - відновлювального ремонтів рухомого складу на підприємстві, яке раніше його не виконувало, здійснюють відповідно до ДСТУ 8634.

12. Ремонтні працівники повинні мати відповідну кваліфікацію, а робочі місця укомплектовані необхідною технічною документацією, стандартним та нестандартним устаткуванням, інструментом, запчастинами та матеріалами, необхідними за технологічними картами.

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

14. Поопераційний контроль якості ремонту здійснює безпосередньо керівник робіт (майстер, бригадир), контроль якості ремонту агрегатів,

складання, налагодження – працівники служби (відділу) технічного контролю. Якість ремонту агрегатів, які забезпечують безпеку руху перевіряють випробувальними стендами та засобами вимірювальної техніки.

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

після капітального та капітально-відновлювального ремонту – 50 км;

після середнього ремонту та ТО-2 – 25 км;

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

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

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

17. Про виконання ремонтів рухомого складу повинні бути зроблені відповідні відмітки у Технічному журналі трамвайного вагона (тролейбуса) та в облікових документах підприємства.

18. Виконання ремонтів здійснюється згідно з графіками, розробленими на основі розрахунку річної програми та показників їх періодичності, згідно з додатком 13.

8. Технічна діагностика

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

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

3. Діагностування повинно виконуватися за допомогою спеціальних технічних засобів, які пройшли перевірку науковими метрологічними центрами, метрологічними центрами та повірочними лабораторіями, уповноваженими на проведення перевірки відповідних засобів.

4. Допускається, з урахуванням діагностичної інформації, змінювати періодичність та обсяги робіт у процесі технічного обслуговування, а також строки перебування в ремонтах з оформленням цих змін наказом керівника підприємства.

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

1. Виробничо-технічний облік повинен забезпечувати:

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

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

проведення поточного аналізу діяльності структурних підрозділів;

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

можливість ручного або за допомогою технічних засобів оброблення інформації за формами обліку.

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

оперативного обліку технічного обслуговування ремонтів трамвайних вагонів (тролейбусів);

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

обліку замірів акумуляторних батарей;

замірів бандажів колісних пар трамвайних вагонів;

обліку шин троллейбусів;

замірів тиску у шинах;

заміру опору електричної ізоляції та струмів витоку троллейбусів.

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

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

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

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

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

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

7. Водій трамвайного вагона або тролейбуса перед виїздом на лінію отримує технічний журнал у диспетчера і повертає його уповноваженим

посадовим особам після прибуття у депо. Порядок передачі технічного журналу визначається наказом керівника депо (підприємства) у залежності від характеру повернення з маршруту (заїзд згідно з графіком, заїзд до закінчення зміни, технічна несправність, після ДТП, тощо).

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

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

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

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

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

12. Оброблення інформації про експлуатацію рухомого складу на лінії, технічне обслуговування, планові та непланові ремонти, прогнозування ресурсу

та планування його роботи рекомендовано проводити з використанням комп'ютеризованих робочих місць.

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

автоматизований облік добових та міжремонтних пробігів;

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

формування програми планових ремонтів на наступний місяць;

формування обліку технічного обслуговування і ремонтів рухомого складу;

автоматизоване ведення формулярів (паспортів) рухомого складу.

Комп'ютеризовані робочі місця повинні забезпечувати надання інформації про:

ремонт (заміну) вузлів або агрегатів;

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

обсяг, трудомісткість та вартість виконаних робіт;

проходження рухомим складом планових ремонтів, тощо.

10. Інформаційне забезпечення рухомого складу

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

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

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

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

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

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

7. На задніх показниках зазначаються тільки номери маршруту.

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

9. Освітлення переднього та заднього показників маршрутів, а також розміри інформаційних написів повинні забезпечувати їх читання у світлий та темний час доби на відстані не менше 15 м, бокового показника – не менше 3 м, реєстраційних номерів – до 30 м.

Читання інформації визначається візуально.

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

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

реєстраційний номер рухомого складу;

контактний номер телефону підприємства (депо);

місця для пасажирів з дітьми та осіб з інвалідністю (для міських маршрутів);

місце розташування вогнегасника;

місця розташування кнопок сигналу до водія, екстреної зупинки та аварійного відчинення дверей;

місце розташування аптечки;

правила користування рухомим складом;

вхід та вихід;

місця аварійних виходів (крізь вікна, двері, люки) із зазначенням способу їх відчинення.

11. Випуск рухомого складу на лінію

1. Підготовлений до випуску на лінію рухомий склад повинен бути екіпірований:

вуглекислотним (порошковим) вогнегасником;

електронними табло або лобовими, задніми та боковими маршрутними показчиками;

правилами користування міським електричним транспортом (трамваєм, тролейбусом);

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

противідкочувальним упором;

знаком аварійної зупинки;

пристроєм буксирного зчеплення (трамвай);

піском у пісочницях (трамвай);
ломом для переведення стрілок (трамвай).

2. Водій рухомого складу повинен мати:

ручку реверса або ключ для включення вимикачів системи керування в залежності від конструкції рухомої одиниці;
необхідний інструмент;
комплект плавких запобіжників (якщо вони передбачені конструкцією);
запасні вставки головки струмоприймачів (тролейбус);
діелектричні рукавиці;
комбіновані рукавиці;
шляховий лист;
розклад руху;
технічні журнал трамвайного вагона (тролейбуса);
сигнальний жилет.

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

4. Призначений за нарядом водій зобов'язаний:

прибути у встановлений час до диспетчера служби руху депо;
пройти передрейсовий медичний огляд;
пред'явити документи на право керування трамваєм або троллейбусом та звірити годинник;

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

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

перевірити оформлення технічного журналу на відповідність вимогам пунктів 5 та 6 глави 9 розділу IX цих Правил. У разі невідповідності оформлення Технічного журналу трамвайного вагона (тролейбуса) вказаним вимогам виїзд на лінію трамвайного вагона (тролейбуса) заборонено.

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

6. У процесі візуального огляду водій перевіряє:

стан контактних вставок та мотузок струмоприймачів;

стан та кріплення коліс;

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

екіпіровку;

дзеркала заднього огляду;

скло вікон, розсіювачів ліхтарів;

стан та надійність кріплення зчіпних пристроїв (за наявності).

7. Водій за допомогою контрольно-вимірювальних приладів у відділенні водія повинен перевірити стан акумуляторних батарей та функціонування низьковольтної системи живлення. Дозволено виїзд на лінію, якщо напруга акумуляторної батареї:

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

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

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

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

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

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

функціонування гальмівних систем;

справність рульового керування;

справність штанговловлювачів;

справність гідро-підсилювача рульового керування;

справність звукової та світлової сигналізації;

справність склоочисників;

чіткість фіксування автоматичних вимикачів силових кіл;

роботу дверей;

справність системи опалення (в зимово-осінній період), системи кондиціювання (в весняно-літній період).

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

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

12. Швидка технічна допомога, усунення несправностей на лінії

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

2. Працівники лінійних ремонтних пунктів перебувають в оперативному підпорядкуванні диспетчера з руху та повинні бути добре обізнані з усіма видами обладнання рухомого складу та ремонтними роботами, а також правилами безпечного виконання ремонтних робіт.

3. Виконання ремонтних робіт на рухомому складі водієм (згідно з кваліфікаційними вимогами) або лінійним слюсарем повинно бути засвідчено відповідним записом у Технічному журналі трамвайного вагона (тролейбуса) та особистим підписом.

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

5. Бригади швидкої технічної допомоги мають бути забезпечені спеціальним рухомим складом та перебувати у стані постійної готовності.

6. Спеціальний рухомий склад швидкої технічної допомоги повинен бути оснащений підйомними механізмами, приладами, необхідними інструментами та запасними частинами, приладдям для забезпечення безпечної роботи, засобами огороження та сигналізації.

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

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

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

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

2. У сезонній підготовці рухомого складу можуть брати участь закріплені за ним водії.

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

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

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

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

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

Час, маршрут та умови транспортування повинні бути погоджені з уповноваженим підрозділом Національної поліції України, який здійснює контроль у сфері безпеки дорожнього руху.

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

Х. Вимоги до організації та управління рухом

1. Загальні положення

1. Пасажирські перевезення здійснюються на міських, приміських (позаміських) та міжміських маршрутах, які у свою чергу поділяються на постійні, тимчасові та спеціальні.

2. Постійні маршрути складають схеми руху трамваїв і тролейбусів з урахуванням обсягів та напрямків пасажирських потоків і які затверджуються органами місцевого самоврядування за погодженням з відповідними уповноваженими підрозділами Національної поліції України, що здійснюють контроль у сфері безпеки дорожнього руху.

3. Тимчасові маршрути встановлюються на певний період наказом підприємства із забезпеченням завчасного інформування населення про зміни у

пасажирських перевезеннях та за погодженням з органами місцевого самоврядування і повноваженими підрозділами Національної поліції України, які здійснюють контроль у сфері безпеки дорожнього руху.

4. Спеціальні маршрути встановлюються у разі виробничо-технологічної необхідності або за договорами на замовлення юридичних осіб. Ці маршрути організовуються за рішенням керівника підприємства із погодженням з органами місцевого самоврядування.

2. Розклад руху

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

безпеку руху;

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

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

необхідність ефективного використання рухомого складу;

відповідність частоти руху обсягам пасажирських потоків;

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

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

2. Розклади руху складаються на кожну одиницю рухомого складу, що здійснює пасажироперевезення, на кожний маршрут та на кожну кінцеву станцію. Основою для складання розкладу є замовлення місцевих органів влади

на пасажирські перевезення міським електричним транспортом, результати обстежень пасажирських потоків за годинами доби, довжиною та напрямками маршрутів, днями тижня (будні, вихідні та святкові дні), порами року. Служба руху повинна постійно контролювати відповідність розкладів фактичним умовам експлуатації рухомого складу.

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

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

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

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

7. Наряд встановлює розподіл маршрутів між депо, за змінами, за складом формування (одиначні або поїзди) та типом рухомого складу, а також визначає

тривалість рейсу, експлуатаційну швидкість, інтервал та частоту руху на кожному маршруті за годинами доби та середні за добу.

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

3. Виїзд та повернення рухомого складу в депо

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

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

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

Порядок виїзду та роботи на лінії затверджується інструкцією, затвердженою наказом підприємства. У разі виконання випробувань нових зразків рухомого складу порядок їх виїзду на лінію визначає програма випробувань, яку затверджує керівник випробувальної організації за погодженням з керівником підприємства.

4. При виїзді з депо до посадки пасажирів водій повинен перевірити ефективність гальмівної системи та рульового керування на спеціально

відведених для цього діляницях відповідно до інструкцій, затверджених наказами підприємства, які розробляють з урахуванням спеціальних умов кожного депо та особливостей улаштування кожного типу рухомого складу. У разі виявлення несправностей водій повинен повідомити про це диспетчера з випуску та виконувати його вказівки.

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

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

7. Повернення рухомого складу в депо виконується за розкладом руху або за усним розпорядженням диспетчера служби руху депо. Прямуючи з маршруту в депо за розкладом, водій повинен здійснювати перевезення пасажирів і на зупинках оповіщати пасажирів про напрямок руху. Порядок повернення рухомого складу в депо за розпорядженням диспетчера служби руху депо проводиться відповідно до інструкції, затвердженої наказом підприємства.

8. В'їзд на територію депо рухомого складу з пасажирами забороняється. Рух територією депо здійснюють згідно з інструкцією, затвердженою наказом підприємства.

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

4. Управління рухом

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

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

У разі необхідності центральний диспетчер служби руху узгоджує свої рішення з диспетчерами інших служб підприємства, підтримує зв'язок з диспетчерськими службами інших видів пасажирського транспорту, підприємств життєзабезпечення міста та Національною поліцією України. Доручення центрального диспетчера служби руху повинні неухильно виконувати всі водії, лінійні працівники, диспетчери депо та інших оперативних служб.

2. Під час роботи на маршруті водій підпорядкований:

на кінцевих станціях – диспетчерові станції;

на маршруті – працівнику служби руху та лінійному працівнику депо.

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

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

3. Регулярним вважається рух за розкладом за умов таких відхилень:

запізнення – не більше ніж 2 хвилини, нагін – не більше ніж 1 хвилина, якщо інтервал на маршруті більше 2 хвилини. При інтервалі на маршруті менше 2 хвилин допускається відхилення (запізнення або нагін) до 1 хвилини. Про затримки (збої) у русі водії, інші працівники підприємства на яких

покладено обов'язки організації і забезпечення руху повинні негайно доповідати центральному диспетчерові служби руху.

4. Для оперативного усунення затримок руху центральному диспетчерові служби руху підпорядковуються диспетчери та бригади швидкої технічної допомоги з спеціальним рухомим складом та автотранспортом.

5. У разі збоїв та аварій, відновлення руху трамваїв або тролейбусів за розкладом повинно здійснюватись за затвердженою наказом підприємства інструкцією.

5. Організація руху

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

2. Під час роботи на лінії водій повинен:

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

суворо дотримуватися розкладу руху;

піклуватися про збереження рухомого складу;

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

економно витрачати електроенергію;

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

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

4. Водієві заборонено передавати керування трамваем або тролейбусом іншому водієві, крім випадків:

неспроможності продовжувати рух внаслідок раптового захворювання (погіршення самопочуття);

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

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

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

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

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

Перевірянню підлягають:

кріплення коліс;

контактні вставки та мотузки струмоприймачів;

склорозсіювачі світлових приладів;

двері;

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

кришки люків устаткування, захисні щитки;

рівномірність осідання кузова на ресорах.

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

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

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

отримані ним службові попередження, розпорядження та іншу інформацію;

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

Приймання одиниці рухомого складу оформлюють особистим підписом.

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

9. Під час руху на перегоні відстань між одиницями рухомого складу, які прямують одна за одною, повинна бути не менше 30 м при швидкості до 20 км/год., не менше 60 м при більшій швидкості та на ухилах понад 40 ‰. У разі

погіршення умов зчеплення коліс з рейками або дорожнім покриттям (опалі листва та цвіт дерев на рейках, ожеледиця, туман, дощ, заметіль тощо) ці відстані подвоюють.

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

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

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

на пунктах зупинок;

на сигнал світлофора або регулювальника, який забороняє рух транспорту;

якщо спрацьовує сигнал відривання струмоприймача від контактного проводу;

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

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

у разі наявності на шляху сторонніх предметів.

12. Водій повинен зупиняти рухому одиницю екстремим гальмуванням у разі:

загрози наїзду або зіткнення;

раптового поштовху, стуку, тривожних вигуків пасажирів або перехожих.

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

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

6. Швидкість руху

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

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

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

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

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

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

проїзд перехресть із залізничними коліями;

проїзд ділянок віднесених до ділянок з важкими умовами руху;

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

Постійні обмеження швидкості доводять до відома водіїв та лінійним працівникам підприємства і позначають відповідними дорожніми знаками.

3. Крім постійних, можуть бути встановлені тимчасові обмеження швидкості руху на період проведення колійних та дорожніх робіт, ліквідації

аварій, реконструкції або ремонту контактної мережі тощо. Тимчасові обмеження встановлюють спільним розпорядженням керівників підрозділів підприємства з питань організації і забезпечення руху та з питань безпеки руху, і позначають пересувними (тимчасовими) дорожніми знаками. Водіїв інформують про тимчасове обмеження швидкості щоденно як перед початком, так і під час роботи.

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

7. Сигнальна система

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

2. До поїзних сигналів належать:

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

габаритні покажчики;

сигнали повороту та стоп-сигнали;

звукові сигнали, які подають водії, кондуктори або пасажири;

«аварійна сигналізація» (увімкнення одночасно усіх покажчиків повороту);

ліхтарі заднього ходу;

протитуманні вогні.

3. До сигналів регулювання дорожнього руху належать:

сигнали світлофорів;

сигнали регулювальників;

дорожні знаки;

сигнали, які встановлюються підприємствами міського електричного транспорту:

світлофори, встановлені виключно для регулювання руху трамвая і тролейбуса;

знаки обмеження швидкості руху;

знаки режиму ведення поїздів на перегонах;

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

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

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

знаки скасування обмеження швидкості та зміни напрямку руху.

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

4. Сигнали взаємодії водіїв один з одним, з кондукторами, лінійними працівниками і пасажирями наведено у додатку 14 до цих Правил.

8. Правила користування рухомим складом

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

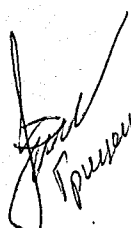
2. Витяги з Правил користування міським електричним транспортом (трамваем, тролейбусом) в частині прав, обов'язків та відповідальності пасажирів і працівників міського електричного транспорту, які безпосередньо

контактують з пасажирями повинні розміщуватися у салонах рухомого складу на видному та зручному для читання місці.

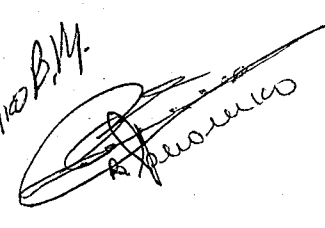
Директор Департаменту стратегічного
розвитку дорожнього ринку та
автомобільних перевезень



В. САСІН



Григорук В.М.



В. САСІН

Додаток 1
до Правил експлуатації трамвая і
тролейбуса
(підпункт 2 пункту 5 глави 2
розділу IV)

Мінімальні відстані між осями суміжних трамвайних колій на прямих ділянках

Умови, для яких регламентована відстань між осями колій	Відстань між осями колій, не менше, мм	
	широка колія	вузька колія
Трамвайна колія поза межами депо, де відсутні опори у міжколійному просторі	3200	2800
Трамвайна колія поза межами депо, де у міжколійному просторі встановлена огорожа, а опори відсутні	3400	3000
Трамвайна колія поза межами депо, де наявні опори у міжколійному просторі *	3700	3300
Трамвайні колії в депо на майданчику для зберігання трамвайних вагонів	3800	3400
Трамвайні колії в депо на майданчику для зберігання трамвайних вагонів, між якими знаходиться пожежний проїзд	8000	7600
Трамвайні колії, призначені для сумісної експлуатації трамвайних вагонів та вагонів залізниць, де опори контактної мережі у міжколійному просторі відсутні	4100	-
*) Під час реконструкції можна не змінювати відстані між осями колії, коли вона в межах від 3550 мм до 3600 мм при поперечному розміру опор – не більше 350 мм.		

Додаток 2
до Правил експлуатації трамвая і
тролейбуса
(підпункт 3 пункту 5 глави 2
розділу IV)

Мінімальні відстані між осями суміжних трамвайних
колій на кривих ділянках

Радіус кривої, м	Відстань між осями колій на прямих ділянках колії, мм			
	широкої		вузької	
	3200	3700	2800	3300
	Відстань між осями суміжних трамвайних колій на кривих ділянках не менше, мм			
20	4100	4100	3700	3700
25	3860	3860	3460	3460
30	3710	3710	3210	3310
40	3580	3700	3180	3300
50	3500	3700	3100	3300
60	3450	3700	3050	3300
75	3400	3700	3000	3300
100	3350	3700	2950	3300
150	3300	3700	2900	3300
300	3250	3700	2850	3300
1000	3200	3700	2800	3300

Примітка: Дані для широкої колії відповідають чотирьохосьовому вагону довжиною 15 м, базою 6,4 м та шириною 2,6 м. У разі експлуатації вагонів з іншими характеристиками відстань між осями на кривих ділянках уточнюється залежно від радіуса, виносу та звису вагона шляхом спеціального розрахунку.

Додаток 3
до Правил експлуатації трамвая і
тролейбуса
(підпункт 4 пункту 5 глави 2
розділу IV)

Мінімальні відстані від осі трамвайної колії на прямих ділянках до будинків,
споруд і пристроїв

Назва об'єкта, для якого регламентується відстань від осі колії	Відстань від осі колії, м, не менше	
	нормальної	вузької
Житловий або громадський будинок, якщо не передбачено застосування шумозахисних заходів	20,0	19,8
Нежитловий будинок або вулична огорожа	2,8	2,6
Стіна тунелю, підпірної стінки, опори моста або шляхопроводу, поручень моста, опора контактної мережі, яка розташована поза коліями, шумозахисний екран заввишки більше ніж 0,8 м, трамвайна огорожа, стовп, парапет виходу або (та) сходи підземного та наземного пішохідного переходу, станційні споруди трамвая (до всіх зазначених об'єктів не повинно бути доступу пішоходів)	2,3	2,1
Тротуар, проїзна частина (зовнішня грань бортового каменя чи бровка) за відсутності розділювальної смуги чи смуги посадочного майданчика, опори освітлення або контактної мережі на території депо, майстерень (заводів), що розташовані поза міжколіїним простором; проріз в'їзних воріт на територію або у виробниче приміщення депо; навіс посадочних майданчиків; дорожній знак; світлофор, який встановлений на висоті більше ніж 2,5 м, суцільні чагарники	1,9	1,7
Окремі кущі, окремо розташовані споруди на швидкісних лініях трамвая висотою не більше ніж 0,8 м від головки рейки, до яких відсутній доступ пішоходів, опори контактної мережі, що розташовані у міжколіїному просторі	1,5	1,3
Край майданчика для посадки пасажирів зі сторони трамвайного вагона	1,4	1,2

Продовження додатка 3

Станційні споруди трамвая на кінцевій станції	4,4	4,2
Стовбури дерев діаметром крони до 5 м	5,0	4,8

Примітка: На кривих ділянках колії мінімальні відстані від осі колії до будинків, споруд необхідно збільшувати на величину виносу або звису вагона. Для ліній, що реконструюють або модернізують, відстань від осі колії до житлових і громадських будівель можна зменшувати за узгодженням з органами місцевого самоврядування.

Додаток 4
до Правил експлуатації трамвая і
тролейбуса
(підпункт 4 пункту 5 глави 2
розділу IV)

Відстані в метрах звису та виносу кузова вагона під час руху на кривій ділянці колії

Радіус кривої ділянки колії	Збільшення звису середини кузова вагона з внутрішньої сторони кривої ділянки колії, не менше	Відстань від осі кривої до середини бічної сторони вагона з внутрішньої сторони кривої ділянки колії, не менше	Збільшення виносу кута (елемента) вагона з зовнішньої сторони кривої ділянки колії, не менше	Відстань від осі кривої до кута (елемента) кузова вагона з зовнішньої сторони кривої ділянки колії, не більше
20	0,355	1,655	0,54	1,84
25	0,283	1,583	0,38	1,68
30	0,235	1,535	0,27	1,573
40	0,176	1,476	0,2	1,501
50	0,141	1,441	0,16	1,463
60	0,117	1,417	0,14	1,437
75	0,094	1,394	0,11	1,41
100	0,07	1,37	0,08	1,382
150	0,047	1,147	0,06	1,358
300	0,024	1,324	0,03	1,328

- Примітки: 1. Значення звису та виносу надані для вагона, повністю розташованого на кривій ділянці колії.
2. Якщо радіус кривої відрізняється від наведеного в таблиці, значення виносу чи звису треба визначати інтерполяцією.

Додаток 5
до Правил експлуатації трамвая
і тролейбуса
(підпункт 8 пункту 5 глави 2
розділу IV)

Ширина трамвайної колії

Трамвайна лінія шириною 1524 мм		Трамвайна лінія шириною 1000 мм	
План ділянки колії, радіус кривої, м	Ширина нормальної рейкової колії, мм		Ширина нормальної рейкової колії, мм
	Звичайні лінії	Лінії швидкісно го трамвая	
Прямі та криві радіусом понад 200 м а також на спецчастинах	1524^{+2}_{-3}	1521^{+6}_{-1} при 1524^{+2}_{-1}	1000^{+3}_{-2}
В кривих радіусом 26 – 75 м (рейки трамвайного типу)	1532^{+2}_{-3}	1532^{+2}_{-3}	1006^{+3}_{-2}
В кривих радіусом не більше 75 м (рейки залізничного типу)	1532^{+2}_{-3}	1532^{+2}_{-3}	
В кривих радіусом 20 – 25 м та рейках трамвайного типу або 76 – 200 м та рейках залізничного типу	1528^{+2}_{-3}	- 1528^{+2}_{-3} (при радіусах кривих від 76 до 200м.)	
В кривих при радіусах менше 20 м та рейках трамвайного типу	1524 - 1526	- (Криві $R < 20$ м. відсутні)	

Примітка: 1. У коротких кривих між спецчастинами допускається ширина колії 1524 мм.

2. Для колій шириною 1524 мм та 1000 мм на прямих та кривих ділянках, а також на спецчастинах допускається:

Продовження додатка 5

- розширення – не більше 12 мм, а на кривих ділянках колії з
Урахуванням бокового зносу рейок – не більше 25 мм;
 - звуження на прямих – не більше 4 мм та на кривих – не більше
2 мм.
3. Розгінка розширення колії кривої повинна бути у межах
перехідної кривої, а за її відсутності - на прямій ділянці, яка
сполучається з кривою, з розрахунку не більше 1 мм на 1 м
довжини, крім обернених кривих, для яких розгінка розширення
колії проводиться за спеціальним розрахунком.

Додаток 6
до Правил експлуатації трамвая і
тролейбуса
(підпункт 9 пункту 5 глави 2
розділу IV)

Таблиця 1. Перевищення головки зовнішньої рейки

Колія шириною 1524 мм		Колія шириною 1000 мм	
радіус кривої, м	узвишся рейки, мм	радіус кривої, м	узвишся рейки, мм
До 100	70	До 40	40
Від 101 до 200	50	Від 41 до 150	30
Від 201 до 500	40	Від 151 до 500	20
Від 501 до 1000	30		
Від 1001 до 1250	20		

- Примітки: 1. Перевищення головки зовнішньої рейки на кривих ділянках колії, розташованих на проїзній частині вулиць, на переїздах та на майданчиках з дорожнім покриттям дозволяється зменшити на 50% для колії 1524 мм та на 25% – для колії 1000 мм.
2. Відвід перевищення зовнішньої рейки треба виконувати на довжині перехідної кривої, а за її відсутності - на прямій ділянці, що примикає до кругової кривої. Ухил відводу перевищення зовнішньої рейки повинен бути не більше 5 ‰ для швидкісних ліній трамвая та не більше 7 ‰ - для інших ліній трамвая.

Таблиця 2. Перевищення головки зовнішньої рейки для важких умов руху

Радіус кривої, м	Перевищення зовнішньої рейки у важких умовах руху поїздів (вагонів) при розташуванні колії, мм	
	в одному рівні з нерейковим транспортом	на власному (відокремленому) полотні
До 50	100	150
Від 51 до 100	80	120
Від 101 до 250	60	90
Від 251 до 500	40	40
Від 501 до 1000	30	30
Від 1001 до 1250	20	20

Примітка: Наведені показники застосовуються для випадків, коли ділянка колії розташована на ухилі (на з'їзді або підйомі) більше 50 ‰ та довжиною менше 200 м, на ухилі більше 35 ‰ та довжиною більше

Продовження додатка 6

200 м, на кривій радіусом менше 75 м, яка починається в нижній частині ухилу до 35 ‰.

Таблиця 3. Перевищення головки зовнішньої рейки на лініях швидкісного трамвая

Радіус кругової частини кривої, м	Перевищення зовнішньої рейки над внутрішньою (мм) при швидкості руху в експлуатації, км/год.						
	80	70	60	50	40	30	20
2000	40	30	25	15	10	0	0
1500	55	40	30	20	15	10	0
1200	70	55	40	25	15	10	0
1000	80	60	45	30	20	10	0
800	100	70	55	40	25	15	0
600		100	75	50	35	20	10
500			90	65	40	25	10
400			100	80	50	30	15
300				100	65	40	15
200					100	55	25
100						100	50

- Примітка: 1. Перевищення може бути здійснене як підвищенням рівня зовнішньої рейки, так і зниженням рівня внутрішньої рейки на половину потрібної висоти з одночасним підвищенням рівня зовнішньої рейки на ту ж величину.
2. Відведення перевищення зовнішньої рейки виконується на ділянці перехідної кривої. Збільшення ширини колії на кривих здійснюється за рахунок зміщення внутрішньої рейки до центру кривої. Дозволяється робити розширення колії зміщенням зовнішньої рейки ззовні кривої при встановленні контррейок на обох нитках.

Додаток 7
до Правил експлуатації трамвая і
тролейбуса
(підпункт 1 пункту 6
глави 2 розділу IV)

Допустимі розміри зношеної рейки

Тип рейок	Вид зношення головки рейок	Допустимі розміри зношеної рейки, не більше, мм			
		звичайна лінія трамвая		швидкісна лінія трамвая	
		пряма ділянка колії	крива ділянка колії	пряма ділянка колії	крива ділянка колії
Жолобчасті рейки	Вертикальне зношення головки	20	18	18	16
	Бокове зношення головки	18	18	16	16
	Бокове зношення губки	8 ¹	18	6 ²	12
Рейки для залізниць	Вертикальне зношення головки	22	20	20	18
	Бокове зношення головки	22	22	18	18
Контр рейка	Бокове зношення головки	25	25	25	25

Примітки: 1. В таблиці зазначено норми бокового зношення рейки з внутрішньої сторони колії.

2. Норми бокового зносу губки жолобчатих рейок, які застосовуються на прямих коліях (товщина губки 14мм).

3. Вертикальний знос головки рейки вимірюється штангенциркулем по осі рейки, боковий – на рівні робочого канта, губки – на рівні головки рейки.

Додаток 8
до Правил експлуатації трамвая і
тролейбуса
(підпункт 6 пункту 6 глави 2
розділу IV)

Допустимі розміри зношених складників стрілок та хрестовин

Вид спеціальної частини	Допустимі розміри складників, мм				
	у разі вертикального зношення		у разі бокового зношення		
	головка	вістряк	головка	губка	вістряк
Стрілка з рухомими вістряками	15	5	12	12	6
Стрілка з глухим вістряком	15		12	12	8
Хрестовини	15		20	18	

Додаток 9
до Правил експлуатації трамвая і
тролейбуса
(підпункт 1 пункту 8 глави 3 розділу
VII)

Довжина прогонів контактної підвіски на прямих ділянках контактної мережі

Тип контактної підвіски	Довжина прогонів на прямих ділянках, не більше, м	
	Контактна мережа трамвая	Контактно мережа тролейбуса
Ланцюгові	50	50
Прості петльові	45	45
Прості у нахилених струнах	40	40
Прості у гнучких тросових поперечинах	35	30
Ланцюгові малогабаритні у тунелях	25	25
Прості на еластичних підтримуючих пристроях у тунелях	15	15
Прості жорсткі у стельових підвісках	3	4

Додаток 10
(довідковий)
до Правил експлуатації трамвая і
тролейбуса
(пункт 6 глави 1 розділу IX)

ЗАТВЕРДЖУЮ:
(керівник підприємства яке
проводило ремонт)
Дата, підпис

ТЕХНІЧНЕ РІШЕННЯ № _____
про продовження терміну експлуатації трамвайного вагона (тролейбуса)

1. Загальні дані

1	Вид транспортного засобу	
2	Тип (модель) трамвайного вагона (тролейбуса)	
3	Рік виготовлення	
4	Підприємство-виробник	
5	Заводський номер кузова	
6	Власник	
7	Підприємство, що експлуатує транспортний засіб	
8	Реєстраційний (інвентарний) номер	
9	Дата вводу в експлуатацію	
10	Пробіг від початку експлуатації, км	

2. Категорія проведеного ремонту _____.

3. Несівна система _____.
(відновлена, замінена)

4. Дата виходу з ремонту _____.

5. Трамвайний вагон (тролейбус) після ремонту відповідає технічним умовам (настанові) _____.

6. Термін експлуатації трамвайного вагона (тролейбуса) подовжується на _____ років.

Додаток: Акт приймання трамвайного вагона (тролейбуса) з ремонту № _____
від «____» _____ 20____ р.

Голова комісії _____

Члени комісії: _____

Додаток 11
до Правил експлуатації трамвая і
тролейбуса
(підпункт 1 пункту 1 глави 4
розділу IX)

Вимоги до випробувань
ефективності гальмування та норми гальмівного шляху трамвайних вагонів і
тролейбусів

1. Швидкість початку гальмування трамвайного вагона чи тролейбуса вибирають в залежності від довжини ділянки для розгону та гальмування.

2. Ділянка для перевірки ефективності гальмування трамвайного вагона повинна бути прямолінійною, ухил ділянки не повинен перевищувати 0,5 %, а рейки трамвайної колії повинні бути сухими та чистими.

3. Ділянка дороги для перевірки ефективності гальмування тролейбуса повинна бути горизонтальною, мати сухе та чисте асфальтове або цементно-бетонне покриття.

Довжину гальмівного шляху визначають як відстань, що проходить трамвайний вагон (тролейбус) під час екстреного гальмування з моменту здійснення впливу на орган керування гальмівною системою до моменту його зупинення.

4. Гальмівний шлях не повинен перевищувати наведені в таблиці 1 показники:

Таблиця 1

Види транспорту	Швидкість початку гальмування, км/год	Максимальний гальмівний шлях при екстреному гальмуванні, м	
Трамвайні вагони	$20 \pm 1,5$	10,2	
	$40 \pm 1,5$	31,5	
Тролейбуси	$20 \pm 1,5$	6,2	
	$40 \pm 1,5$	18,3	

5. Тролейбус під час гальмування не повинен виходити за межі коридору шириною 3,5 м.

6. Гальмівна система вважається такою, що задовольняє вимоги ефективності гальмування транспортного засобу, якщо передня габаритна точка транспортного засобу, що випробується на контрольній ділянці, після його зупинки знаходиться до контрольної відмітки, яка розташована на відстані, що відповідає максимальному гальмівному шляху для вибраної швидкості початку гальмування.

Додаток 12
до Правил експлуатації трамвая і
тролейбуса
(пункту 2 глави 5 розділу IX)

Періодичність технічного обслуговування рухомого складу

Вид технічного обслуговування	Позначення	Періодичність		Рекомендовани й час проведення	Примітки
		Пасажирськи й РС	Спеціальний РС		
Щоденне технічне обслуговуван ня	ЩО	1 раз на добу	Щодобово в дні роботи	В нічний час доби без зняття рухомого складу з випуску	Дозволено не виконувати для рухомого складу, випуск якого на маршрут не передбачено
Технічне обслуговування № 1	ТО-1	кратна 7 діб	кратна 7 днів роботи	В денний час доби, без зняття рухомого складу з випуску	Дозволено збільшити період до чергового ТО- 1 не більше ніж 4 доби , у разі наявності святкових днів. Дозволено не виконувати ТО-1, якщо заплановано ТО- 2 на поточну добу
Технічне обслуговування № 2	ТО-2	кратна 20 тис. км	Один раз на два роки	В першу зміну	Дозволено збільшити чи зменшити період до чергового ТО- 2 або ремонту не більше ніж 20%, а для ліній швидкісного трамвая - 25%.

Вид технічного обслуговування	Позначення	Періодичність		Рекомендовани й час проведення	Примітки
		Пасажирськи й РС	Спеціальний РС		
Сезонне технічне обслуговування	СО	Два рази на рік		В осінньо- зимовий та весняно- літній періоди року	Доцільно суміщати з проведенням ТО-1 або ТО-2
Міжрейсовий огляд	МО	В міжпіковий період роботи на лінії	-	В денний час доби	Виконується на лініях швидкісного трамвая

Додаток 13
до Правил експлуатації трамвая і
тролейбуса
(пункт 2 глави 7 розділу IX)

Періодичність проведення ремонтів рухомого складу

Вид ремонту	Позначення	Періодичність		Примітки
		Пасажи́рський РС	Спеці́альний РС	
Поточний (неплановий) ремонт	ПР	У неплановому порядку, у разі втрати працездатності або заявки водія		Рекомендовано не виконувати для рухомого складу, якому передбачено проведення планового ремонту в поточну добу
Середній ремонт	СР	100 тис км	3 роки	В залежності від конструктивних особливостей, технічного стану, умов експлуатації рухомого складу допускається збільшення чи зменшення міжремонтного пробігу до чергового СР або КР не більше ніж 20 %, а для ліній швидкісного трамвая – 50 %

Продовження додатка 13

Капітальний ремонт	КР	300 тис км	9 років	В залежності від конструктивних особливостей, технічного стану, умов експлуатації рухомого складу допускається збільшення чи зменшення міжремонтного пробігу до чергового СР або КР не більше ніж 20 %, а для ліній швидкісного трамвая – 50 %
Капітально-відновлювальний ремонт	КВР	У разі необхідності продовження строку експлуатації згідно з пунктом 6 глави 1 розділу IX		

Додаток 14
до Правил експлуатації трамвая і
тролейбуса
(пункт 4 глави 7 розділу X)

Сигнали взаємодії водіїв один з одним, з кондукторами, лінійним персоналом і
пасажирями

Вимоги сигналів	Сигнал	Хто подає Сигнал	В яких випадках, кому подається сигнал
Рух вперед	Один довгий або дугоподібний рух над головою ¹⁾	Водій	Ремонтному персоналу депо при відправленні з канави
		Кондуктор	Водію після закінчення висадки та посадки пасажирів
		Водій, лінійний працівник, кондуктор	Водію при подавання поїзда вперед
Рух назад	Два довгих або дугоподібний рух біля ніг	Водій, лінійний працівник, кондуктор	Ремонтному персоналу при роботах в депо. Водію при подаванні поїзда назад
Повільно	Два коротких або повільний рух ввєрх і вниз з правого боку сигнальника ²⁾	Лінійний працівник	Водію у всіх випадках для тимчасового зниження швидкості з будь-яких причин
Тихий хід			
Стоп	Три коротких або круговий рух перед собою ³⁾	Лінійний працівник, кондуктор	Водію для беззастережної зупинки поїзда
Бережись поїзда	Один короткий або короткі періодичні сигнали	Водій	Пішоходам, водіям транспорту, ремонтним працівникам на шляху, а також в умовах недостатньої видимості для попередження ДТП
Зупинка на вимогу	Сигнал будь- якої тривалості	Пасажир поїзда	Водію для зупинки

Продовження додатка 14

- Примітка: ¹⁾ Сигнали подають рукою, жезлом (вдень), ліхтарем (вночі) – ручні, дзвоником або свистком - звукові;
- ²⁾ Під час подавання сигналу жезлом - зелений бік жезла обернений до водія;
- ³⁾ Під час подавання сигналу жезлом - червоний бік жезла обернений до водія.

Аналіз регуляторного впливу
проекту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про затвердження Правил експлуатації трамвая і тролейбуса»

I. Визначення проблеми

Наразі інвентарний парк рухомого складу міського електричного транспорту України становить 5222 од. трамваїв та тролейбусів, з яких 95% та 70% відповідно вичерпали строк експлуатації і підлягають списанню. Протяжність трамвайної колії становить 1919,1 км, контактної мережі трамвайної і тролейбусної лінії – 4445,8 км. При цьому налічується 689 од. тягових підстанцій.

За результатами щорічного технічного огляду об'єктів міського електричного транспорту 253 од. трамваїв і тролейбусів, 1157,6 км контактної мережі трамвайної і тролейбусної лінії, 406,5 км трамвайної колії та 102 од. тягових підстанцій не відповідають вимогам Правил дорожнього руху та Правил експлуатації трамвая і тролейбуса, а 594 од. рухомого складу, 39,6 км контактної мережі тролейбуса, 6,4 км трамвайної колії та 5 од. тягових підстанцій перебувають в аварійному стані чи в очікуванні ремонту.

Відповідно до положень частини першої статті 17 Закону України «Про міський електричний транспорт» технічний стан рухомого складу міського електричного транспорту, який працює на маршрутах (лініях), та інших об'єктів міського електричного транспорту повинен відповідати вимогам Правил дорожнього руху, Правил експлуатації трамвая і тролейбуса, а також нормам та стандартам у цій сфері. Частиною другою цієї статті вказаного Закону визначено, що Правила експлуатації трамвая і тролейбуса затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

На сьогодні Правила експлуатації трамвая та тролейбуса затверджено наказом Державного комітету України по житлово-комунальному господарству від 10.12.1996 № 103, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 06.03.1997 за № 66/1870, і не враховують змін, які відбулися впродовж останнього часу як на законодавчому, так і технологічному рівні, зокрема, щодо вимог до сучасного рухомого складу, інфраструктури тощо.

У зв'язку з вищевикладеним та відповідно до Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460, підготовлено проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Правил експлуатації трамвая і тролейбуса» (далі – Правила).

Реалізація наказу вплине на:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	+	

Держава	+	
Суб'єкт господарювання	+	
у тому числі суб'єктів малого підприємництва		-

II. Цілі державного регулювання

Цілями державного регулювання є встановлення вимог до об'єктів, споруд, систем, обладнання і устаткування, що перебувають в експлуатації і призначені для надання послуг з перевезень пасажирів трамвайними вагонами і тролейбусами, з метою дотримання безпеки під час їх експлуатації.

Прийняття наказу дасть змогу досягти таких цілей державного регулювання:

- підвищити безпеку пасажироперевезень міським електричним транспортом;
- забезпечити експлуатацію технічно справного рухомого складу, трамвайних колій, контактних мереж та тягових підстанцій у процесі перевезення пасажирів міським електричним транспортом;
- підвищити якість та комфорт надання транспортних послуг з пасажироперевезень міським електричним транспортом.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	На сьогодні діють Правила експлуатації трамвая та тролейбуса, які затверджені наказом Державного комітету України по житлово-комунальному господарству від 10.12.1996 № 103, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 06.03.1997 за № 66/1870. Залишення ситуації без змін призведе до невиконання вимог частин першої та другої статті 17 Закону України «Про міський електричний транспорт» та не дасть змоги досягнути цілі державного регулювання в частині встановлення вимог до об'єктів, споруд, систем, обладнання і устаткування, що перебувають в експлуатації і призначені для надання послуг з перевезень пасажирів трамваями і тролейбусами, а також до організації руху і роботи

	підприємств міського електротранспорту та їх працівників
Альтернатива 2. Прийняття наказу	Прийняття наказу відповідатиме вимогам законодавства та дасть змогу вирішити питання щодо встановлення вимог до експлуатації нового рухомого складу міського електричного транспорту, організації руху та роботи підприємств галузі

Інші способи, що не передбачають розроблення та прийняття зазначеного нормативного акта, є неприйнятими, оскільки розв'язання порушеної проблеми лежить передусім у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.

Оцінка впливу на сферу інтересів держави:

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Зниження рівня безпеки пасажирських перевезень міським електричним транспортом, якості експлуатації рухомого складу, трамвайних колій, контактних мереж, тягових підстанцій та комфорту пасажирів під час перевезення міським електричним транспортом
Альтернатива 2. Прийняття наказу	Реалізація державної політики щодо утримання в технічно справному стані рухомого складу, який працює на лінії (маршруті), та інших об'єктів міського електричного транспорту	Додаткових витрат не очікується

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян:

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Зниження якості послуг з перевезення пасажирів міським електричним транспортном, невідповідність вартості квитка умовам перевезення
Альтернатива 2. Прийняття наказу	Підвищення рівня якості надання послуг з перевезення пасажирів трамваєм і тролейбусом, безпеки пасажирських перевезень	Додаткових витрат не очікується

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання, які виконують процеси, пов'язані з перевезенням пасажирів міським електричним транспортом

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання:

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	40	X	X	X	40
Питома вага групи загальній кількості, відсотків	100	X	X	X	100
Вид альтернативи	Вигоди			Витрати	
Альтернатива 1. Збереження чинного	Відсутні			Підвищення ризику небезпеки в процесі	

регулювання		пасажирських перевезень міським електричним транспортом, недотримання сучасних вимог до експлуатації об'єктів міського електричного транспорту, що може призвести до нещасних випадків, низька якість послуг з перевезення пасажирів трамваями та тролейбусами, неефективне використання праці персоналу під час виконання оглядів і ремонту
Альтернатива 2. Прийняття наказу	Установлення сучасних вимог до технічного стану об'єктів міського електричного транспорту, що сприятиме зменшенню збитків комунальних підприємств, пов'язаних з аварійністю об'єктів міського електричного транспорту	Додаткових витрат не очікується

Міський електричний транспорт (трамвай, тролейбус) функціонує в 35 містах України. До складу міського електричного транспорту входять 40 комунальних підприємств, які належать до сфери управління відповідних органів місцевого самоврядування.

Інвентарний парк трамваїв і тролейбусів становить 5222 од., протяжність контактної мережі – 4445,8 км, трамвайної колії – 1919,1 км, кількість тягових підстанцій – 689 од.

Проведення оцінки впливу кількісних витрат на сферу інтересів суб'єктів господарювання, які виникають внаслідок дії регуляторного акта.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	650452320,00
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта(рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	за перший рік 650452320,00 за п'ять років 3252261600,00

Показники витрат згідно із статистичними даними підприємств міського електричного транспорту України.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотири бальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	1	На сьогодні діють Правила експлуатації трамвая та тролейбуса, затверджені наказом Державного комітету України по житлово-комунальному господарству від 10.12.1996 № 103, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 06.03.1997 за № 66/1870. Залишення ситуації без змін призведе до невиконання вимог частин першої та другої статті 17 Закону України «Про міський електричний транспорт» та не дасть

		змоги досягти цілі державного регулювання в частині вимог до об'єктів, споруд, систем, обладнання і устаткування, що перебувають в експлуатації і призначені для надання послуг з перевезень пасажирів трамваями і тролейбусами, а також до організації руху і роботи підприємств міського електротранспорту та їх працівників	
Альтернатива 2. Прийняття наказу	4	Прийняття наказу дасть змогу встановити сучасні вимоги до технічного стану об'єктів міського електричного транспорту, створить умови для недопущення до експлуатації тих об'єктів, технічний стан яких не відповідає вимогам Правил, та підвищити якість транспортних послуг	
Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Для держави: відсутні Для громадян: відсутні Для суб'єктів господарювання: відсутні	Для держави: зниження рівня безпеки пасажирських перевезень міським електричним транспортом, якості експлуатації рухомого складу, трамвайних	Не вирішує проблеми

		колій, контактних мереж, тягових підстанцій та комфорту пасажирів під час перевезення міським електричним транспортом. Для громадян: зниження якості послуг перевезення пасажирів міським електричним транспортом, безпеки перевезення. Для суб'єктів господарювання: підвищення ризиків небезпеки під час пасажирських перевезень міським електричним транспортом, недотримання сучасних вимог до експлуатації об'єктів міського електричного транспорту, низька якість і комфорт пасажирів під час їх перебування в трамваї та тролейбусі, що	
--	--	--	--

		може призвести до зменшення пасажиропотоку	
Альтернатива 2. Прийняття наказу	Для держави: реалізація державної політики щодо утримання в технічно справному стані рухомого складу, який працює на лінії (маршруті), та інших об'єктів міського електричного транспорту. Для громадян: підвищення рівня якості надання послуг з перевезення пасажирів трамваєм і тролейбусом, покращення безпеки пасажирських перевезень. Для суб'єктів господарювання: зменшення збитків комунальних підприємств, пов'язаних з аварійністю об'єктів міського електричного транспорту, завдяки встановленню сучасних вимог до технічного	Для держави: додаткових витрат не очікується. Для громадян: додаткових витрат не очікується. Для суб'єктів господарювання: часові, пов'язані з вивченням вимог прийнятого регуляторного акта та дотриманням цих вимог. Додаткових витрат не очікується	Повністю забезпечує розв'язання проблеми. Прийняття наказу забезпечить досягнення встановлених цілей

	стану об'єктів міського електричного транспорту		
Рейтинг	Аргументи щодо обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта.	
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Перевага відсутня	Відсутній	
Альтернатива 2. Прийняття наказу	Прийняття наказу дасть змогу встановити сучасні вимоги до технічного стану об'єктів міського електричного транспорту, що сприятиме зменшенню збитків комунальних підприємств, пов'язаних з аварійністю об'єктів міського електричного транспорту, а також забезпеченню належного рівня безпеки перевезень пасажирів	Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта	

Оцінка ризиків зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта не здійснюється, оскільки такі чинники відсутні.

V. Механізм та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблеми, є затвердження наказом Міністерства інфраструктури України Правил експлуатації трамвая і тролейбуса.

Заходи, які необхідно здійснити суб'єктам господарювання: ознайомити відповідальний персонал із Правилами експлуатації трамвая і тролейбуса, розробити і затвердити положення, інструкції, інші акти з ремонту, експлуатації об'єктів міського електричного транспорту, що діють у межах підприємств міського електричного транспорту, та встановлюють вимоги до об'єктів, споруд, систем, обладнання і устаткування, що перебувають в експлуатації і призначені для надання послуг з перевезень пасажирів трамвайними вагонами та тролейбусами, а також до організації руху і роботи підприємств та їх працівників.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Витрати великих і середніх суб'єктів господарювання наведено згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта відповідно.

Витрати на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади не передбачаються. Тому розрахунок витрат згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не розроблявся.

Розрахунок витрат на одного суб'єкта господарювання малого (мікро) підприємства (додаток 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта) не проводився, оскільки питома вага суб'єктів великого і середнього підприємництва становить 100%.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Передбачається, що регуляторний акт набере чинності відповідно до законодавства. Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

Строк набрання чинності регуляторним актом – відповідно до законодавства після його офіційного оприлюднення.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюється дія акта	Дія проекту наказу поширюється на 40 суб'єктів господарювання
Розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або громадянами, пов'язані з виконанням вимог акта	За перший рік – 650452320,00 грн За п'ять років – 3252261600,00 грн
Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або громадян	Середній. Проект акта розміщено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України
Розмір надходження до державного та місцевого бюджетів	Не прогнозується

Прогнозні показники результативності регуляторного акта:

розмір надходжень до державного бюджету залишається незмінним, оскільки прийняття регуляторного акта не призведе ні до видатків з державного бюджету, ні до додаткових надходжень;

збільшення кількості справного рухомого складу на лінії (маршруті);

зменшення кількості випадків проведення повторного державного технічного огляду об'єктів міського електричного транспорту.

Дія акта поширюється на всі експлуатаційні та ремонтні підприємства, незалежно від форм власності та видів діяльності.

IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватися після набрання чинності цим актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності цього акта.

Повторне відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватися через рік з дня набрання ним чинності, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності цим актом.

Періодичні відстеження планується здійснювати раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта.

Для проведення відстеження результативності дії регуляторного акта буде використовуватись статистичний вид даних.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України.

Міністр інфраструктури України

В. ОМЕЛЯН

«__» _____ 20__ р.

Додаток 2
до Методики проведення аналізу
впливу регуляторного акта

ВИТРАТИ

на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які
виникають внаслідок дії регуляторного акта
(на одиницю рухомого складу міського електричного транспорту
(трамвай, тролейбус)

№ з/п	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	Не змінюються порівняно з чинними ПЕТТ	
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	Не змінюються порівняно з чинними ПЕТТ	
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	666,41 (показник не змінюється порівняно з чинними ПЕТТ)	3332,0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	76,62 (показник не змінюється порівняно з чинними ПЕТТ)	383,11
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	115,00 (показник не змінюється порівняно з чинними ПЕТТ)	575,00
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари	123700,00 (показник не	618500,00

Продовження додатка

	тощо), гривень	змінюється порівняно з чинними ПЕТТ)	
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	Не передбачаються	
8	Інше (уточнити), гривень	Не передбачаються	
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	124560,00 (показник не змінюється порівняно з чинними ПЕТТ)	622800,00
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	40 підприємств міського електричного транспорту *5222 (інвентарна кількість трамваїв і тролейбусів в Україні станом на 01.01.2018) прийнято для розрахунку	5222
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	650452320,00 (показник не змінюється порівняно з чинними ПЕТТ)	3252261600,00

*Для розрахунку витрат прийнято кількість рухомого складу (трамвай, тролейбус), оскільки кількість рухомого складу залежить від розвинутості мережі міського електричного транспорту в містах, де він функціонує, а також чисельності населення міст.

Так, наприклад, у м. Києві функціонує комунальне підприємство «Київпаstrанс», інвентарна кількість рухомого складу якого становить 1131 од., а в м. Конотопі Сумської обл. на балансі комунального підприємства «Конотопське трамвайне управління» обліковується 16 од.

У зв'язку з цим неможливо об'єктивно здійснити розрахунки на одного суб'єкта господарювання.

Продовження додатка

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	Витрати на придбання основних фондів, обладнання, приладів та ін. внаслідок впровадження нової редакції регуляторного акта не передбачається		

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)	Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	Зміна розміру податків/зборів внаслідок впровадження нової редакції ПЕТТ не передбачається	

Вид витрат	Витрати* на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу), гривень	666,41 (показник не змінюється порівняно з чинними ПЕТТ)	Не передбачаються	666,41	3332,00

Примітка: *Вартість витрат, пов'язаних із підготовкою та поданням звітності державним органам, визначається шляхом множення фактичних

Продовження додатка

витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації)

Вид витрат	Витрати* на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	76,62 (показник не змінюється порівняно з чинними ПЕТТ)	Не передбачаються	76,62	383,11

Примітка: *Вартість витрат, пов'язаних з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю), визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації.

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій,	115,00 (показник не змінюється порівняно з чинними ПЕТТ)	Не передбачаються	115,00	575,00

Продовження додатка

сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень				
---	--	--	--	--

Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	123700,00 (показник не змінюється порівняно з чинними ПЕТТ)	123700,00	618500,00

Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	Не передбачаються	

Повідомлення
про оприлюднення доопрацьованого проекту наказу Міністерства
інфраструктури України
«Про затвердження Правил експлуатації трамвая і тролейбуса»

Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Правил експлуатації трамвая і тролейбуса» (далі – Правила), розроблено відповідно до частини другої статті 17 Закону України «Про міський електричний транспорт» та Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460.

Розробка наказу зумовлено необхідністю приведення його у відповідність до законодавства та встановлення вимог до об'єктів, споруд, систем обладнання і устаткування, що перебувають в експлуатації і призначені для надання послуг з перевезень пасажирів трамвайними вагонами та тролейбусами, а також до організації руху і роботи підприємств міського електричного транспорту та їх працівників.

Наказ впроваджується на заміну Правил експлуатації трамвая та тролейбуса, затверджених наказом Держжитлокомунгоспу України від 10.12.1996 № 103 і зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 06.03.1997 за № 66/1870 (із змінами, внесеними згідно з наказом Держбуду України від 25.05.2000 № 111, Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 08.10.2004 № 187).

Наказ доопрацьовано із врахуванням пропозицій та зауважень заінтересованих органів.

Зауваження та пропозиції до наказу від фізичних та юридичних осіб слід надсилати на адресу: Департамент стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень Мінінфраструктури, 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14; vyarmolenko@mtu.gov.ua, та на адресу Державної регуляторної служби України.

Директор Департаменту
стратегічного розвитку
дорожнього ринку та
автомобільних перевезень



В. САСІН



Гриценко В.М.

**МІНІСТЕРСТВО РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ, БУДІВНИЦТВА ТА
ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ
(МІНРЕГІОН УКРАЇНИ)**

**Державне підприємство
«Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний
інститут міського господарства»
(ДП «НДКТІ МГ»)**

вул. В. Липківського, 35, м. Київ, 03035,
E-mail: director@nikti.kiev.ua

тел. 248-23-39; 248-23-08; факс 248-23-23
Код ЄДРПОУ 03363588

від 24. 07.2018 р. № 648

на лист № 25/9229-18 від 12.07.2018 р

Щодо нової редакції ПЕТТ

Директору
Департаменту стратегічного розвитку
дорожнього ринку та автомобільних
перевезень
Міністерства інфраструктури України
В.В. Сасіну

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135

Шановний Вікторе Володимировичу!

Розглянувши доопрацьований проект нормативного документу «Правила експлуатації трамвая і тролейбуса» (ПЕТТ) повідомляємо, що інститут в цілому підтримує доопрацьовану редакцію ПЕТТ, але пропонує уточнити зміст вимог трьох пунктів ПЕТТ, та викласти їх у редакції, наданій в таблиці в додатку до цього листа.

Додаток:

ПРОПОЗИЦІЇ щодо уточнення змісту окремих пунктів доопрацьованої редакції
ПРАВИЛ експлуатації трамвая і тролейбуса

З повагою

Директор



В.А. Кравченко

Л.В.Збарський
(044) 248-23-31

ПРОПОЗИЦІЇ
щодо уточнення змісту окремих пунктів доопрацьованої редакції
ПРАВИЛ експлуатації трамвая і тролейбуса

№ чч	Номер підрозділу, пункту та його зміст	Пропозиції щодо уточнення змісту вимог
IV. Вимоги до експлуатації споруд та устаткування колійного господарства		
1. Загальні вимоги до експлуатації		
1	3. Перед початком експлуатації трамвайних вагонів, тип яких відрізняється від тих, що експлуатуються, трамвайні лінії необхідно обстежити для встановлення можливості забезпечити вимоги безпеки руху. У разі необхідності до такого обстеження залучаються спеціалізовані проекти науково-дослідні та інші установи.	Записати: 3. Перед початком експлуатації трамвайних вагонів, тип яких відрізняється від тих, що експлуатуються, трамвайні лінії необхідно обстежити для встановлення можливості забезпечити вимоги безпеки руху відповідно до вимог, зазначених у пункті 5 глави 2 розділу IV цих Правил. У разі необхідності до такого обстеження залучаються спеціалізовані проекти, науково-дослідні та інші установи для підготовки заходів з безпеки руху
2. Трамвайні колії і колійні облаштування		
2	5. Під час експлуатації при проведенні технічного обслуговування, планових чи аварійно-відновлювальних ремонтів трамвайної колії і колійних облаштувань необхідно забезпечити дотримання наступних вимог: 1) Відстань у плані між осями суміжних трамвайних колій на прямих ділянках повинна забезпечувати такі зазори безпеки: - між трамвайним вагоном і опорою контактної мережі, яка розташована у міжколійному просторі - не менше ніж 300 мм; - між сходинкою (бортом) трамвайного вагона і краєм посадочного майданчика (підвищеної платформи) - не менше ніж 100 мм;	Записати: 5. Під час експлуатації при проведенні технічного обслуговування, планових чи аварійно-відновлювальних ремонтів трамвайної колії і колійних облаштувань необхідно забезпечити дотримання наступних вимог: 1) Відстань у плані між осями суміжних трамвайних колій на прямих ділянках повинна забезпечувати такі зазори безпеки: - між трамвайним вагоном і опорою контактної мережі, яка розташована у міжколійному просторі - не менше ніж 300 мм; - між сходинкою (бортом) трамвайного вагона і краєм посадочного майданчика (підвищеної платформи) - не більше ніж 50 мм; - між кузовом вагона і шумозахисним екраном - не менше 600мм;

(Суперечить п. 6.2.2 Зміна № 2 до ДЕН В.2.3-18)

№ чч	Номер підрозділу, пункту та його зміст	Пропозиції щодо уточнення змісту вимог
	- між кузовом вагона і шумозахисним екраном - не менше 600 мм; - між трамвайними вагонами за відсутності опор контактної мережі у міжколіїних просторах як на прямих, так і на кривих ділянках колії - не менше ніж 600 мм. На початку і в кінці кривих ділянок зазор безпеки можна зменшити до 300 мм на відстані не більше ніж 20 м.	- між трамвайними вагонами за відсутності опор контактної мережі у міжколіїних просторах як на прямих, так і на кривих ділянках колії - не менше ніж 600 мм. На початку і в кінці кривих ділянок зазор безпеки можна зменшити до 300 мм на відстані не більше ніж 20 м. <i>(Обґрунтування зауваження: Приведення у відповідність з п. 6.2.2 Зміна № 2 до ДБН В.2.3-18)</i>
	IX. Вимоги до рухомого складу 1. Уведення в експлуатацію та списання рухомого складу	
3	1. Рухомий склад повинен бути прийнятий від постачальника комісією, склад якої затверджено наказом керівника підприємства, із складанням відповідного приймального акту.	Записати: 1. Рухомий склад повинен бути прийнятий від постачальника комісією, склад якої затверджено наказом керівника підприємства, із складанням відповідного приймального акту. Введення в експлуатацію рухомого складу згідно чинного законодавства.

Заступник директора ДП «НДКТІ МГ»

Л.В.Збарський