

Корпоративный университет
Транспортного комплекса

Методическое пособие для наставников водителей транспортных средств категории «Тм»





Московский
транспорт

СОДЕРЖАНИЕ

1.	ОХРАНА ТРУДА.....	1
1.1.	Общие положения по охране труда.....	1
1.2.	Требования безопасности.....	2
2.	ПОЖАРНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ	5
3.	ПТЭ И ДОЛЖНОСТНЫЕ ИНСТРУКЦИИ.....	6
3.1.	Основные понятия	6
3.2.	Сигналы и их назначение	7
3.3.	Путевое хозяйство.....	8
3.4.	Пассажирский подвижной состав.....	11
3.5.	Контактная сеть.....	13
3.6.	Эксплуатация трамвайных вагонов (поездов) на линии	15
3.7.	Расписание движения	18
4.	ПОРЯДОК ПОДГОТОВКИ ПРАКТИКАНТОВ И СТАЖЁРОВ	20
4.1.	Методические рекомендации наставнику по вождению	20
4.2.	Методика наставнику водителя по стажировке ученика водителя трамвая на период обучения.....	21
4.3.	Методические указания наставнику водителя по обучению учащихся на трамвайном вагоне	23
4.3.1.	Общие положения	23
4.3.2.	Содержание обучения стажёра на трамвайном вагоне.....	24
4.4.	Методические рекомендации по выполнению календарного плана проведения стажировки	25
5.	ПСИХОЛОГИЯ.....	30
5.1.	Виды, методы и средства оценки персонала.....	30
5.2.	Требования к профессиональному психологическому профилю наставника. Психологические аспекты наставничества	31
5.3.	Основные средства мотивации персонала.....	33
5.4.	Методы обратной связи.....	33
5.5.	Основы корпоративной культуры и управления внутренними коммуникациями	33
5.6.	Общие вопросы эффективной организации деятельности	34
5.7.	Развитие коммуникативной компетенции наставника: основы психологии общения и взаимодействия с обучающимся	36
6.	ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	38
6.1.	Общие положения.....	38
6.2.	Сигналы светофоров и регулировщика	44
6.3.	Проезд перекрёстков.....	46
6.4.	Основы безопасности движения.....	49
6.5.	Общие обязанности водителей (2 раздел ПДД).....	50
6.6.	Обязанности пешеходов (4 раздел ПДД).....	54
6.7.	Обязанности пассажиров (5 раздел ПДД)	55
6.8.	Пешеходные переходы и места остановок маршрутных транспортных средств (14 раздел ПДД)	55
6.9.	Пользование внешними световыми приборами и звуковыми сигналами. (19 раздел ПДД).....	56
6.10.	Дистанция	57
6.11.	Расположение транспортных средств на проезжей части (9 раздел ПДД)	58
6.12.	Скорость движения (10 раздел ПДД).....	60



1. ОХРАНА ТРУДА

1.1. Общие положения по охране труда

Охрана труда (ст. 209 ТК РФ) – система сохранения жизни и здоровья работников в процессе трудовой деятельности, включающая в себя правовые, социально-экономические, организационно-технические, санитарно-гигиенические, лечебно-профилактические, реабилитационные и иные мероприятия.

Законодательные и нормативные акты, регламентирующие охрану труда РФ:

- Конституция РФ.
- Трудовой кодекс РФ.
- Указы президента.
- Постановления правительства РФ в области ОТ.
- Федеральные законы.
- Правила и типовые инструкции по ОТ.
- Нормативные правовые акты Федеральных органов исполнительной власти.
- Локальные нормативные акты организации.

На основании законодательных нормативных документов работодатель обязан разработать и утвердить локальные нормативные документы в организации адаптировав их под специфику своего предприятия, не нарушая при этом требования государственных нормативных документов.

Локальные нормативные акты организации можно условно разделить на:

- ✓ принимаемые работодателем единолично;
- ✓ принимаемые работодателем с учетом мнения представительного органа работников.

К таким актам относятся:

- ✓ положение об оплате труда;
- ✓ положение о премировании;
- ✓ правила внутреннего трудового распорядка.

Порядок и правила проведения инструктажей

Рабочие, служащие, руководители и специалисты предприятий городского электротранспорта допускаются к самостоятельной работе только после прохождения обучения (инструктажа) по охране труда.

В целях предупреждения несчастных случаев на производстве в подразделениях должны проводиться инструктажи, обучение и проверка знаний по охране труда в соответствии с отраслевыми стандартами.

Инструктаж, являясь одним из видов обучения, по своему характеру и времени проведения подразделяется на: вводный, первичный на рабочем месте, повторный, внеплановый и целевой.

Вводный инструктаж – проводится перед поступлением на работу индивидуально специалистом по охране труда со всеми вновь поступающими на работу в т.ч. с прикомандированными, практикантами, иностранными гражданами и т.д. После проведения инструктажа дается время на изучение инструкции, проводится проверка знаний и оформления журнала. Журналы должны быть прошиты и пронумерованы и скреплены печатью

Первичный инструктаж – проводится перед началом работы на рабочем месте непосредственно руководителем индивидуально.

При проведении инструктажа показывается и рассказывается безопасные приемы работы и особенности движения по маршруту. Далее, как для всех инструктажей. После оформления в журнале назначается стажировка. По окончании стажировки – контрольная поездка, на основании которой оформляется письменное заключение, на основании заключения в журнале оформляется допуск к самостоятельной работе.

Повторный инструктаж проводится со всеми работниками независимо от их квалификации, образования и стажа работы с целью повышения уровня и закрепления знаний по охране труда. Может проводиться с группой лиц одной специальности

Периодичность повторного инструктажа не реже одного раза в три месяца.

Внеплановый инструктаж проводят:

- для разбора несчастного случая, происшедшего на предприятии, а также при выявлении нарушений требований безопасности труда, которые не привели, но могли привести к травме, аварии;
- для разбора телеграмм, приказов, указаний о несчастных случаях на других предприятиях (при этом обращается внимание на местные особенности и условия, при которых произошёл несчастный случай);
- при изменении производственных процессов, замене оборудования, приспособлений

Целевой инструктаж проводится с работниками при выполнении разовых работ, не связанных с прямыми должностными обязанностями. Проводится перед началом работы ответственным производителем работ.

1.2. Требования безопасности

Требования безопасности для всех лиц, находящихся на территории депо

Территория депо – территория повышенной опасности для жизни. Вход на территорию только через проходную. Проходить и находиться в створах любых ворот запрещается. Проходить по территории разрешается по установленным маршрутам, которые обозначены знаками разметки, или указательными табличками.

- **При прохождении по территории обращайтесь внимание** на движение трамваев и других транспортных средств, выполнять указания работников, производящих работы.
- **На территории запрещается** курить, бежать, наступать на рельсы и спец части пути, находиться в негабаритных местах выезда транспорта, неожиданно выходить из-за стоящих трамваев, зданий и сооружений.
- **Вход в ремонтную зону** только через открытые калитки открытых ворот. В ремонтной зоне должны выполняться указания работников, производящих работы, проходить по мосткам и переходам, спускаться в ремонтные ямы по лестницам с перилами.
- **В ремонтной яме** на работнике должна быть каска с подшлемником, залезать на крыши запрещается, кроме этого запрещается курить в не отведенных местах, бежать, прыгать в ямы и через них, снимать и перевешивать таблички.
- **Находиться в вагоне** при ремонте, заходить в помещения, за ограждения, обозначенные знаками безопасности, проходить под лестницами и строительными лесами.

Требования безопасности при приёмке вагона в депо

Перед внешним осмотром убедиться в отсутствии посторонних предметов и инструментов под колёсами на рельсах, проверить закрытие фальшбортов, отсутствие торчащих предметов и вздутие пола ступенек.

Войдя в салон проверить крепление поручней, сидений, плафонов и работу вентиляционных люков. Проверяется отсутствие посторонних предметов на полу и креслах, которые могут привести к травме. Люки в полу должны быть на одном уровне пола.

В кабине проверяется выключение всех тумблеров.

Требования безопасности при обрыве контактного провода

При неисправности контактной сети водитель обязан остановить поезд не менее чем за 30 метров до неисправного участка и оценить характер повреждения:

- при обрыве провода и падении его на землю, оградить место падения провода и до прибытия аварийной бригады не допускать в опасную зону посторонних лиц (радиус поражения «шаговым напряжением» при падении контактного провода на землю – до 8 метров), предупредить водителей проезжающего транспорта и/или пешеходов об опасности;
- если можно проехать повреждённый участок контактной сети с опущенным токоприёмником, то необходимо сообщить диспетчеру Службы движения о повреждённом участке и принятом решении.

Необходимо дождаться водителя сзади идущего поезда и предупредить его о замеченной неисправности.

Требования безопасности при неисправности контактной сети

К неисправностям контактной цепи относятся:

1. Наличие на контактной цепи посторонних предметов.
2. Провисание провода.
3. Разрушение спец частей контактной цепи, но есть элементы конструкции находятся ниже контактного провода.

При обнаружении неисправности водитель должен – остановить трамвай не ближе, чем за 20 м. до места повреждения, включить аварийную световую сигнализацию, выйти из вагона, оценить характер неисправности и возможность проследовать место повреждения. О неисправности контактной сети сообщить диспетчерам Службы движения и трамвайного депо

При провисании контактной сети водитель – самостоятельно принимает решение о возможности проезда, если неисправность позволяет дальнейшее движение предупредить водителя сзади идущего трамвая о наличии неисправности, только после этого можно следовать дальше. Водитель следующего трамвая обязан поступить аналогичным образом.

Требования безопасности при неблагоприятных погодных условиях

В туман, грозу, ливень, град, метель, снегопад и при плохой видимости водитель обязан включить противотуманные фары (если предусмотрены конструкцией вагона), габаритные фонари, все группы освещения салона трамвая и двигаться со скоростью, обеспечивающей безопасность движения, помнить, что ABS не предотвращает юз, а только помогает водителю в его ликвидации. При видимости менее 30 метров двигаться со скоростью не более 5 км/ч, подавая периодически короткие звуковые сигналы. В случае, если трамвайные пути покрыты водой или мокрым снегом, скорость движения не должна превышать 5 км/ч.

Запрещается движение трамваев если пути залиты водой или засыпаны мокрым снегом на высоту более 100 мм над уровнем головки рельса. Водитель обязан остановить поезд и сообщить об остановке движения с указанием точного адреса диспетчерам Службы движения и депо.

Требования безопасности при устранении неисправности на линии

При обнаружении в пути неисправности, препятствующей нормальной работе трамвая, водитель обязан принять меры к её устранению. При невозможности устранить неисправности на месте водитель должен обеспечить постановку трамвая на запасный путь своим ходом или на буксире. Постановка трамвая на запасный путь производится водителем без пассажиров. В случае невозможности устранения неисправности собственными силами сообщить об этом диспетчеру трамвайного депо для вызова технической помощи. Если неисправность не угрожает безопасности движения и не повлечёт дальнейшего повреждения трамвая, контактной сети, пути, возвратиться в трамвайное депо самостоятельно.

Требования безопасности при выходе из кабины

Водитель обязан затормозить его стояночным тормозом, убедиться, что трамвай удерживается на месте, отключить все электрические цепи и цепи управления, поставить реверсивный переключатель в положение "0", снять и взять с собой ключ (рукоятку реверсивного вала КВ, на вагонах где это предусмотрено конструкцией), надеть сигнальный жилет. Предупредить пассажиров о возможной опасности со стороны движущихся ТС. Закрыть дверь кабины на замок, первым выйти из вагона в сигнальном жилете и, стоя лицом к движущемуся навстречу транспорту, обеспечить проход пассажиров по проезжей части к тротуару.

После установки вагона на запасной путь

Водитель должен затормозить трамвай стояночным тормозом, выключить всё высоковольтное и низковольтное электрооборудование, поставить переключатель реверса в положение "0" и передать ключ или рукоятку реверсора специалисту, производящему ремонт, опустить и надёжно закрепить токоприёмник, подставить противоткатный упор под колесо справа по ходу движения. После ремонта специалист производивший ремонт передаёт реверсивный ключ (рукоятку реверсивного вала КВ) лично водителю, что означает окончание ремонта.

Требования безопасности при движении задним ходом

При движение задним ходом на задней площадке должен находиться проводник, который обеспечивает безопасность движения. Проводником может быть ревизор, кондуктор, линейный рабочий или водитель другого трамвая.

Скорость движения задним ходом 5км/ч.

Требования безопасности при буксировке

Растормаживать неисправный вагон вручную только после сценки.

Перед буксировкой оба водителя договариваются о сигнализации. При буксировке нужно останавливаться на всех остановках без высадки и посадки пассажиров.

Перед автоматическими стрелками поезд необходимо остановить. Водитель неисправного вагона обязан отключить рубильники автоматического перевода стрелок, перевести стрелки вручную, а после проезда стрелок вновь включить рубильник.

При буксировке на неисправном трамвае токоприемник опущен, остаётся включенным АКБ для того чтобы включить звонок или рельсовые тормоза.

В темное время суток нужно включить освещение салона. Кроме этого при буксировке нужно включить ближний свет фар и аварийную сигнализацию.

Скорость движения при буксировке не должна превышать 10 км/ч при буксировке толканием и 15 км/ч, если неисправный вагон находится позади исправного, за исключением затяжных подъёмов, где выключение тяговых двигателей недопустимо.

Запрещается при буксировке покидать управление.

Требования безопасности при маневровых работах

Ответственными за организацию маневровых работ на территории депо и в пределах расстановки подвижного состава вне депо являются начальник депо и заместитель начальника отдела эксплуатации, которые обязаны обеспечить инструктаж и выполнение работниками, осуществляющими маневровые работы

Руководит маневровыми работами – специально назначенный приказом по предприятию работник, а при его отсутствии – диспетчер депо. Маневровые работы на территории трамвайного депо и в пределах расстановки подвижного состава вне территории депо, осуществляемые водителем трамвая (водителем – перегонщиком) по приказу ответственного лица – руководителя маневровых работ.

Работники, занятые производством маневровых работ, обязаны работать в сигнальных жилетах, х/б рукавицах, иных СИЗ (при необходимости).

Скорость движения подвижного состава на территории депо во всех случаях не должна превышать 5 км/ч, в негабаритных местах 3 км/ч.

Во время производства маневровых работ на территории депо работник, осуществляющий перевод стрелок обязан внимательно следить за движением вагонов по соседним путям. Стоять необходимо лицом к движению и следить за подаваемыми работниками депо сигналами. При приближении вагона к стрелке на расстояние не менее 15 м отойти от пути на безопасное расстояние (не менее 1,5 м от наружного рельса).

Перед проездом проёмов ворот осмотровых помещений или ворот депо убедиться, что ворота полностью открыты и створки ворот закреплены, нет помех движению, сигнализация разрешает движение.

Поставленный в моечное отделение трамвай должен быть обесточен (токоприёмники опущены на всех вагонах поезда, отключены все высоковольтные и низковольтные цепи, автоматические выключатели

При выполнении маневровых работ в вечернее и ночное время разрешается включать фары только ближнего света.

Маневровые работы на конечной станции производятся с разрешения и под наблюдением должностного лица Службы эксплуатации филиала или Службы безопасности движения. При отсутствии указанных лиц ответственность за безопасное производство маневровых работ несёт водитель.

2. ПОЖАРНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Пожар – это неконтролируемое горение вне очага.

Причиной возникновения пожара в производственных зданиях является:

1. Курение в не положенных местах.
2. Неправильное проведение огневых и сварочных работ.
3. Неправильное хранение промасленной ветоши.
4. Возгорание проводки.

Причина возникновения пожара на трамвае:

1. Неправильный проезд спецчастей контактной сети (попадание расплавленного металла на кузов и броски тока в электрических цепях).
2. Искрение клеммы агрегатов при наличии пыли.
3. Установка нестандартных предохранителей (возгорание проводки).
4. Неправильное использование электрообогрева и цепей.
5. Провоз в салоне ЛВЖ (легко воспламеняющихся жидкостей) и газовых баллонов.

Предупредительные меры:

Не класть на электрические аппараты (и кожухи) инструмент, металлические предметы.

Поднимать пантограф в случаях необходимости только при отключенных рубильниках, автоматических выключателях.

Действия водителя при задымлении, пожаре

При возникновении задымления или возгорания в вагоне водитель обязан:

- немедленно остановить трамвай, затормозить его стояночным тормозом, включить аварийную сигнализацию;
- открыть все двери вне зависимости от места остановки вагона (поезда) и высадить пассажиров, обратив их внимание на соблюдение осторожности при выходе на проезжую часть улицы;
- опустить токоприёмник и надёжно его зафиксировать;
- отключить аккумуляторную батарею (на всех вагонах поезда);
- приступить к ликвидации пожара огнетушителями или песком из песочниц;
- сообщить о случившемся диспетчеру депо и диспетчеру Службы движения;
- вызвать пожарную охрану.



Рис.1. Задымление в салоне трамвая

Средства пожаротушения на трамвае

Разрешается – тушить углекислотными и порошковыми огнетушителями.

Запрещается – тушить водой, снегом и пенными огнетушителями.

Огнетушители – объем не менее 5-ти литров. Два огнетушителя в каждом вагоне.

1. Первый огнетушитель находится в кабине.
2. Второй огнетушитель находится в салоне.

Правила пользования огнетушителем

1. Огнетушитель ОУ-5 (углекислотный).

Углекислотные огнетушители предназначены для тушения загораний различных веществ и материалов, электроустановок под напряжением до 1000 В, двигателей внутреннего сгорания, горючих жидкостей.

Запрещается тушить материалы, горение которых происходит без доступа воздуха.



Рис. 2.
Огнетушитель ОУ-5

Принцип действия основан на вытеснении двуокиси углерода избыточным давлением. При открывании запорно-пускового устройства CO₂ по сифонной трубке поступает к раструбу. CO₂ из сжиженного состояния переходит в твердое (снегообразованное). Температура резко (до -70°С) понижается, поэтому не защищенными руками дотрагиваться до него нельзя. Углекислота, попадая на горящее вещество, изолирует его от кислорода).

2. Огнетушитель ОП-5 (порошковый)

Огнетушители порошковые используют при воспламенении твердых материалов, оборудования с напряжением до 1000 В и электроприборов. Кроме этого, ими тушат различные жидкие и газовые среды.

Принцип действия огнетушителя заключается в следующем: огнетушащее вещество (порошок) под воздействием газа поступает в шланг. Попадая на пламя, порошок «блокирует» источник воспламенения от окислителя, и процесс горения останавливается.

Использование порошкового огнетушителя вызывает образование высокой запыленности (резко снижается видимость, особенно в помещениях небольшого размера).



Рис. 3.
Огнетушитель ОП-5

3. ПТЭ И ДОЛЖНОСТНЫЕ ИНСТРУКЦИИ

Правила технической эксплуатации (ПТЭ) являются нормативным техническим документом и устанавливают основные требования к технической эксплуатации трамвайных вагонов, тяговых подстанций, контактных и кабельных сетей, рельсовых путей, устройств СЦБ и связи, содержанию зданий и сооружений.

Каждый работник организации городского электротранспорта (ГЭТ), связанный с эксплуатацией трамвайного транспорта, проходит обучение и аттестацию на знание настоящих Правил, Правил техники безопасности (ПТБ), пожарной безопасности и производственной санитарии на городском электротранспорте в объеме выполняемых им работ, а также должностных инструкций и Правил внутреннего трудового распорядка.

Для периодической проверки знаний настоящих Правил и ПТБ на городском электротранспорте в организации ГЭТ создается комиссия. Председателем комиссии может быть руководитель предприятия, его заместитель, главный инженер организации ГЭТ и руководители структурных подразделений.

Рабочие, служащие и инженерно-технические работники, связанные с трамвайным движением, а также с вредными, опасными и тяжелыми условиями труда при поступлении на работу проходят медицинское освидетельствование. Перечень вредных веществ, неблагоприятных производственных факторов и перечень работ, для выполнения которых обязательны предварительные, при поступлении на работу, периодические (1 раз в три года), а водителей и предрейсовые медицинские осмотры, установлены Министерством здравоохранения Российской Федерации.

3.1. Основные понятия

Депо. Комплекс сооружений, обеспечивающих хранение, техническое обслуживание и ремонт трамвайных вагонов.

Габарит подвижного состава. Предельное поперечное (перпендикулярное оси рельсового пути) очертание, в котором, не выходя за его пределы, должен помещаться на рельсовом пути трамвайный вагон. Габарит трамвайного вагона установлен СНиП 2.05.09-90.

Габарит приближения строения. Предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, внутри которого не должны заходить никакие части сооружений и устройства, расположенных вдоль рельсового пути, на пути или при его пересечении, а также лежащие вдоль пути материалы, запасные части, оборудование, в т.ч. и на территории депо.

Перегон. Часть трамвайной, ограниченная двумя смежными остановочными пунктами.

Переезд. Место пересечения железнодорожного пути с трамвайной линией в одном уровне.

Площадка посадочная. Место, предназначенное для ожидания подвижного состава ГЭТ, посадки и высадки пассажиров.

Путь тормозной. Расстояние, проходимое трамвайным вагоном (поездом), с момента начала торможения до полной остановки. Началом торможения считается момент приведения в действие элемента управления (педаль, рукоятка) тормозом.

Рейс. Пробег вагона (поезда) от одной конечной станции маршрута до другой.

Рейс нулевой. Пробег трамвайного вагона (поезда), от депо до конечной станции маршрута или от конечной станции до депо.

Рейс оборотный. Пробег вагона (поезда) от одной конечной станции маршрута, до другой и обратно.

Рейс производственный. Оборотный рейс с пассажирами.

Рейс укороченный. Пробег вагона (поезда), от конечной станции до любого промежуточного пункта маршрута, имеющего разворотное кольцо.

3.2. Сигналы и их назначение

Сигналы служат для обеспечения безопасности движения, четкой организации движения и маневровой работы. Сигналы являются приказом и подлежат беспрекословному выполнению.

При неправильных или непонятных показаниях сигналов вагон (поезд) должен быть остановлен. При запрещающем сигнале светофора водитель должен остановиться согласно п. 6.2. ПДД. Водитель должен руководствоваться знаками приоритета, установленными на регулируемом перекрестке, если светофор выключен или работает в режиме желтого мигающего сигнала.

Сигналы, связанные с движением подвижного состава ГЭТ, подразделяются на сигналы регулирования дорожного движения, собственные сигналы транспортного средства и путевые сигналы, устанавливаемые организацией ГЭТ.

К сигналам регулирования движения подвижного состава ГЭТ относятся:

- а) сигналы светофоров;
- б) сигналы регулировщика;
- в) информация дорожных знаков и дорожной разметки.

В качестве светосигнальных устройств используют:

- трехсекционные светофоры с красным, желтым и зеленым сигналами;
- односекционные светофоры с желтым мигающим сигналом;
- двухсекционные светофоры с красным и зеленым сигналами;
- светофоры с четырьмя круглыми сигналами бело-лунного цвета, расположенного в виде буквы Т.

Сигнальные устройства устанавливают на опорах, зданиях, остановочных павильонах и в исключительных случаях – на тросовых поперечинах контактной сети.

Высота установки светофоров от нижней точки корпуса до поверхности проезжей части дороги должна составлять:

- при расположении над проезжей частью дороги – от 5,0 м до 6,0 м;
- при расположении сбоку от проезжей части дороги – от 2,0 м до 3,0 м.

Электрооборудование сигнализации должно иметь основную и дополнительную изоляцию по отношению к заземленным частям.

Металлические шкафы, корпуса, кожуха и пульта сигнализации должны быть заземлены.

Монтаж и оборудование электрических сигнальных устройств должны соответствовать требованиям действующих ПУЭ и МП ОТ.

К сигналам подвижного состава относятся:

- а) лобовой, задний и боковой маршрутные указатели;
- б) габаритные фонари;
- в) сигналы поворота и стоп-сигналы

К путевым сигналам, устанавливаемым организацией ГЭТ, относятся:

- светофоры,
- знаки ограничения скорости движения;
- знаки режима вождения подвижного состава по перегонам;

- указательные знаки (остановочные пункты, начало и конец участка отстоя и др.);
 - знаки и переносные сигнальные фонари ограничения мест с препятствиями или производства работ;
 - надписи «Подъем», «Спуск», «Крутые повороты» и т. д.
- Сигналы взаимодействия водителей между собой, с кондукторами, линейными работниками и пассажирами приведены в таблице 1.

Таблица 1

Требования сигнала	Сигнал ¹	Кто подает сигнал	В каких случаях, кому подается сигнал
<i>Движение вперед</i>	Один длинный (звуковой) или дугообразное движение над головой ²	Водитель, Кондуктор Водитель, Линейный работник, Кондуктор	Ремонтным рабочим депо при трогании с канавы. Водителю после окончания посадки и высадки пассажиров. Водителю при подаче трамвайного вагона вперед.
<i>Движение задним ходом</i>	Два длинных (звуковых) или	Водитель, Линейный работник	Ремонтным рабочим при работах в депо. Водителю при подаче вагона (поезда)
	дугообразное движение у ног ²	Кондуктор	назад
<i>Тише Тихий ход</i>	Два коротких (звуковых) или медленное движение вверх и вниз с правого бока сигналиста ²	Линейный работник	Водителю во всех случаях для временного снижения скорости по каким-то причинам.
<i>Стоп</i>	Три коротких (звуковых) или круговое движение перед собой ³	Линейный работник, Кондуктор	Водителю для немедленной остановки вагона (поезда).
<i>Берегись трамвая</i>	Один короткий или короткие звуковые сигналы, подаваемые периодически	Водитель	Пешеходам, водителям транспорта, ремонтным рабочим на дороге, а также в условиях недостаточной видимости для предупреждения ДТП.

¹ – сигналы подают рукой, жезлом, имеющим диск с красной и зеленой сторонами, фонарем (ночью)- руками, сигналом или свистком – звуковые.

² – при подаче сигнала с помощью жезла зеленая сторона жезла обращена к водителю.

³ – при подаче сигнала с помощью жезла красная сторона жезла обращена к водителю.

3.3. Путевое хозяйство

Все элементы рельсового пути по прочности, устойчивости и техническому состоянию должны, в течение своего срока службы, соответствовать требованиям безопасного и плавного движения поездов с установленными скоростями на данной линии.

Проектирование новых линий и реконструкция существующих должны вестись в соответствии с требованиями СНиП 2.05.09-90.

Рельсовые пути, в зависимости от архитектурно-планировочного задания и конкретных дорожных условий, могут располагаться:

- в одном уровне с проезжей частью на полотне, являющемся ее составным элементом;
- на обособленном и самостоятельном полотне.

Обособленное полотно, за исключением переездов, должно быть отделено от проезжей части или тротуара бортовым камнем, специальным ограждением высотой не менее 1 м или располагаться на самостоятельном полотне вне проезжей части улицы.

Ширина полосы рельсовых путей нормальной колеи на прямых участках должна приниматься в соответствии со СНиП 2.05.09-90.

Наименьшую ширину обособленного полотна наземных участков скоростного трамвая, включая полосы, занимаемые защитными ограждениями, озеленением и опорами контактной сети необходимо принимать не менее 10 м.

Трамвайные пути, расположенные в проезжей части улицы, укладываются выше уровня дорожного покрытия не более чем на 20 мм; на обособленном полотне – с превышением головки рельсов на 100 мм над верхом бортового камня.

Не допускается возвышение межрельсового настила над верхом головки рельсов более 30мм, а глубина неровностей в покрытии настила не должна быть более 40 мм. Устранение указанных недостатков должно быть осуществлено в течение не более чем 2 суток с момента их обнаружения организацией, уполномоченной на то органом местной власти.



Рис. 4. Обособленное полотно



Рис. 5. Трамвайные пути, расположенные в проезжей части улицы

План и продольный профиль пути

План пути – это вид сверху на пути.



Рис. 6. План пути

Продольный уклон путей эксплуатируемых линий не должен превышать %:

90 – при движении четырехосных одновагонных либо двухвагонных поездов по системе многих единиц, составленных из четырехосных вагонов;

80 – при движении двухвагонных поездов (моторного и прицепного) либо трехвагонных поездов по системе многих единиц;

60 – при движении трехвагонных (моторного и двух прицепных) или одновагонных поездов из сочлененных шестиосных вагонов.

ПРИМЕЧАНИЯ:

На вновь проектируемых и строящихся трамвайных линиях продольный уклон путей должен соответствовать требованиям СНиП 2.05.09-90 «Трамвайные и троллейбусные линии».

В исключительных случаях (до переустройства улицы) допускается эксплуатация ранее построенных путей с уклонами, превышающими указанные значения.

В стесненных условиях (подходы к мостам, путепроводам и эстакадам, рамповые участки тоннелей) продольный уклон путей эксплуатируемых линий не должен превышать 60%.

Верхнее строение пути

Ширина рельсовой колеи должна быть, мм:

На прямых участках пути и кривой радиусом от 76 до 200 м и более	1524
На кривых радиусом от 26 до 75 м	1532
На кривых радиусом от 21 до 25 м:	
– при желобчатых рельсах	1528
– при рельсах железнодорожного типа	1532
На кривых радиусом 20 м и менее:	
– при желобчатых рельсах	1526
– при рельсах железнодорожного типа	1532



Рис. 7. Ширина колеи

В эксплуатации допускается отклонение от ширины рельсовой колеи, мм, не более:

по уширению на прямых	12
по уширению на кривых (с учетом бокового износа)	18
по сужению на прямых	4
на кривых	2
При ремонте и строительстве путей:	
– по уширению	3
– по сужению	2
При использовании старогодных рельсов возможны отклонения от норм:	
– по уширению	5
– по сужению	2

ПРИМЕЧАНИЕ: Разгонка и уширение кривой производится в пределах переходной кривой, а при ее отсутствии – на прямом участке, примыкающем к кривой из расчета не более 1 мм на 1 м длины, кроме обратных кривых, для которых разгонка уширение колеи производится по специальному расчету.

Не допускаются в эксплуатацию рельсы с износом, превышающим нормы, приведенные в таблице 2.

Таблица 2

Вид износа рельсов	Тип рельсов	Допустимый износ, мм
Желобчатые рельсы		
Вертикальный износ	ТВ-60 и Т-58	20
	Т-65 и Т-62	20
Боковой износ головки	ТВ-60 и Т-58	18
	Т-65 и Т-62	18
Боковой износ губки	ТВ-60 и Т-58	10
	Т-65 и Т-62	18
Одновременный износ головки:		16
	ТВ-60, ТВ-65	15
	Т-58, Т-62	15
Рельсы железнодорожного типа		
Вертикальный износ головки	Р-65	22
	Р-59, Р-43	20
Боковой износ головки	Р-65	22
	Р-59, Р-43	20
Боковой износ контррельсов	–	25

ПРИМЕЧАНИЕ: Вертикальный износ головки измеряется по оси рельса, боковой на уровне рабочего канта, губки на уровне головки рельса.

Неисправности стрелочных переводов, с которыми запрещена их эксплуатация

Признаком аварийного состояния литых специальных частей являются:

- трещины или изломы пера;
- износ крепления пяты пера, при котором оно перемещается в вертикальной плоскости более чем на 6 мм и в горизонтальной более чем на 4мм;
- уступ в накате желоба «глухих» стрелок более 3 мм;
- суммарный зазор в элементах стрелочной тяги и замыкателя не должен превышать 3 мм;
- превышение или понижение пера двухперных стрелок по отношению к рамному рельсу более 4 мм;
- превышение пера одноперных стрелок над рамным рельсом более 17 мм и менее 2 мм;
- боковой износ пера свыше 12 мм;



Рис. 8. Стрелочный перевод

ПРИМЕЧАНИЕ. Конец пера должен быть не выше уровня рамного рельса. Замеры превышения или понижения пера производить в месте расположения ушка пера.

Признаками аварийного состояния сборных спецчастей являются:

- трещина или излом пера;
- износ крепления пяты пера, при котором оно перемещается в вертикальной плоскости более чем на 7 мм и в горизонтальной более, чем на 5 мм;
- превышение или понижение пера стрелок по отношению к рамному рельсу более 6 мм;
- боковой износ пера свыше 10 мм;
- ступенчатый износ поверхности катания рамного рельса и пера допускается не более 5 мм.

Текущий ремонт пути и путевых устройств выполняется, как правило, без перерыва движения при условии обеспечения безопасности движения и производства работ. Значительные по объему и сложные по исполнению работы выполняются с переводом движения на один путь, либо кратковременным (по утвержденному руководством организации ГЭТ графику) перерывом движения.

Все стрелки должны быть снабжены замыкателями. На «пошерстных» стрелках допускается односторонняя фиксация пера.

3.4. Пассажирский подвижной состав

Вводимые в эксплуатацию новые трамвайные вагоны (далее вагоны) должны сопровождаться комплектом эксплуатационной документации в соответствии с ГОСТ 2.601-95, в том числе:

- руководство по эксплуатации;
- формуляром или паспортом на вагон, колесные пары, тяговые электродвигатели;
- каталогом деталей и сборочных единиц;
- ведомость ЗИП;
- копией акта приемочной комиссии с решением о промышленном производстве модели трамвайного вагона в соответствии с ГОСТ 15.201.

Ввод вагона в эксплуатацию оформляется приказом по организации ГЭТ. Перед первым выпуском на линию с пассажирами необходимо произвести ревизию его механического и электрического оборудования в депо и пробную обкатку без пассажиров на линии не менее 50 км.

Организация ГЭТ должна присвоить каждому вагону инвентарный номер, который наносится на переднем, заднем и боковых бортах, а также в пассажирском помещении. Место расположения и размеры цифр инвентарного номера должны соответствовать ГОСТ 25869-90.

Вагоны должны содержаться в исправном состоянии, обеспечивающим их бесперебойную работу, безопасность движения и перевозки пассажиров. Поддержание вагонов в технически исправном состоянии возложено на собственника организации ГЭТ в соответствии с Законом РФ «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10.12.1995г.

Колесные пары.

➤ Высота реборды бандажа менее 11 мм. Высоту реборды следует измерять от точки на поверхности катания бандажа, отстоящей на 33 мм от боковой грани бандажа со стороны реборды.

➤ Наличие выкрошенных мест на реборде бандажа или толщина ее внутренней грани не менее 8 мм. Толщину реборды следует измерять на высоте, отстоящей на 5 мм от верхнего канта реборды.

➤ Ослабление бандажа. Ослабление бандажа следует проверять согласно инструкции по техническому обслуживанию и ремонту колесных пар трамвайных вагонов.

➤ Толщина бандажа менее 25 мм при ширине бандажа 85 мм, и толщина бандажа менее 23 мм при ширине бандажа 90 мм. Толщину бандажа следует измерять с внутренней стороны колеса на расстоянии 33 мм от внутренней грани.

➤ Отсутствие или ослабление стопорного кольца бандажа, если конструкцией оно не предусмотрено. Проверяется согласно инструкции по техническому обслуживанию и ремонту колесных пар трамвайных вагонов.

➤ Выбоины (лыски) на поверхности катания бандажа глубиной более 0,6 мм при деревянных шпалах, более 0,3мм при бетонном основании или железобетонных шпалах.

➤ Продольные или поперечные трещины на бандаже или колесном центре;

➤ Наружный диаметр цельно катанных бандажей с диском (моноблок) вагона "Татра" менее 610 мм; и) не затянута и не зафиксирована приваренными планками центральная гайка подрезиненного колеса.

➤ Ослабление или сдвиг ступицы относительно оси колесной пары. Проверяется согласно инструкции по техническому обслуживанию и ремонту колесных пар трамвайных вагонов.

➤ Не затянута и не зафиксированы гайки болтов, сжимающих резинометаллические амортизаторы колеса, или отсутствует хотя бы один из них.

➤ Наличие на площади 1 см² более 5 трещин глубиной до 2 мм на резинометаллических амортизаторах колес.

➤ Отсутствие или повреждение более чем на 25% площади сечения гибкого электрического соединения бандажа со ступицей.

➤ Расстояние между внутренними гранями бандажей колесной пары не соответствует норме: для колеи 1524 мм:

– (1472 ±2) мм, для колеи 1000 мм;

– (95 0± 1) мм.

➤ Гибкая оболочка шарнирно-сочлененного вагона ("гармошка") имеет разрыв.

Неисправности тормозного оборудования:

Не действует один из видов тормозов.

1. Отсутствует электродинамическое торможение;
2. Не действует механический тормоз, хотя бы на одной колесной паре;
3. Неисправна тяга или пружина подвешивания рельсового тормоза, зазор между полюсом подвешивания рельсового тормоза и головкой рельса менее 8мм и более 12 мм
4. Педаль стояночного тормоза не удерживается запирающим устройством, если такое устройство предусмотрено конструкцией;
5. Не действует хотя бы один привод механических тормозов. При наличии пневматической системы неисправен манометр контура механических тормозов.

Внешние световые приборы:

- не горят или не отрегулированы фары ближнего или дальнего света;
- не работают в установленном режиме или загрязнены внешние световые приборы и световозвращатели;

Стеклоочистители и омыватели ветрового стекла:

- не работают в установленном режиме стекоочистители;
- не работают стекоомыватели, если они предусмотрены конструкцией.

Трамвайная тележка:

Не затянуты и не зафиксированы гайки крепления продольных балок тележки.

Сцепной прибор (автосцепка):

- наличие трещин в деталях сцепного прибора;
- отсутствие чеки или шплинта у стержня;
- наличие изгиба (погнутости) или износ стержня до диаметра менее 23 мм;
- не затянуты и не зафиксированы болты и гайки крепления головки к стержню. Ослаблены заклепки, щуп толщиной 0,1 мм проходит между соединенными деталями на расстоянии 25мм от заклепок;
- отклонение по высоте сцепных приборов (автосцепок) трамвайных вагонов при сцепке более 25 мм; е) отсутствует клеймо об испытании сцепного прибора.

Запрещено эксплуатировать редуктор если:

- не затянуты и не зафиксированы гайки и болты элементов реактивного устройства;
- просачивание смазки с каплепадением;
- наличие посторонних шумов в редукторе.

Запрещено эксплуатировать электрическое оборудование если:

- работа сопровождается:
- сильным искрением под щетками тяговых электродвигателей или вспомогательных электрических машин,
- остановкой (застреванием) вала реостатного контроллера (ускорителя) на промежуточных позициях,
- многократным (более трех раз) срабатыванием защитной аппаратуры,
- отказом выполнения команд, поступающих от контроллера водителя,
- показанием вольтметра напряжения на аккумуляторной батарее менее 18В без потребителей (холостой ход).
- отсутствуют или оборваны проводники на площади более 25% сечения шунта заземление кожухов электрических печей отопления;
- не работают световая сигнализация на пульте водителя;
- установлены некалиброванные предохранители;
- пружинящие контакты не обеспечивают электрический контакт и удержание предохранителя;
- не работают измерительные приборы;
- не работают устройства обогрева и обдува стекол;
- не работает звуковая сигнализация.

3.5. Контактная сеть

Основными элементами контактной сети являются:

- ✓ опоры и опорные конструкции;
- ✓ контактные подвески;
- ✓ арматура и спецчасти;
- ✓ контактные, питающие и усиливающие провода.

За три дня до подачи напряжения на новый участок контактной сети, перед вводом в эксплуатацию, организации, которые по роду деятельности могут производить работы в зоне элементов контактной сети, находящихся под напряжением, должны быть письменно уведомлены.

Напряжение на контактную сеть подается по приказу Службы электрохозяйства организации ГЭТ по получении уведомлений от строительного-монтажных организаций об окончании работ и готовности сети к постановке под напряжение, о выводе людей и механизмов из зоны работ. Дальнейшие операции производятся по распоряжению электродиспетчера. Контактная сеть считается под напряжением с момента готовности к подаче напряжения посредством включения коммутационных аппаратов питающих линий или присоединения (замыкания) сетевых питающих дужек секционных изоляторов.

После готовности контактной сети к постановке под напряжение строительные-монтажные организации могут производить работы на ней только с ведома и разрешения электродиспетчера и при соблюдении правил безопасности труда.

Порядок приемки контактной сети в эксплуатацию после капитального ремонта с изменением трассировки или конструкции контактных подвесок регламентируется соответствующей организацией ГЭТ.

Подготовку смонтированного участка сети к приемке производит организация, выполняющая строительные-монтажные работы.

Опоры и опорные конструкции

Фактически действующие нагрузки должны соответствовать конструкции опор. В эксплуатации допускается усиление опор путем установки анкерных тросов на высоте не менее 5 м над уровнем проезжей части и не менее 3 м над уровнем тротуара. В каждом анкерном тросе обязательна установка натяжного изолятора у места крепления троса к опоре.

Заземление опор контактной сети не требуется при обязательном наличии двух ступеней изоляции между элементами сети, находящимися под напряжением, и опорами. Использование металлических опор в качестве заземлителей не допускается.

На всех тросах поддерживающих и фиксирующих устройств контактной сети, закрепляемых на стенах жилых и общественных зданий, должны устанавливаться шумоглушители. Расстояние от места крепления (крюка) любого троса до края здания, оконного или дверного проема должно быть не менее 0,5 м.

Использование стен из навесных железобетонных панелей для крепления контактной сети к зданиям не допускается.

Размещение на опорах сетей, устройств и оборудования, не относящихся к системе электроснабжения подвижного состава, допускается только с разрешения организации ГЭТ (Службы энергохозяйства) при соблюдении требований ПУЭ и СНиП 2.05.09-90.

Размещение электросетей, электропроводов, дорожных знаков и оборудования, не относящихся к системе электроснабжения подвижного состава, на гибких несущих и фиксирующих поперечинах и кронштейнах контактной сети не допускается.

При совместной эксплуатации опор ответственным за состояние контактной сети является персонал, обслуживающий контактную сеть. За состояние устройств сторонних организаций – персонал этих организаций.

Контактные подвески

Пролеты контактной сети должны иметь наибольшую длину в соответствии с таблицей 16 СНиП 2.05.09-90.

Высота возвышения контактных проводов над уровнем головки рельса в точках подвешивания устанавливается единой для всех трамвайных организаций 5,8 м с допустимыми отклонениями от минус 0,15 до плюс 0,10 м.

Допускается снижение высоты подвешивания контактных проводов, м, не менее:

- внутри производственных помещений 5,2
- в проемах ворот зданий депо для въезда и выезда 4,7
- под существующими инженерными сооружениями 4,2

Сопряжение участков контактных линий с различной высотой подвешивания контактных проводов должно быть выполнено с уклоном проводов относительно продольного профиля трамвайного пути не более 2% (20‰).

Допускается:

- эксплуатация действующей контактной сети с высотой подвешивания менее 4,2 м под низкогабаритными путепроводами и мостами до их переустройства;

– подвешивание контактных проводов, с уклоном до 4% (40‰) в исключительных случаях при ограничении скорости движения до 15 км/ч.

На пересечениях контактной сети с не электрифицированными железнодорожными путями в одном уровне возвышение контактных проводов над уровнем головки рельса должны быть не менее 5,8 м при наибольшей стреле провеса провода с учетом наихудшего расчетного сочетания температуры, нагрузок, гололеда, безветрия.

Габариты, пересечения и сближения линий электропередачи, электролиний различного назначения, линий связи в зонах контактных сетей регламентированы ПУЭ, а также «Рекомендациями по защите контактных сетей городского электротранспорта от опасного электромагнитного влияния линий электропередачи и контактных сетей, железных дорог».

На прямых участках пути (сети) зигзаг контактного провода в плане должен быть в пределах от 250 до 300 мм, от оси токоприемника в статическом состоянии, а шаг зигзага для всех типов подвесок – двум пролетам подвески, при симметричной установке зигзага на двухпутных участках. На кривых участках пути вынос (величина отклонения) контактного провода от оси токоприемника в статическом положении во внешнюю сторону кривой в точках фиксации, а также провода, устанавливаемого по хордам внутри кривой, не должен превышать 300 мм.

Величина углов излома контактных проводов (в плане) на криволинейных участках не должна превышать допустимого угла излома, установленного техническими условиями для соответствующей арматуры и фиксирующих устройств (зажимов, фиксаторов, обратных фиксаторов, держателей кривой).

При фиксации контактного провода с применением зажимов длиной менее 250 мм угол излома контактного провода не должен превышать 4° на один зажим. Допускаются углы изломов контактных проводов в диапазоне от 8° до 45° на узлах и криволинейных участках сети-при применении держателей кривых.

Контактная сеть при любом типе подвески, там, где это конструктивно возможно, должна быть оборудована устройствами автоматического регулирования натяжения контактных проводов (автокомпенсации), обеспечивающими натяжение с учетом сезонного изменения температуры воздуха:

– медных проводов, в том числе низколегированных при поперечном сечении провода 85 мм² – 8,0 кН (800 кгс), с допустимым диапазоном отклонения по длине участка регулирования от 6,0 до 11,0 кН (от 600 до 1100 кгс);

– медных проводов, в том числе низколегированных при поперечном сечении провода 100 мм² – 8,0 кН (800 кгс), с допустимым диапазоном отклонения по длине участка регулирования от 6,0 до 12,0 кН (от 600 до 1200 кгс).

Исправность и работоспособность устройств регулирования должна обеспечиваться периодическим регламентным обслуживанием и в соответствии с графиком сезонной подготовки сети.

На участках сети, не оборудованных устройствами автокомпенсации, сезонное регулирование осуществляется в зависимости от температуры воздуха, но не реже двух раз в год, при допустимом диапазоне натяжения медных проводов, в том числе низколегированных:

– сечением 85 мм² – от 4,0 до 11,0 кН;

– сечением 100 мм² – от 4,0 до 12,5 кН.

3.6. Эксплуатация трамвайных вагонов (поездов) на линии

Действия водителя на линии определяются должностной инструкцией водителя и Правилами дорожного движения (ПДД).

В организации ГЭТ организуется предрейсовый медицинский осмотр водителей в порядке, предусмотренном правовыми нормами Российской Федерации.

При выполнении нулевого рейса водителем проверяется работоспособность тормозов; работа генератора или иного зарядного устройства, свободный ход вагона, отсутствие постороннего шума и стука. При обнаружении неисправности водитель обязан остановить вагон, сообщить работнику, ответственному за выпуск или линейному работнику Службы движения и действовать по их указанию. Приемка вагона (поезда) оформляется подписью водителя в книге поезда и в путевом листе по прибытии на конечную станцию.

Примечание: Проверка работоспособности узлов и агрегатов, обеспечивающих безопасность движения, производится без пассажиров на участке пути, определенном приказом по депо.

На линии у водителя должны быть:

- ✓ удостоверение на право управления трамвайным вагоном, выданное ГИБДД;
- ✓ удостоверение на право работы на электроустановках с напряжением до 1000 В;
- ✓ путевой лист;
- ✓ расписание движения;
- ✓ книга поезда с талоном технического осмотра.

В кабине должен находиться набор инструмента, диэлектрические перчатки и сигнальный жилет оранжевого цвета, хлопчатобумажные рукавицы; в помещении для пассажиров – правила пользования трамваем и схема трамвайных маршрутов.

При движении вагона (поезда) нулевым рейсом водителем должны производиться остановки на всех остановочных пунктах для посадки и высадки пассажиров.

Движение вагона (поезда) может быть начато только при окончании высадки и посадки пассажиров, закрытых дверях салона и свободном пути впереди.

Движение вагона (поезда) с не полностью закрытыми дверями пассажирского помещения запрещено.

На остановочном пункте при наличии уклона и в сырую погоду водитель должен зафиксировать вагон стояночным тормозом (если он предусмотрен конструкцией).

Посадка и высадка пассажиров должна производиться только на остановочных пунктах после полной остановки вагона. Высадка и посадка пассажиров вне остановочных пунктов, при задержках движения, должна производиться только через переднюю дверь под контролем водителя или кондуктора.

Движение вагонов (поездов) должно быть прекращено в следующих ситуациях:

- при наличии препятствий движению, а также при угрозе наезд или столкновения;
- при тревожных сигналах кондуктора, контролера, пассажира или любого другого лица;
- при всяком внезапном толчке и стуке;
- при обрыве или резком колебании провода контактной сети;
- при отсутствии напряжения в контактной сети;
- при обнаруженном повреждении рельсового пути;
- при наличии на проезжей части дороги воды или мокрого снега глубиной (высотой)

более 100 мм от УГР

- по требованию работников полиции, линейных работников движения.

ПРИМЕЧАНИЕ. Водитель обязан остановить вагон (поезд) экстренным торможением в случаях, угрожающих безопасности движения, пассажиров или прохожих.

В темное время суток, независимо от наличия искусственного освещения дорог, а также в условиях плохой видимости (туман, метель), должен быть включен ближний свет фар и все наружные огни, в том числе и задний противотуманный фонарь (если он предусмотрен конструкцией).

Приближение поезда к стоящему впереди поезду разрешается на расстояние не менее 15 м на ровном участке и 60 м на подъемах и спусках более 4% (40‰).

ПРИМЕЧАНИЯ:

Это расстояние может быть уменьшено до 3 м на конечных станциях, сдвоенных остановках, при скоплении поездов на перекрестках.

В условиях недостаточной видимости и при возникновении опасности движения юзом (гололед, листопад, загрязнение пути и т. д.) указанные расстояния должны быть удвоены.

Расстояние между следующими один за другим вагонами (поездами) должно составлять не менее 60 м при скорости движения до 20 км/час, 200 м на подъемах и спусках с уклоном свыше 4% (40‰).

При вынужденной длительной остановке, вызванной неисправностью, вагон должен быть заторможен стояночным тормозом, должна быть включена аварийная световая сигнализация и выставлен знак аварийной остановки на расстоянии не менее 15 м от вагона.

При скоплении поездов (задержки движения, дорожно-транспортные происшествия или другие причины) вагон должен быть заторможен стояночным тормозом. После восстановления

движения следует начинать движение лишь после удаления стоявшего впереди вагона (поезда) на расстояние не менее 60 м.

Порядок движения неисправных вагонов в депо или до ремонтного пункта, необходимые при этом меры безопасности и маршруты следования, устанавливаются специальной инструкцией, разработанной организацией ГЭТ.

Буксировка неисправного вагона перед исправным (толкание) разрешается только до ближайшего запасного пути (депо) или конечной станции.

Буксировка неисправного вагона с запасного пути или из депо в депо производится только по разрешению старшего (центрального) диспетчера.

Порядок движения, сцепки и буксировки определяется специальной инструкцией, разработанной организацией ГЭТ.

В течение смены водитель на конечных станциях проводит осмотр пассажирского помещения на наличие оставленных пассажирами предметов и проверяет состояние: колесных пар, тормозной системы, сцепных приборов, токоприемников, наличие песка в песочнице. При необходимости очищает номер вагона, маршрутные указатели и подножки от грязи, снега и льда. Обо всех обнаруженных неисправностях или повреждениях водитель сообщает диспетчеру конечной станции и линейному слесарю и производит запись в книге поезда.

Последовательность действий водителя при выходе из вагона (на конечной станции или в пути):

- затормозить (зафиксировать) вагон стояночным тормозом;
- отключить все основные и вспомогательные электрические цепи;
- убедившись, что вагон (поезд) надежно удерживается на месте, поставить рукоятку реверсивного вала контроллера в положение «О», снять ее и взять с собой;
- надеть сигнальный жилет;
- закрыть дверь кабины и выйти из трамвая;
- на уклоне поставить противооткатные упоры под колеса трамвая со стороны уклона.

ПРИМЕЧАНИЕ: *Водителю запрещается оставлять поезд на подъемах и спусках.*

Если по возвращении к рабочему месту необходима постановка токоприемника, водитель перед этим должен зайти в кабину и убедиться, что все высоковольтные и низковольтные цепи отключены, реверсор находится в положении «О».

Последовательность действий водителя при постановке вагона (поезда) на межсменный отстой в депо:

- затормозить вагон стояночным тормозом;
- выключить все высоковольтные и низковольтные электрические цепи;
- перевести рукоятку реверсора в положение «О», снять ее и взять с собой (если предусмотрено инструкцией);
- закрыть форточки и вентиляционные люки;
- опустить токоприемник и закрепить его, закрыть все двери вагона;
- при стоянке на уклоне установить противооткатные упор под колеса вагона со стороны уклона;
- спустить влагу и воздух из пневматической системы (если это предусмотрено конструкцией);
- отключить аккумуляторную батарею, если это предусмотрено конструкцией;
- сделать запись в книге поезда о наличии или отсутствии неисправностей;
- сдать диспетчеру депо книгу поезда, расписание движения, путевой лист.

Запрещается передавать кому-либо управление вагоном (поездом), кроме лиц, указанных в должностной инструкции водителя. О передаче управления делается запись в путевом листе.

Водитель сообщает сменяющему его водителю следующие сведения:

- о техническом состоянии вагона и обо всех случаях неисправностей и повреждений, отмеченных в течение смены;

- о полученных им распоряжениях, в частности, о режиме вождения вагона (поезда);
- о состоянии рельсового пути, контактной сети и других линейных устройств;
- о работе громкоговорящей установки, касс и компостеров при их наличии.

Водитель, принимающий трамвайный поезд по смене, обязан проверить исправность поезда в соответствии с должностной инструкцией водителя трамвая. Приемка поезда оформляется подписью водителя в книге поезда и путевом листе.

3.7. Расписание движения

Каждый трамвайный маршрут должен иметь паспорт, утвержденный руководителем эксплуатационной организации ГЭТ. В паспорте указываются участки со сложными условиями движения, участки, на которых действует ограничение скорости движения, перечень остановочных пунктов маршрута, общая протяженность маршрута и другие сведения. Текстовая и графическая части паспорта заполняются службой движения. Паспорт маршрута подписывается руководителем службы движения организации ГЭТ.

Основой организации движения вагонов (поездов) на маршруте является расписание движения, координирующее работу всех подразделений организации ГЭТ.

Расписание движения утверждается руководителем организации ГЭТ или по его уполномочию – начальником Службы движения.

Расписание движения должно составляться на каждый маршрут, вагон (поезд) маршрута, конечную станцию и контрольный промежуточный пункт.

ПРИМЕЧАНИЕ: Расписание движения или выборка из него должны находиться на каждом вагоне (поезде) маршрута, конечной станции и контрольным промежуточным пунктом.

Расписанием движения устанавливается:

- время выхода вагона (поезда) из депо и направление следования;
- время прохождения через контрольные пункты;
- время прибытия, стоянки, отправления с конечной станции и возвращения в депо;
- время захода вагона (поезда) на техническое обслуживание или отстой, а также время и место смены бригад и перерыва для приема пищи.

В расписании движения на отдельных маршрутах или участках, при необходимости, следует предусматривать увеличение интенсивности движения путем организации укороченных рейсов или командирования вагонов с других маршрутов.

Основным документом для составления расписания движения служит наряд, который представляет собой первичный расчетный план пассажирских перевозок. Наряд должен разрабатываться на основе материалов обследования пассажирских потоков, хронометражных измерений времени на пробег и пропускной способности узлов улично-дорожной сети.

Наряд вагонов (поездов) устанавливает:

- распределение маршрутов между отдельными депо;
- число вагонов (поездов) на маршруте, рассчитанное с учетом одинакового наполнения вагонов на каждом маршруте по периодам дня;
- типы вагонов на маршруте;
- сменность вагонов (поездов);
- объем транспортной работы: машино-часы, машино-км;
- среднюю эксплуатационную скорость;
- наибольший допустимый интервал в межпиковое время и частоту движения в часы «пик» по каждому маршруту.

Выпуск и приемка трамвайных вагонов в депо

Вагоны (поезда) выпускаются из депо по расписанию. Выпуск из депо вагонов, не предусмотренных расписанием, производится только по разрешению старшего (центрального) диспетчера.

Запрещается выпускать из депо вагон, в книге которого нет подписи мастера об устранении неисправностей по заявке водителя и его готовности к эксплуатации. При наличии повторной заявки устранение неисправности подтверждается подписью лиц, уполномоченных приказом по депо.

Все вагоны, как правило, должны быть закреплены за определенными маршрутами и водителями (поездными бригадами).

Каждый вагон, выходящий из депо, должен быть принят водителем в соответствии с должностной инструкцией. Документом на право выхода вагона (поезда) из депо и движения его по маршруту является путевой лист, подписанный диспетчером по выпуску. Основанием для подписи путевого листа является соответствующая запись о технической готовности в книге поезда.

Вагон (поезд) считается выпущенным из депо на линию, если по прибытию на конечную станцию он отправлен в первый рейс по маршруту.

Вагон (поезд), выпущенный на линию, находится в оперативном подчинении Службы движения.

За исправное состояние вагонов на линии отвечают водители и линейный ремонтный персонал.

Возвращение вагонов с линии в депо производится:

- после окончания работы по расписанию;
- по распоряжению старшего (центрального) диспетчера;
- по аварийному предписанию.

Въезд вагона (поезда) на территорию депо с посторонними лицами и посторонними предметами не допускается. Перед въездом водителем проводится проверка вагона (поезда) на наличие посторонних предметов.

При сдаче вагона (поезда) водителем оформляется заявка обо всех неисправностях вагона (поезда) и вносится соответствующая запись в книгу поезда, если это не было сделано в течение смены, а при наличии повторной заявки – запись в книгу повторных заявок.

Трамвайное движение на маршруте

Для обеспечения регулярности и безопасности перевозки пассажиров трамвайная маршрутная сеть подразделяется на отделения, ревизорские участки и участки конечных станций.

Число и границы отделений, ревизорских участков и участков конечных станций определяются Службой движения и утверждаются руководителем организации ГЭТ.

Оперативное руководство движением осуществляется старшим (центральным) диспетчером. Действия работников, связанных движением трамвайных вагонов на линии, определяются в соответствии с указаниями диспетчера. Запрещается давать распоряжения по движению вагонов (поездов), минуя старшего (центрального) диспетчера.

Организация руководства движением должна обеспечивать быстрое и точное информирование старшего (центрального) диспетчера или диспетчера конечной станции, или маршрутного диспетчера об отклонениях от расписания и обо всех происшествиях на линии быстрое выполнение распоряжений старшего (центрального) диспетчера.

Контроль соблюдения безопасности и качества движения вагонов обеспечивается работниками отдела безопасности и линейного контроля.

Служба движения организации ГЭТ следит за выполнением требований Правил дорожного движения на улицах и дорогах, по которым организовано движение трамвайного транспорта.

Регулярным считается такое движение, которое выполняется в соответствии с расписанием или отклонением от него:

+2 мин (опоздание) или -1 мин (нагон) на маршрутах, где интервал между вагонами (поездами) более 3 мин;

±1 мин – на маршрутах с интервалом менее 3 мин.

Движение вагонов (поездов) по расписанию обеспечивается:

- выпуском на линию запланированного числа технически исправных вагонов;
- исправным состоянием рельсового пути, контактной и кабельной сетей;
- устойчивой работой электротяговых подстанций, средств связи и СЦБ;
- четкой работой водителей и работников Службы движения и других подразделений, связанных с движением трамваев.

С распорядительной конечной станции вагоны должны отправляться под контролем диспетчера станции с обязательной отметкой в путевом листе.

В случае нарушения движения на каком-либо участке маршрута (независимо от причин) старший (центральный) диспетчер обеспечивает движение вагонов (поездов) по наибольшей протяженности маршрута и принимает меры к скорейшему восстановлению движения по всему маршруту. По мере восстановления движения на маршруте организует вывоз скопившихся на остановках пассажиров.

В случае прекращения движения на каком-либо участке, работникам Службы движения разрешается изменять направление согласно схемам обходного движения, а также давать распоряжение о возобновлении движения с немедленным сообщением об этом старшему (центральному) диспетчеру.

Для восстановления движения по расписанию старший (центральный) диспетчер имеет право:

- отправить вагон (поезд) в укороченный или удлиненный рейс;
- отправить вагон (поезд) по измененному пути следования;
- нагон опозданий в пределах допустимых скоростей безопасности движения;
- изменение интервала между отправлением вагонов (поездов) с конечной станции;
- использовать резервные вагоны и вагоны с других маршрутов;
- менять машинные расписания между выходами;
- сокращать продолжительность обеденных, технических стоянок в пределах допустимых норм.

Перечень лиц, имеющих право производить регулировочные мероприятия, устанавливаются инструкцией организации ГЭТ.

При невозможности соблюдения заданного расписания движения из-за усложненных погодных условий (туман, метель, загрязнение рельсов и др.) по распоряжению старшего (центрального) диспетчера вводятся специальные режимы движения. Расписание отменяется. Время обратного рейса увеличивается или не нормируется. Порядок ввода специальных режимов движения определяется «Руководством по временному прекращению движения автобусов, троллейбусов и трамваев в неотложных случаях, вызванных стихийными явлениями или изменением дорожно-климатических условий».

Запрещается изменять направление движения вагонов (поездов) с пассажирами, за исключением случаев, когда они не могут следовать по своему направлению или после задержки движения, когда в одном направлении скопилось большое число вагонов (поездов).

Выезд специальных (не пассажирских) вагонов на линию с движением пассажирских вагонов (поездов) разрешается старшим (центральным) диспетчером.

Специальный трамвайный вагон при движении на линии подчиняется всем правилам движения пассажирских вагонов.

Порядок производства маневровых работ на конечных станциях определяется руководителем Службы движения организации ГЭТ.

4. ПОРЯДОК ПОДГОТОВКИ ПРАКТИКАНТОВ И СТАЖЁРОВ

4.1. Методические рекомендации наставнику по вождению

Обучение практическому вождению учебного вагона проводится по определенной программе производственного обучения. Объем, содержание и выполнение программы является обязательным для всех учащихся. Упрощение условий выполнения упражнений и послабление при выведении оценок учащимся следует рассматривать как нарушение требований программы, наносящих ущерб подготовке квалифицированных водителей.

Наставники по вождению должны иметь высокую квалификацию, отлично знать свое дело, быть выдержанными и уметь передавать свои знания. Очень важен индивидуальный подход к каждому учащемуся. Наставник должен постоянно развивать необходимые черты будущего водителя: внимание, дисциплинированность, выносливость, уверенность в правильности своих действий.

Немаловажное значение в процессе обучения имеет атмосфера взаимного доверия и уважения. Строгость и требовательность со стороны наставника должны дополняться педагогической гибкостью и тактом. Даже если учащийся часто допускает ошибки, поправлять его надо спокойно, терпеливо. Со стороны наставника недопустимы грубость и черствость. Что касается замечаний учащимся во время управления вагоном, то здесь следует учитывать степень подготовленности учащихся и характер отрабатываемого упражнения. В первый период обучения замечания, сделанные во время движения вагона, очень часто не доходят до сознания учащихся и, следовательно, малоэффективны. Когда учащиеся приобретут определённые навыки управления вагоном, такие замечания достигают цели, если приемы в основном выполняются правильно, а замечания касаются лишь дальнейшего совершенствования приемов.

Наставник должен приучить будущих водителей мыслить самостоятельно, не подсказывать сразу готовых ответов на вопросы, возникающие у учащихся в той или иной дорожной ситуации, учить анализировать обстановку и принимать правильные решения.

При проведении занятий наставник должен быть всегда примером для учащихся, которые, как правило, ему подражают. Кроме умения образцово управлять трамваем, наставник должен всегда содержать вагон в исправном состоянии, не допускать никаких отклонений от существующих Правил дорожного движения, Правил технической эксплуатации трамвая и Должностной инструкции водителя. Грязный вагон, захламленная кабина и другие признаки неряшливости в содержании трамвая, неподтянутый внешний вид инструктора – явные признаки неудовлетворительного обучения вождению.

Наставник должен прививать учащимся навыки управления трамвайным вагоном и способность ориентироваться в условиях движения по улицам города. Получение навыков достигается систематическим повторением отдельных упражнений, постепенно объединяемых в более сложные действия. При этом учащийся должен выполнять все действия сознательно, стремясь не допустить ошибок. Ошибки, возникающие в процессе выполнения упражнений, должны быть замечены наставником и самим учащимся, и устранены последующим правильным повторением тех же упражнений.

Повторение определенного комплекса упражнений должно быть многократным, чтобы навыки закрепились и выработались нужные рефлексy. Однако повторение не должно утомлять учащегося. Полезно разнообразить упражнения, чтобы сохранить устойчивость внимания и интерес к обучению. Не должно быть значительных перерывов в обучении, чтобы выработанные рефлексy не угасли, а своевременно закреплялись последующими упражнениями.

Практическое обучение

Для вождения учебного вагона следует использовать маршруты с различными условиями движения. Места для обучения должны выбираться в соответствии с характером вождения. При выполнении учащимися упражнения важно вовремя заметить допущенную ошибку и исправить ее. Если наставник вовремя не укажет на неправильное действие и учащийся будет его повторять, то это может привести к усвоению неправильных приемов вождения.

В процессе обучения наставник должен постоянно следить, чтобы учащиеся выполняли Правила дорожного движения, умели ориентироваться в окружающей обстановке, разбирались в средствах регулирования дорожного движения, их назначении, расположении и зонах действия.

Задача наставника – привить учащимся навыки определения и устранения неисправностей оборудования вагонов. В своих объяснениях наставник обязан придерживаться терминологии, принятой в теоретическом обучении.

4.2. Методика наставнику водителя по стажировке ученика водителя трамвая на период обучения

Чтобы помочь наставнику в обучении учащегося в период стажировки, далее приводится примерный календарный план на весь период стажировки, т.е. на 6 недель, с указанием последовательности, в которой должны отрабатываться навыки и приемы работы стажера.

Календарный план на весь период стажировки

1-я неделя	<ul style="list-style-type: none"> • пользоваться общим нарядом поездных бригад, индивидуальным нарядом, поездным расписанием, правильно заполнять билетно-учётный лист; • быстро и правильно принимать поезд перед выездом из депо, а также при смене на линии, в строгом соответствии с ДИ и ПТЭ; • правильно оформлять бортовой журнал при выезде из депо, при смене на линии и при сдаче вагона в депо; получать инструмент при приемке вагона и пользоваться им; • самостоятельно выезжать из депо, въезжать в депо, проезжать по территории и через ворота депо с точным соблюдением правил безопасности труда и установленной скорости движения; • правильно устанавливать микрофон и зеркало заднего вида и пользоваться ими во время движения вагона и на остановках; • строго соблюдать ПДД; • соблюдать во время работы правильное положение корпуса, рук и ног по отношению к приборам управления.
2-я неделя	<ul style="list-style-type: none"> • перед выездом из депо и на «0» рейсе проверять действие всех видов тормозов и выбег вагона; • плавно пускать вагон с остановки и вести на перегоне, а также правильно подъезжать к остановкам - плавно тормозить; • строго соблюдать дистанции между вагонами при различных скоростях движения, в зависимости от состояния поверхности рельсов и профиля пути, а также при подъезде к стоящим вагонам.
3-я неделя	<ul style="list-style-type: none"> • устанавливать скорость движения вагона с учётом обстановки и безопасности движения. Соблюдать установленные скорости при проезде кривых различного радиуса, стрелок, в особенности автоматических, крестовин спецчастей пути и контактной сети, а также на спусках; • тренировать стажёра в пользовании колодочным, реостатным и рельсовыми тормозами; в приёмах экстренного торможения при различном состоянии пути и различных атмосферных явлениях; • правильно пользоваться приводом управления дверьми; своевременно открывать и закрывать двери вагона с соблюдением правил безопасности; • пользоваться микрофоном, своевременно и правильно объявлять названия остановочных пунктов и пользоваться утверждённым текстом; • вести вагон на перегонах маршрута, строго по расписанию, пользуясь контрольными часами, соблюдать скорости движения с учетом безопасности движения и экономного расходования электроэнергии.
4-я неделя	<ul style="list-style-type: none"> • предупреждать явление юза и буксования и быстро ликвидировать, если они возникли; • строго соблюдать правила безопасности при уходе с рабочего места или вынужденной остановки вагона в пути; • умело вести вагон в условиях грозы, ливня, тумана, листопада и снегопада; • устранять мелкие неисправности, возникающие при работе на линии.
5-я неделя	<ul style="list-style-type: none"> • быстро и правильно оформлять (при необходимости) дорожно-транспортные происшествия и уметь вызвать скорую или техническую помощь, своевременно сообщить в Центральную диспетчерскую о всех дорожно-транспортных происшествиях и задержках движения на линии; • принимать необходимые меры безопасности при внезапной остановке на перегоне, при езде в тумане и по неосвещённым улицам; • правильно сцеплять и вести вагон на буксире; • ставить вагон на запасной путь задним ходом, сцеплять и расцеплять вагоны, вести вагон на одной группе двигателей; • выполнять порядок смены водителя на линии, сдачи выручки в депо.
6-я неделя	<p>Самостоятельная работа стажёра. Слабо усвоенные навыки и неправильные приёмы работы при ведении вагона отработать до полного усвоения.</p>

4.3. Методические указания наставнику водителя по обучению учащихся на трамвайном вагоне

4.3.1. Общие положения

Инструктор, именуемый в дальнейшем наставником, во время обучения учащегося стажёра, должен передать ему свой опыт и приучить к безусловному выполнению всех требований безопасного и регулярного движения.

Он обязан научить стажёра не только правильно управлять вагоном, то есть строго соблюдать правила управления трамваем, предписанные Должностной инструкцией, Правилами технической эксплуатации и Правилами дорожного движения; воспитывать в нём ответственность за безопасность пассажиров, сохранность вагона и его оборудования.



Рис. 9. Обучение учащихся

Дисциплинированность и подтянутость, опрятность, вежливость, культурное обращение с пассажирами – также необходимые качества водителя.

Во время работы со стажёром наставник должен сам строго выполнять ПТЭ и Должностную инструкцию, быть примером для учащегося.

Внимательное, спокойное и терпеливое разъяснение учащемуся приёмов управления вагоном и образцовое поведение наставника в короткий срок дадут хорошие результаты. Раздражительность и невыдержанность наставника всегда сказываются на стажёре, вызывают торопливость и неуверенность в его действиях, снижают интерес к профессии - а это сказывается на качестве его обучения и затягивает его срок. Работа наставника будет более успешной, если стажировка проводится по определённому плану.

Во время занятий с наставниками, внимание обращается на три основных вопроса:

- 1. Анализ аварийности на маршрутах депо за прошедший год, причины и факторы, влияющие на возникновение дорожно-транспортных происшествий.*
- 2. Методические указания наставнику по обучению стажёра на вагоне.*
- 3. Качество подготовки молодых водителей предыдущих выпусков, анализ ошибок, допущенных во время предыдущей стажировки водителей.*

Анализируя причины аварий на маршрутах, необходимо подробно рассказать о ДТП происшедших по вине водителей, давая методические указания, следует подчеркнуть роль личной дисциплинированности наставника, его взаимоотношений со стажёром.

Для стажировки учащиеся должны получить удостоверения стажёра и табель работы стажёра. В таблице указываются фамилии стажёра и наставника водителя, выделено место для замечаний проверяющего и для характеристики стажёра по окончании стажировки.

Наставник обязан вести учёт работы стажёра. Ежедневно, при явке стажёре на



Рис. 10.

работу, наставник обязан требовать от него удостоверение стажёра и табель работы. Оба эти документа остаются у наставника до конца смены. В таблице отмечается время начала работы, которое подписывается и скрепляется подписью диспетчера депо или конечной станции. по окончании работы табель отмечается тем же образом. При нарушениях, которые допускает стажёр, наставник делает запись в таблице стажера и сообщает письменно или устно начальнику маршрута. В случае серьёзных нарушений дисциплины (ярка на работу в нетрезвом виде или с запахом алкоголя, грубое обращение с наставником, невыполнение его распоряжений), наставник отстраняет его от работы, поставив в известность начальника маршрута или администрацию депо.

Наставник должен учитывать, что стажёр обучался на учебном вагоне и не имеет опыта работы с пассажирами. В первые дни обучения следует пояснить стажёру работу с расписанием данного маршрута и особенности движения по маршруту, показать профиль пути, опасные места, расположения спецчастей на путях и контактной сети, остановочные указатели. Рекомендуется в первые дни передавать управление стажёру на менее сложных и более свободных участках маршрута, постепенно увеличивая время его работы.

Не разрешается в первые дни заставлять стажёра управлять вагоном продолжительное время или полную смену.

Во время следования вагона по маршруту, под управлением стажёра, наставник должен следить за точным выполнением ПДД, ПТЭ и Должностной инструкции водителя и в случае невыполнения обязательно давать стажёру конкретное указание.

Начиная со второй половины стажировки, стажёру следует работать полную смену.

Наставник и стажёр в равной мере несут ответственность за строгое выполнение правил ПДД.

При закреплении стажёра наставник знакомится с результатами сдачи экзаменов, увязывает его теоретические знания с практической работой.

За ходом и качеством проведения стажировки должен осуществляться постоянный контроль со стороны линейно-технического и руководящего состава депо. В процессе контроля необходимо проверять фактическое время работы, внимательность и реакцию стажёра, умение выбирать рациональный режим движения, правильность выполнения приёмов управления, культуру обслуживания пассажиров.

Начальник маршрута вместе с наставником, после окончания стажировки, проверяют готовность стажёра к самостоятельной работе и дают заключение о возможности допуска его к работе в качестве водителя.

4.3.2. Содержание обучения стажёра на трамвайном вагоне

В период стажировки на линии водитель-наставник закрепляет теоретические знания и отработывает приёмы и навыки по управлению трамваем.

Наставник обязан научить стажёра:

- соблюдать во время работы правильное положение корпуса, рук и ног по отношению к органам управления;
- пользоваться общим нарядом поездных бригад, индивидуальным нарядом и расписанием;
- принимать подвижной состав при смене на линии в строгом соответствии с Должностной инструкцией и ПТЭ;
- правильно оформлять бортовой журнал при выезде из депо, на линии и при сдаче вагона в депо, составлять заявку на ремонт вагона;
- соблюдать правила техники безопасности, особенно при въезде со смотровой канавы и движении по территории депо:
 - повседневно проверять на нулевом рейсе действие всех видов тормозов, плавность набора скорости, выбег вагона, и плавность торможения, особенно при подъезде к остановкам;
 - соблюдать дистанцию безопасности при различных скоростях движения, учитывая погодные условия, профиль пути и нагрузку;
 - на остановках своевременно производить посадку и высадку с соблюдением правил техники безопасности;

- строго соблюдать правила проезда спецчастей, контактной сети и пути;
- вести поезд по расписанию с минимальным расходом электроэнергии и соблюдением Правил дорожного движения;
- предупреждать возникновение юза колёсных пар, пробуксовки и быстро ликвидировать эти явления, если они возникли;
- умело водить вагон в условиях ливня, тумана, листопада и снегопада;
- правильно применять тормозные средства в любых условиях;
- соблюдать правила безопасности при уходе с рабочего места и при вынужденной остановке;
- устранять мелкие неисправности, возникшие при работе на линии;
- оформлять при необходимости несчастные или аварийные случаи и уметь вызывать техпомощь;
- вести подвижной состав на буксире, ставить вагон на запасной путь задним ходом, сцеплять и расцеплять вагоны.

4.4. Методические рекомендации по выполнению календарного плана проведения стажировки

1-я неделя

1-й день. В первый день стажировки наставнику следует прибыть в депо за 30-40 мин. до выезда. В диспетчерской депо наставник знакомит стажёра с общим нарядом и с расписанием поездов на линии. Вместе со стажёром отмечают явку на работу у диспетчера депо. Стажёр предъявляет диспетчеру удостоверение и табель работы. При получении инструмента наставник рассказывает о его комплектности, на стенде показывает, как проверять исправность предохранителей и микрофона, при проверке бортового журнала обращает внимание на наличие заявки на ремонт вагона и запись о готовности к выходу вагона из депо.

На щите или схеме, где указана расстановка вагонов на путях депо, наставник объясняет, как определяется место отстоя вагона. Направляясь к вагону, наставник напоминает стажёру о соблюдении правил соблюдения личной безопасности на территории депо. Затем подробно рассказывает и показывает порядок приёмки вагона, задаёт вопросы, чтобы убедиться в понимании стажёром объясняемой темы.

Следует показать стажёру заполнение билетно-учётного листа.

В оставшееся время наставник знакомит стажёра с расписанием трассой маршрута и напоминает о правилах соблюдения личной безопасности при приведении состава в движение со смотровой канавы и следовании по территории депо.

В первый день и в последующие 5 дней в часы «ПИК» составом (вагоном) управляет наставник.

Во время нулевого рейса проверяется состояние всех видов тормозов, выбег вагона. Наставник сопровождает свои действия комментариями.

При работе на линии наставник объясняет стажёру расположение остановочных пунктов, технических остановок, остановок «по требованию», место участков опасных в аварийном отношении, расположение путевых сигналов и знаков, мест скопления пешеходов и транспорта.

По окончании работы, в присутствии стажёра, наставник записывает в бортовой журнал все неисправности, выявленные при работе на линии. Если неисправности не обнаружены, делается запись «заявок нет». Вагон сдаётся на линии вместе со стажёром.



Рис. 11.

2-й день. Наставник поручает стажёру получение и проверку комплектности инструмента, исправность микрофонов, предохранителей и определение место отстоя вагона. На вагоне даёт задание проверить оборудование, кузов вагона, работу стеклоочистителей, дверного механизма и т.д. Все свои действия стажёр должен сопровождать комментариями.

При выезде из депо за управлением находится наставник.

При работе на линии, в этот день рекомендуется концентрировать внимание стажёра на режиме движения вагона на перегоне, на выборе скорости, на начале выбега и торможения в каждом конкретном случае. Сдача вагона производится наставником в присутствии стажёра, сопровождающаяся комментариями.

3-й день. Стажёру поручается полностью провести приёмку вагона, наставник следит за действиями стажёра и поправляет его при необходимости. Выезд со смотровой канавы и движение по депо производит наставник.

При работе на линии стажёру даётся задание осваивать трассу маршрута. На конечной станции наставник напоминает стажёру о соблюдении мер безопасности при оставлении кабины или уходе из вагона. В дальнейшем, при уходе из вагона, все необходимые действия производит стажёр. Вагон сдаётся вместе со стажёром.

4-й и 5-й дни. Стажёр самостоятельно принимает вагон, выезжает со смотровой канавы и движется по территории депо.

При работе на линии наставник рассказывает стажёру о светофорах, установленных на маршруте, знакомит с дорожными знаками и сигналами, установленными по пути следования: «листопад», «подъём», «уклон», «негабаритная кривая», «автоматическая стрелка» и т.д.

В эти дни при работе на линии наставник поручает стажёру управление поездом в непиковые часы и на менее опасных участках пути.

В первые дни управления составом, от большого напряжения, у стажёра может наблюдаться скованность в движениях, поэтому наставнику необходимо следить за состоянием стажёра и при обнаружении усталости или ослабления внимания – принимать управление самому.



Рис. 12.

2-я неделя

1-3 дни. Повторяется ранее пройденное. Наставник отрабатывает приемку тормозов в депо и проверку тормозов во время нулевого рейса.

Приёмку рельсовых электромагнитных тормозов наставник также начинает с показа зазора между рельсом и наконечниками тормозов, крепления тормоза к тележке. Прижатие рельсового тормоза к рельсу при включении нужно проверить следующим образом: наставник из кабины включает тормоза, а стажёру даёт задание путём постукивания по тормозам ломиком проверить прижатие их к рельсам. После этого стажёр должен включить тормоза и на слух определить их прижатие к рельсам.

Во время нулевого рейса наставник показывает стажёру участок пути для проверки тормозов. Участок не должен иметь подъемов и спусков, кривых, иметь хорошую видимость и обзорность.

Наставник объясняет стажёру как проверить работу всех видов тормозов на нулевом рейсе.

Проверку экстренного тормоза проводит с обязательной подсыпкой песка и объясняет, что необходимо делать для предотвращения юза и сокращения тормозного пути.

В дальнейшем стажёр проводит проверку тормозов на нулевом рейсе самостоятельно.

При проверке выбега наставник обращает внимание стажёра на естественные шумы, присущие движению вагона, чтобы впоследствии отличать посторонние шумы и стуки.

4-й и 5-й день. Наставник учит стажера приёмам плавного пуска и торможения, плавного подъезда и отъезда от остановки, а также отработывает навыки соблюдения дистанции безопасности при различных скоростях движения в зависимости от состояния рельсов и профиля пути. Наставник объясняет значение соблюдения межвагонных дистанций. Для ориентировки определения расстояния наставник сопровождает объяснение конкретными примерами. В качестве ориентира можно использовать опоры контактной сети.

На конечной станции наставник показывает безопасный подъезд к впереди стоящему вагону на расстояние 15 метров, а затем осуществляет безопасный подъезд к подвижной единице на расстояние не менее 3 метров.

Для практического усвоения навыков определения дистанции между составами, рекомендуется тренировать стажера, давая задания для определения расстояния до впереди идущего трамвая или транспорта при движении на линии.

3-я неделя

Первые 4 дня. Стажёр полностью производит приёмку в депо, проверку технического состояния на «0» рейсе, на линии управляет вагоном на всех участках пути в течение смены. Наставник отработывает правила безопасного движения вагона на линии. На остановочном пункте поручает стажёру следить за посадкой пассажиров, своевременно открывать и закрывать двери. Более тщательно отработывает проезд тех участков, где остановочный пункт располагается перед перекрёстком. Объясняет, что приводить состав в движение в этих случаях можно после подачи разрешающего сигнала и свободы пути.

Наставник отработывает у стажёра умение вести поезд параллельно с автомобилями. Если машина обгоняет вагон, практически отработывает операцию слежения за машиной, при необходимости снижения скорости и её пропуска.

При движении по улицам, с узкой проезжей частью, где возможен внезапный выезд машин на трамвайный путь, наставнику следует обращать внимание на особую осторожность при движении в таких местах и быть готовым к применению экстренного торможения.

При проезде по площадям, мимо рынков, вокзалов, школ, где пешеходы движутся вблизи линии, наставник учит стажёра снижать на этих участках скорость до минимальной и быть готовым к применению экстренного торможения.

Следует научить стажёра замечать пешеходов как можно раньше, следить за их поведением и, если они не реагируют на приближающийся вагон, произвести подтормаживание, а при необходимости, применить экстренное торможение.

При проезде участков пути, где ведутся ремонтные работы, наставник объясняет значение сигналов обязательной остановки или знаков снижения скорости.

Кривые участки пути наиболее опасны для движения вагона, так как на них резко возрастает вероятность схода вагона с рельсов. Наставник знакомит стажёра с расположением кривых участков пути на данном маршруте, учитывает их радиусы и скорости движения для каждого участка кривой.



Рис. 13.



Рис. 14.

Если на маршруте имеются участки со спецчастями трамвайных путей, наставник учит проезжать эти места со скоростью не более 15 км/час в режиме выбега, что позволяет исключить лишнюю вибрацию при движении и защищает электрооборудование вагона.

При отработывании правил проезда автоматических стрелок особое внимание нужно обратить на необходимость снижения скорости, следить за положением перьев стрелок и, если стрелка не перевелась или неплотно прилегает к рамному рельсу - остановить поезд.

Наставник объясняет, что во избежание подсежки вагона, начинать движение по стрелке нужно только после того, как впереди идущий вагон прошёл выходные блокировочные контакты. Во избежание столкновения вагонов нужно пропустить встречный вагон.

Наставник учит стажёра внимательно следить за состоянием пути и контактной сети, своевременно обнаруживать неисправности, предупреждая аварии. Рассказывает о наиболее часто встречающихся неисправностях и действиях водителя в этих случаях. Разъясняет стажёру, что при любой неисправности контактной сети водитель обязан сообщить об этом диспетчеру.

Неисправности трамвайных путей определяются по следующим признакам:

- крен вагона;
- удары при движении;
- повышенная вибрация.

В этих случаях такие участки проезжают с пониженной скоростью. При неполном прилегании пера стрелки, водитель должен остановить вагон и перевести стрелку вручную. Если стрелка засыпана снегом, обязательно прочистить ее. Если на рельсах находится посторонний предмет, то водитель обязан убрать его таким образом, чтобы он не мешал движению в обоих направлениях.

Наставник отработывает со стажёром план и профиль пути по всему маршруту следования. Движение вагонов на спусках наставник учит производить с выключенными двигателями и подтормаживанием до установленной скорости на данном участке. *Далее объясняет, что при движении на спусках вероятность возникновения юза резко возрастает, поэтому особенно важно плавное торможение и строгое соблюдение дистанции безопасности.*

При приведении вагона в движение на подъёмах, необходимо добиться от стажёра практической отработки режима пуска, исключая пробуксовку колёсных пар и скатывания назад.

5-й день. Наставник отработывает со стажёром навыки движения вагона по расписанию и обучает пользованию звукоусилительной установкой. Рекомендуются заранее подготовить текст объявлений и дать задание стажёру выучить названия всех остановочных пунктов маршрута.

Следует указать, что регулярным считается такое движение, когда вагон проходит контрольные пункты и прибывает на конечный пункт строго по расписанию или с допустимыми отклонениями. При движении на линии наставник обучает стажёра проверять расписание при прохождении контрольных пунктов.

Наставник вырабатывает у стажёра навыки эффективного использования звукоусилительной



Рис. 15.



Рис. 16.

установки для полной информации при движении по маршруту.

Одновременно при отработке правил вождения вагона по расписанию, наставник учит вести вагон с наименьшим расходом электроэнергии. Для экономного расхода электроэнергии, наставник обучает стажёра управлять вагоном без лишних пусков и торможений и с максимальным ускорением при движении по свободному пути.

Значительный расход электроэнергии возникает при включении цепей освещения и отопления, поэтому необходимо объяснить стажёру важность своевременного включения и выключения этих цепей в кабине и салоне.

4-я неделя

1-3 дни. Большую часть времени за контроллером находится стажер, в это время он отрабатывает навыки управления вагоном при неблагоприятных условиях движения (юз, пробуксовка, плохая видимость). Работа в этот период наиболее сложна для водителя. Наставник требует от стажёра особого внимания при приёмке вагона и показывает приборы и агрегаты, на которые нужно обратить внимание. При работе на линии в осенне-зимний период, водитель может встретиться с обледенением контактного провода, замерзанием оборудования, сильным загрязнением и обледенением рельсов, плохой видимостью из-за сильного дождя, снегопада или тумана. В каждом конкретном случае наставник объясняет стажёру порядок действий. Если стажировка проходит в благоприятных погодных условиях, то в течение данной недели следует всё же, в пределах возможного, отработать эти приёмы.

При очень низких температурах воздуха, стоящие на открытых путях вагоны могут «застыть» (густеет смазка в редукторах и подшипниках). Такой вагон необходимо пускать в движение с небольшим ускорением. Если вагон не трогается с места – его нужно «раскачать», переключая реверс в положение «вперед» или «назад», включая двигатель на 1-й позиции контроллера.

При движении в тумане наставник объясняет стажёру что в этих условиях на вагоне включается внутреннее освещение и внешняя световая сигнализация, скорость снижается до пределов безопасности. Кроме этого, в очень густой туман, подаются звуковые сигналы.

При снегопадах стрелки покрываются снегом и не просматриваются. Наставник объясняет, почему запрещается въезд на занесённую снегом стрелку без предварительной её прочистки. Снег, особенно сухой, создает большое сопротивление движению, поэтому не нужно допускать остановок на подъёмах и кривых.

При проезде мест скопления воды наставник должен объяснить стажёру что скорость движения должна быть не более 5км/час, а при уровне воды свыше 100мм - движение запрещено.

При опасности возникновения во время движения юза или пробуксовки, наставник объясняет правильное применение тормозных средств на уклонах, кривых, при подъезде к остановке и отъезде от неё и при возникновении препятствия.

При внезапном появлении препятствия у молодого водителя может возникнуть растерянность – и в результате будет совершён наезд на препятствие или не правильное применение тормозных средств. Поэтому наставник на нулевом рейсе без пассажиров, обязан отрабатывать практические навыки стажёра на реакцию при внезапном появлении препятствия.

Кроме этого, наставник обязан отработать приёмы устранения пробуксовки и юза колёсных пар. Если стажировка проходит в благоприятных погодных условиях, необходимо периодически отрабатывать режимы пуска и торможения при условно влажных рельсах.

4-й и 5-й день. Наставник отрабатывает со стажёром порядок устранения типовых неисправностей на составе. Демонстрирует устранение неисправности дверей и другие работы, указанные в Должностной инструкции водителя.

5-я неделя

В течение недели наставник обучает стажёра быстро и правильно оформить документацию о ДТП, принимать необходимые меры безопасности при внезапной остановке на перегоне, правильно сцеплять и вести вагон на буксире.

Наставник объясняет действия при ДТП в соответствии с Правилами дорожного движения.

Если в результате ДТП пострадали люди, водитель обязан в первую очередь вызвать скорую помощь, а затем сообщить о происшествии в ГИБДД и диспетчеру. До прибытия сотрудников ГИБДД, водитель записывает очевидцев и не разрешает трогать предметы, относящиеся к происшествию, а также принимает меры к сохранению других следов, которые могут помочь в выяснении причин происшествия.

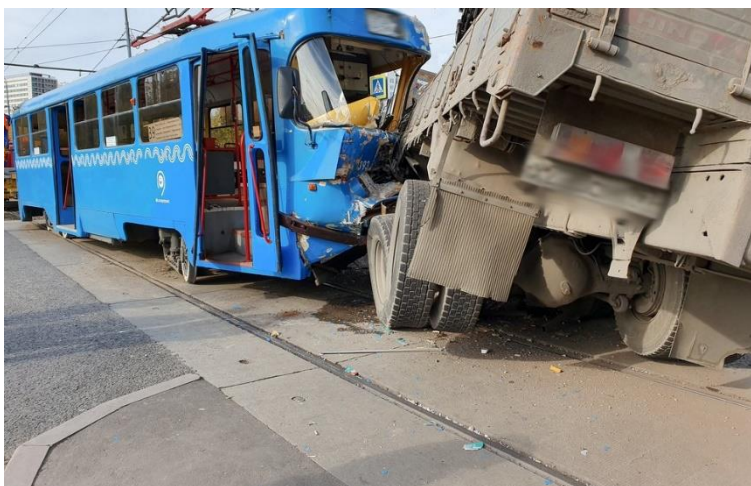


Рис. 17.

Внезапная остановка вагона на перегоне может произойти в различное время суток, на улицах, имеющих недостаточное освещение, или на уклонах. Наставник объясняет стажёру что в тёмное время суток, при недостаточной видимости, на трамвае должно быть включено внутреннее освещение и внешняя световая сигнализация. При невозможности включить освещение, водитель обязан выставить на расстоянии 25-30 метров от вагона знак аварийной остановки и принять меры к остановке сзади идущего вагона. Если вагон остановился на уклоне, водитель должен принять все меры к недопущению самопроизвольного ухода вагона. Использование тормозного башмака обязательно.

При сцепке вагона наставник должен объяснить стажёру, что сцепкой на линии занимается водитель неисправного вагона, но водитель исправного обязан помогать производить сцепку. Водитель неисправного вагона должен: высадить пассажиров, затормозить вагон, подготовить сцепные приборы для сцепки, сцепить вагон. Сцепка производится в рукавицах. Договориться с водителем исправного вагона о сигнализации и вручную растормозить вагон. При движении водителю неисправного вагона запрещается покидать управление. При буксировке скорость не более 15 км/час с остановками на всех остановочных пунктах. При проезде автоматических стрелок, водитель неисправного вагона выключает их, а после проезда - включает. Буксировка разрешается до ближайшего запасного пути или депо.

6-я неделя

В заключительные дни наставник должен выяснить степень подготовленности стажёра к самостоятельному управлению вагоном. Стажёр выполняет все функции работы водителя по приёме состава в депо, при работе на линии и сдаче состава в депо.

Наставник добивается ведения поезда по расписанию, со строгим соблюдением дистанции от впереди идущего трамвая или нерельсового транспорта. Стажёр должен внимательно наблюдать за условиями движения другого транспорта и согласовывать с ним движение своего состава.

Обязательно необходимо следить за правильной подготовкой стажёром своего рабочего места. Рекомендуется проводить контрольный опрос стажёра для проверки его знаний в части устройства вагона, техники управления, знания Правил ПДД, ПТЭ и ПТБ.

По окончании стажировки наставник заполняет характеристику с заключением возможности стажёра самостоятельного управления трамваем.

5. ПСИХОЛОГИЯ

5.1. Виды, методы и средства оценки персонала

Виды оценки персонала

Оценка персонала – это процедура, направленная на определение текущей эффективности работника, его личностно-профессиональных особенностей и потенциала.

Виды оценки персонала можно разделить на две группы:

✓ Оценка результативности (выполнение заданий, плановых показателей, нормативов, достижение целей и т.д.).

✓ Оценка компетенций (знаний, умений, навыков, психологических особенностей).

Оценка результативности – это, по сути, оценка выполнения работником ключевых показателей эффективности предприятия (KPI)

Компетенция – набор поведенческих проявлений (указывающих на наличие у кандидата/работника определенных знаний, навыков, умений, опыта и убеждений), которые позволяют ему быть успешным в должности.

Оценка компетенций подразделяется на следующие разновидности:

✓ Профессиональное тестирование.

✓ Психологическое тестирование.

✓ Ассесмент-центр.

✓ «360 градусов».

✓ Интервью по компетенциям.

Методы и средства оценки персонала

Профессиональное тестирование – оценка теоретических знаний о профессии, особенностях выполнения различных действий, технологических процессах, существующих на предприятии.

Например, тестирование на знание «Правил технической эксплуатации» для кандидатов на руководящие должности, проводимое в Учебно-производственном центре.

Психологические тесты призваны оценить личностные характеристики, уровень интеллекта и личные компетенции, кандидата или работника.

Тесты также делятся на несколько разновидностей:

✓ Тесты интеллекта (IQ-тесты): тесты Равена, Амтхауэра, Краткий оценочный тест.

✓ Стандартизированные личностные опросники: СМИЛ, Многофакторный опросник Кеттелла.

✓ Проективные тесты: тесты Люшера, Роршаха, «Дом-дерево-человек».

Метод «360 градусов» Название показывает суть методики – это способ «круговой», т.е. всесторонней оценки работника. Для начала он оценивает сам себя (даёт самооценку), а потом ещё оценивается деловым окружением – непосредственным начальником (сверху), коллегами (со стороны), подчиненными (снизу). Оценка проводится по предлагаемой шкале, в которой прописываются важные деловые характеристики и навыки работника.

Интервью по компетенциям – вид структурированного интервью, который направлен на выявление поведенческих примеров, демонстрирующих уровень развития компетенций кандидата.

Вопросы в интервью акцентированы на приведении кандидатами конкретных примеров, описывающих ситуации, в которых кандидаты проявляли или не проявляли требуемое поведение.

Ассесмент-центр (далее – АЦ) – один из методов комплексной оценки персонала, ориентированный на оценку реальных качеств работников, их психологических и профессиональных особенностей, соответствия требованиям должностных позиций, а также выявление их потенциальных возможностей.

Суть ассесмент-центров в моделировании различных реальных производственных ситуаций при помощи деловых игр. Участие в центрах оценки принимают от 5 до 10 человек.

АЦ – весьма затратная по времени процедура, от 1 до 3 дней. Тем не менее на сегодняшний день АЦ – один из самых достоверных методов оценки персонала.

5.2. Требования к профессиональному психологическому профилю наставника. Психологические аспекты наставничества

Общие требования к профилю наставника

• Желание быть наставником. Самый важный пункт – без личной инициативы работника и его желания заниматься наставничеством весь процесс не будет иметь смысла.

Сотрудник должен показывать искреннее стремление помогать подопечному, всячески способствовать его личностному и профессиональному росту

- Высокий уровень лояльности к предприятию. Поскольку одной из задач наставника является приобщение нового работника к принятой в организации корпоративной культуре, формальным и неформальным правилам предприятия, наставник обязан сам быть лоялен к нормам и традициям своего подразделения и организации в целом.

Для новичка наставник является носителем ключевых ценностей корпоративной культуры.

- Опыт в профессиональной сфере. Наставник должен иметь серьезный стаж в должности и обладать богатым практическим и жизненным опытом.

Опыт, при этом, измеряется не столько по количеству лет на рабочем месте, а по практическим проявлениям – умению решать основные производственные задачи, возникающие в работе.

- Обучаемость, стремление к личному развитию. Помимо развития своего подопечного, наставник должен развивать и собственные профессиональные и личные качества, демонстрировать желание и способность постигать новое, повышать свою квалификацию и производительность, являться экспертом для других сотрудников

- Лидерские качества. Наставник способен увлечь, повести за собой и подобрать правильные слова для мотивации других.

Наставник должен уметь определять конкретные и четкие цели и задачи для своих подопечных, показывать наиболее эффективный способ их достижения.

Кроме того, наставник должен обладать навыком предупреждения конфликтов или их эффективного разрешения.

- Навык предоставления обратной связи. Наставник способен давать оценку действий того или иного человека, содержащую конкретные предложения и рекомендации по улучшению его работы.

Инструменты наставничества в процессе производственной деятельности

При организации производственного обучения следует учитывать определенные **особенности обучения взрослых людей**:

- осознанное отношение к процессу своего обучения;
- потребность в самостоятельности;
- потребность в осмысленности обучения;
- практическая направленность в отношении обучения, стремление к применению полученных знаний, умений и навыков;
- наличие жизненного опыта – важного источника обучения;
- влияние на процесс обучения профессиональных, социальных, бытовых и временных факторов.

Три стиля наставничества:

Инструктаж – это стиль, при котором наставник дает четкие пошаговые указания обучаемому или предлагает ему копировать свои собственные действия.

Объяснение – стиль, при котором наставник показывает, как правильно выполнить ту или иную работу, и подробно объясняет каждый шаг, дает обоснование своим действиям. У него есть объяснение того, какой алгоритм работы правилен и почему.

Развитие – это стиль, при котором наставник ставит перед обучаемым вопросы и предлагает ему объяснить, что, как и почему он будет делать.

Цикл Колба. Началом естественного обучения является приобретение непосредственного опыта, дающего материал для рефлексивного наблюдения. Обобщив новые данные и интегрировав их в систему имеющихся знаний, человек приходит к абстрактным представлениям и понятиям. Эти новые знания представляют собой гипотезы, которые проверяются в ходе активного экспериментирования в разнообразных ситуациях – воображаемых, моделируемых и реальных. Процесс обучения может начаться с любой стадии и протекает циклически

5.3. Основные средства мотивации персонала

Мотивация (от лат. movere) — побуждение к действию; динамический процесс психофизиологического плана, управляющий поведением человека, определяющий его направленность, организованность, активность и устойчивость; способность человека деятельно удовлетворять свои потребности.

Мотивацию персонала разделяют на **материальную** и **нематериальную**.

Материальная мотивация — это мотивация исключительно денежными средствами, такими как:

- ✓ Повышение заработной платы.
- ✓ Премии.
- ✓ Бонусы и т.д.

Формы и методы нематериальной мотивации:

- ✓ Признание – грамоты, награды и т.п.
- ✓ Патернализм (забота) – льготы, социальные гарантии, скидки на продукцию и т.д.
- ✓ Правильная организация работы – соблюдение режима труда и отдыха, организация комфортной рабочей среды
- ✓ Карьерный рост – перспектива карьерного развития сотрудника.
- ✓ Участие в управлении – привлечение рядовых сотрудников к принятию управленческих решений
- ✓ Развитие и обучение – повышение квалификации, семинары и мастер-классы.

5.4. Методы обратной связи

Обратная связь в работе с персоналом – это информация о поведении человека в прошлом, которую сообщают ему в настоящем, рассчитывая, что она повлияет на его поведение в будущем.

Принципы обратной связи:

- ✓ Говорите о конкретном событии.
- ✓ Давайте обратную связь вскоре после события.
- ✓ Используйте только подтвержденные конкретные факты.
- ✓ Вовлекайте сотрудника в обсуждение – давайте ему высказаться.
- ✓ Обсуждайте события и действия, а не личность.
- ✓ Говорите о том, что можно и нужно изменить.
- ✓ Критикуйте с глазу на глаз, хвалите прилюдно.

5.5. Основы корпоративной культуры и управления внутренними коммуникациями

Корпоративная культура — совокупность моделей поведения, которые приобретены организацией в процессе адаптации к внешней среде и внутренней интеграции, показавших свою эффективность и разделяемых большинством членов организации.

Обычно существующая в организациях корпоративная культура — сложный комплекс предписаний, бездоказательно принимаемых всеми членами коллектива и задающих общие рамки поведения.

Основная функция корпоративной культуры в организации – привести все индивидуальные особенности работников в соответствие с целями организации.

Формирование эффективных внутренних коммуникаций в корпоративной среде

Внутренние коммуникации – это деловое общение внутри предприятия между руководством и подчиненными.

Внутренние коммуникации должны помогать работнику понимать корпоративную культуру, цели и ценности.

Система внутренних коммуникаций представляет собой объединенные в связанную цепь элементы и инструменты внутренних коммуникаций, каналы, позволяющие получать и оптимально распределять сообщения делового характера

Развитие коммуникативных умений и навыков вновь поступивших работников

Период адаптации – важный период в профессиональном и личном развитии работника. На наставнике лежит ответственность за развитие не только сугубо профессиональных, но и коммуникативных навыков начинающего сотрудника.

Основной способ развития любого навыка – это постоянное повторение и практика.

Наставник обязан взаимодействовать со своим подопечным, вовлекать его в обсуждение различных задач подразделения, помогать находить общий язык с коллективом.

К другим способам развития коммуникативных навыков можно отнести следующее:

- ✓ Чтение литературы по психологии общения.
- ✓ Коммуникативные тренинги.
- ✓ Рефлексия и самоанализ.

5.6. Общие вопросы эффективной организации деятельности

Система и функции эффективного управления персоналом

Управление персоналом (human resources management, HRM, HR-менеджмент) – это комплексная прикладная наука об организационно-экономических, административно-управленческих, технологических, правовых, групповых и личностных факторах, способах и методах воздействия на персонал предприятия для повышения эффективности в достижении целей организации.

Объектом этой науки являются личности и общности (формальные и неформальные группы, профессионально-квалификационные и социальные группы, коллективы и организация в целом)

Основные методы управления персоналом:

Экономические методы – приемы и способы воздействия на исполнителей с помощью конкретного соизмерения затрат и результатов (материальное стимулирование и санкции, финансирование и кредитование, зарплата, себестоимость, прибыль, цена).

Организационно-распорядительные методы – методы прямого воздействия, носящие директивный и обязательный характер. Они основаны на дисциплине, ответственности, власти, принуждении.

Социально-психологические методы (мотивация, моральное поощрение, социальное планирование и т. п.).

Планирование: постановка целей и оценка результатов деятельности.

Понятие и функции планирования. Различие цели и задачи.

1. Метод SMART.

Это мнемоническая аббревиатура, используемая для определения целей и постановки задач. SMART переводится, как умный. Чтобы понять, умная ли цель, все пять ее составляющих должны иметь положительную оценку и логические обоснования.

(S) Specific – конкретные (поставленные вами цели должны быть понятными и точно выраженными. В процессе постановки целей нет места глобальным и неопределенным подходам. Когда цели конкретны, то они говорят вам и вашему сотруднику о многом - что именно от него ждут, когда, сколько).

(M) Measurable – измеримые (цель должна быть измеримой, причем критерии измерения должны быть не только по конечному результату, но и по промежуточному).

(A) Agreed – согласованные (с целями более высокого уровня. Необходимо адекватно оценивать ситуацию и понимать, что цель достижима с точки зрения внешних и внутренних ресурсов, которыми располагает организация/подразделение. Цели должны быть реалистичными и достижимыми для любого обычного сотрудника и компании целиком).

(R) Realistic – реалистичные (Цель должна быть реалистичной и уместной в данной ситуации, должна вписываться в нее и не нарушать баланс с другими целями и приоритетами. Обоснованные (relevant) цели должны быть важным инструментом в общей схеме достижения видения и миссии компании. Правило Паретто, когда 80% полученных результатов происходят от 20% усилий или 20% товара дают 80% выручки).

(T) *Timed* – определенные во времени (Срок или точный период выполнения - одна из главных составляющих цели. Она может иметь как фиксированную дату, так и охватывать определенный период).

S	Specific	Конкретная	Цель должна быть конкретной и четко сформулированной.
M	Measurable	Измеримая	Цель должна иметь количественные или качественные параметры, по которым ее можно оценить.
A	Achievable	Достижимая	Цель должна быть реалистичной и достижимой в тех временных рамках, которые для нее отводятся
R	Relevant	Уместная	Цель должна быть адекватной и согласованной с другими целями
T	Time-bound	Ограниченная во времени	Цель должна быть ограничена временными рамками и иметь определенный срок достижения

Рис. 18.

2. Диаграмма Ганта. Список задач.

Диаграмма Ганта – это инструмент планирования, управления задачами, который придумал американский инженер Генри Гант (Henry Gantt). Выглядит это как горизонтальные полосы, расположенные между двумя осями: списком задач по вертикали и датами по горизонтали.

На диаграмме видны не только сами задачи, но и их последовательность. Это позволяет ни о чём не забыть и делать всё своевременно.

3. Матрица Эйзенхауэра

В основе матрицы Эйзенхауэра лежит простая схема разделения дел по осям: срочности и важности.

Все дела делятся на 4 группы:

- ✓ Важные и срочные.
- ✓ Важные и несрочные.
- ✓ Неважные и срочные.
- ✓ Несрочные и неважные.



Рис. 19. Матрица Эйзенхауэра

Управление своим и чужим временем

Тайм-менеджмент — это совокупность знаний, умений и навыков, благодаря которым человек может расставлять приоритеты, точно планирует свое время, тем самым, повышая свою личную продуктивность в организации своего рабочего времени.

Методы тайм-менеджмента:

1. Метод «помидора».
2. Матрица Эйзенхауэра.
3. Хронометраж.
4. Диаграмма Ганта.

Хронофаги – один из терминов управления временем, обозначающий любые отвлекающие объекты, мешающие и отвлекающие от основной деятельности (работы и других запланированных дел).

Хронофаги могут быть одушевленными (например, коллеги с досужими разговорами, друзья с пустыми звонками, родственники, любящие поболтать и т. д.) или неодушевленными (интернет, компьютерные игры, телевизор, радио и др.).

5.7. Развитие коммуникативной компетенции наставника: основы психологии общения и взаимодействия с обучающимся

Понятие и виды конфликтов

Конфликт – столкновение противоположно направленных целей, интересов, позиций, ценностей, взглядов относительно субъектов взаимодействия.

Под субъектами взаимодействия в данном случае понимается то, что один человек может получить от другого и как.

Взаимодействие с пассажирами может встречать некоторые сложности. Для этого могут быть совершенно разного рода причины.

Типы ограничений в общении:

1. **Конвенциональные** – если в группе людей есть обычай вести себя так, а не иначе. (Должен...). В большинстве случаев речь идет о национальных традиционных особенностях
2. **Социальные** – если поведение пассажира продиктовано его социальной ролью.
3. **Эмоциональные** – проявление эмоциональной холодности (диалог масок), формальность общения

Особенную роль в установлении хорошего контакта с пассажиром играют эмоции.

Барьеры в общении обусловлены эмоциями:

- Отвращения и брезгливости.
- Страдания, или горя (человек все воспринимает в депрессии).
- Страх (восприятие через тревожную установку).
- Стыда и вины (часто социальная желательность).
- Презрения (в основе могут быть стереотипы).
- Восприятия (непонимание речи, предвзятое отношение к говорящему).

Конфликт, как правило, протекает примерно по такой схеме.

Стадии конфликта:

1. Возникновение конфликтной ситуации – что – то, что спровоцировало конфликт.
2. Осознание конфликта обеими сторонами.
3. Проявление конфликтного поведения – выражается в виде претензий.
4. Углубление конфликта – происходит, если ни одна из сторон не хочет уступать.
5. Разрешение конфликта – перевод конфликта в режим конструктивного.

К конфликту приводит наличие инцидента.

Инцидент – ситуация, когда одна из сторон начинает действовать, или говорить.

В некоторых случаях причинами инцидента может стать чувство не справедливости, что подтверждает следующая теория:

Теория социального баланса Холланда – количество наших усилий должно быть прямо пропорционально количеству вознаграждений, которые мы должны получить за эти усилия.

Вкладываем больше, чем получаем – возможен конфликт.

Чтобы понять, осознали Вы на самом деле наличие конфликта, ответьте себе на некоторые вопросы:

- ✓ Что я, возможно, выигрываю от конфликта?
- ✓ Какие новые возможности для меня раскрываются в этом конфликте?
- ✓ Эмпатия – Как бы я чувствовал себя на месте пассажира?
- ✓ Оптимальное самоутверждение – Что я хочу изменить путем конфликта?
- ✓ Не злоупотребляю ли я своей властью? Или он?
- ✓ Возлагаю ли я вину за конфликт на другого? А он на меня?

- ✓ Хочу ли я завершить конфликт? А он?
 - ✓ Вызван ли конфликт болезненным восприятием мною, или пассажиром ситуации, в связи с прошлым моим, или его опытом в подобных ситуациях?
 - ✓ Какие альтернативы возможны, или не возможны в конфликте?
- Ответы на эти вопросы так же помогут разобраться в объективности Вас и пассажира в конфликте.

Очень важно избегать конфликтного поведения.

Конфликтное поведение – направлено на блокировку достижений другой стороны, ее стремлений, целей, намерений путем:

- Провокации.
- Манипуляции.

Важно стремиться к конструктивному разрешению конфликтов.

Конструктивный конфликт – если пассажир, или Вы не выходите за пределы делового взаимодействия и не переходите на личности, если найдены оптимальные пути выхода из конфликта.

Стратегии и тактики поведения в конфликте

Стратегии поведения в конфликтных ситуациях:

- ✓ Сотрудничество – поиск решения, устраивающего обоих.
- ✓ Компромисс – взаимные уступки.
- ✓ Избегание – выход из конфликта, не решая его.
- ✓ Приспособление – жертва своими интересами.
- ✓ Соперничество – во главу угла ставятся свои интересы, с игнорированием интересов противоположной стороны.

Чтобы избежать конфликтной ситуации, необходимо следовать следующим правилам:

1. В Ваших словах и действиях никогда не должно быть ничего, способного спровоцировать конфликт:

- Любая характеристика внешности человека.
- Переход на личности.
- Слишком позитивное выражение чувств, или наоборот, слишком негативное.
- Повышение тона голоса при общении.
- Если говорите параллельно с пассажиром.
- Оценочность суждений и прочее.

2. Никогда не отвечайте грубостью на грубость.

3. Всегда ставьте себя на место собеседника.

Все же, если конфликт возник, действуйте следующим образом:

1. Возьмите себя в руки, установите контроль над своими эмоциями.
2. Постарайтесь понять истинные причины конфликта – для этого необходимо внимательно следить за пассажиром, его словами, поведением и состоянием.
3. Подавите инстинктивное желание доказать свою правоту и «поставить на место» пассажира любой ценой, если считаете, что он ошибается.
4. Предложите компромиссное решение, или просто уйдите от конфликта.
5. Не сосредотачивайтесь излишне на собственной защите – это мешает следить за поведением и мыслями пассажира и изменениями обстановки.
6. Старайтесь сохранять спокойствие, демонстрируйте пассажиру позитивный подход и эмоции, желание разрешить конфликт.
7. Держите инициативу в своих руках, направляйте разговор в нужное Вам русло; стремитесь удержать конфликт в рамках социальных ролей – «пассажир – работник метрополитена» и не переходите на личности, будьте сдержаны.

Среди пассажиров есть часть потенциально конфликтных. В связи с этим, обратите внимание на способы взаимодействия с ними.

Типы конфликтных личностей пассажиров:

1. «Сверхточные».

– Имеют завышенные требования к сотрудникам, с которыми общаются, считают, что они «знают, как надо». Могут критиковать Вас.

– Но не любят ответной критики, или пояснения причин, по которым они, возможно, могут быть не правы.

В общении с ними: Постарайтесь по возможности, не оппонировать тому, что покажется вам не уместным, или не верным, выслушайте их, сделайте, как они хотят, если это возможно, если нет – укажите причину (в основном ссылка на нормативный документ).

2. «Беспокойные».

– Мнительны.

– Подозрительны.

– Тревожны (тревога может перерасти в агрессию).

– Переживающие по какому-то поводу.

В общении с ними: Не забывайте искренне улыбаться, дружеское расположение будет профилактикой их тревожности, по возможности, не затягивайте с ними общение, остановитесь на самых важных моментах.

3. «Демонстративные».

– Любят привлекать к себе внимание, общительны.

– Для них конфликт – это способ привлечь внимание к себе, важен сам процесс, а не результат.

В общении с ними: Дайте ему возможность высказать свое мнение, но не вовлекайтесь в диалог, т.к. это затянет общение с пассажиром. Помните, что разговор может затянуться, если пассажир почувствует, что вы эмоционально реагируете на его слова

4. «Воинственные».

– Агрессивно настроенные.

– Не уважающие окружающих.

– Нарушающие общественный порядок.

– Не предсказуемые.

– Громко выражающие свои мысли.

В общении с ними: Обращайтесь к ним строго на «Вы», по возможности, дайте им возможность выплеснуть эмоции (хочет кричать, пускай кричит), не повышайте тона голоса, когда с ними общаетесь, не говорите параллельно с пассажирами, будьте корректными в высказываниях, контролируйте свои эмоции.

Помните! При угрозе вашей жизни, или здоровью, Ваша задача привлечь сотрудников полиции!

5. «Правдоискатели».

– В Ваших действиях усматривают личное оскорбление.

– Часто жалуются.

– Считают, что им «все всё должны».

– Требуют к себе особого внимания.

В общении с ними: Уделите им максимум внимания, сошлитесь в общении на нормативную документацию, не пытайтесь отстаивать свою позицию, внимательно их выслушайте, не соглашаясь, но и не доказывая свою правоту

6. ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

6.1. Общие положения

1. Общие положения Правил дорожного движения (далее – ПДД).

1.1. Настоящие Правила дорожного движения устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им.

1.2. В Правилах используются следующие основные понятия и термины:

«**Автомагистраль**» – дорога, обозначенная знаком 5.1 и имеющая для каждого направления движения проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой (а при ее отсутствии – дорожным ограждением), без пересечений в одном уровне с другими дорогами, железнодорожными или трамвайными путями, пешеходными или велосипедными дорожками.



Рис. 20.

«**Автопоезд**» – механическое транспортное средство, сцепленное с прицепом (прицепами).

«**Велосипед**» – транспортное средство, кроме инвалидных колясок, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение как правило мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности при помощи педалей или рукояток, и может также иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающийся на скорости более 25 км/ч.

«**Велосипедист**» – лицо, управляющее велосипедом.

«**Велосипедная дорожка**» – конструктивно отделенный от проезжей части и тротуара элемент дороги (либо отдельная дорога), предназначенный для движения велосипедистов и обозначенный знаком 4.4.1.



Рис. 21.

«**Велосипедная зона**» – территория, предназначенная для движения велосипедистов, начало и конец которой обозначены соответственно знаками 5.33.1 и 5.34.1.



Рис. 22.

«**Водитель**» – лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению.

«**Вынужденная остановка**» – прекращение движения транспортного средства из-за его технической неисправности или опасности, создаваемой перевозимым грузом, состоянием водителя (пассажира) или появлением препятствия на дороге.

«**Главная дорога**» – дорога, обозначенная знаками 2.1, 2.3.1 – 2.3.7 или 5.1, по отношению к пересекаемой (примыкающей), или дорога с твердым покрытием (асфальто- и цементобетон, каменные материалы и тому подобное) по отношению к грунтовой, либо любая дорога по отношению к выездам с прилегающих территорий. Наличие на второстепенной дороге непосредственно перед перекрестком участка с покрытием не делает ее равной по значению с пересекаемой.



Рис. 23.

«**Гибридный автомобиль**» – транспортное средство, имеющее не менее 2 различных преобразователей энергии (двигателей) и 2 различных (бортовых) систем аккумулирования энергии для целей приведения в движение транспортного средства.

«**Дневные ходовые огни**» – внешние световые приборы, предназначенные для улучшения видимости движущегося транспортного средства спереди в светлое время суток.

«**Дорога**» – обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии.

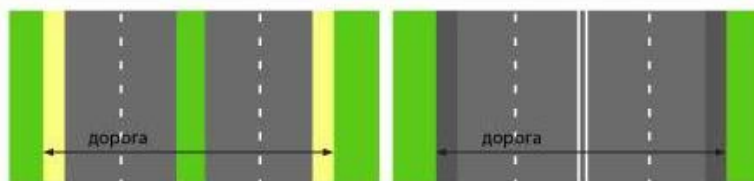


Рис. 24.

«Дорожное движение» – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

«Дорожно-транспортное происшествие» – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

«Железнодорожный переезд» – пересечение дороги с железнодорожными путями на одном уровне.

«Маршрутное транспортное средство» – транспортное средство общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай), предназначенное для перевозки по дорогам людей и движущееся по установленному маршруту с обозначенными местами остановок.

«Механическое транспортное средство» – транспортное средство, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины.

«Мопед» – двух- или трехколесное механическое транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, имеющее двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 куб. см, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт.

«Мотоцикл» – двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него. К мотоциклам приравниваются трех- и четырехколесные механические транспортные средства, имеющие массу в снаряженном состоянии не более 400 кг.

«Населенный пункт» – застроенная территория, въезды на которую и выезды с которой обозначены знаками 5.23.1 – 5.26.



Рис. 25.

«Недостаточная видимость» – видимость дороги менее 300 м в условиях тумана, дождя, снегопада и тому подобного, а также в сумерки.

«Обгон» – опережение одного или нескольких транспортных средств, связанное с выездом на полосу (сторону проезжей части), предназначенную для встречного движения, и последующим возвращением на ранее занимаемую полосу (сторону проезжей части).

«Обочина» – элемент дороги, примыкающий непосредственно к проезжей части на одном уровне с ней, отличающийся типом покрытия или выделенный с помощью разметки 1.2, используемый для движения, остановки и стоянки в соответствии с Правилами.

«Обучающий вождению» – педагогический работник организации, осуществляющей образовательную деятельность и реализующей основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, квалификация которого отвечает квалификационным требованиям, указанным в квалификационных справочниках, и (или) профессиональным стандартам (при наличии), обучающий управлению транспортным средством.

«Обучающийся вождению» – лицо, проходящее в установленном порядке соответствующее профессиональное обучение в организации, осуществляющей образовательную деятельность и реализующей основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, имеющее первоначальные навыки управления транспортным средством и освоившее требования Правил.

«Ограниченная видимость» – видимость водителем дороги в направлении движения, ограниченная рельефом местности, геометрическими параметрами дороги, растительностью, строениями, сооружениями или иными объектами, в том числе транспортными средствами.

«Опасность для движения» – ситуация, возникшая в процессе дорожного движения, при которой продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения дорожно-транспортного происшествия.

«**Опасный груз**» – вещества, изделия из них, отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке создать угрозу для жизни здоровья людей, нанести вред окружающей среде, повредить или уничтожить материальные ценности.

«**Опережение**» – движение транспортного средства со скоростью, большей скорости попутного транспортного средства.

«**Организованная перевозка группы детей**» – перевозка в автобусе, не относящемся к маршрутному транспортному средству, группы детей численностью 8 и более человек, осуществляемая без их родителей или иных законных представителей.

«**Организованная транспортная колонна**» – группа из трех и более механических транспортных средств, следующих непосредственно друг за другом по одной и той же полосе движения с постоянно включенными фарами в сопровождении головного транспортного средства с нанесенными на наружные поверхности специальными цветографическими схемами и включенными проблесковыми маячками синего и красного цветов.

«**Организованная пешая колонна**» – обозначенная в соответствии с пунктом 4.2 ПДД группа людей, совместно движущихся по дороге в одном направлении.

«**Остановка**» – преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время до 5 минут, а также на большее, если это необходимо для посадки или высадки пассажиров либо загрузки или разгрузки транспортного средства.

«**Островок безопасности**» – элемент обустройства дороги, разделяющий полосы движения (в том числе и полосы для велосипедистов), а также полосы движения и трамвайные пути, конструктивно выделенный бордюром камнем над проезжей частью дороги или обозначенный техническими средствами организации дорожного движения и предназначенный для остановки пешеходов при переходе проезжей части дороги. К островку безопасности может относиться часть разделительной полосы, через которую проложен пешеходный переход.

«**Парковка (парковочное место)**» – специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения.

«**Пассажир**» – лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нем), а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него).

«**Перекресток**» – место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей. Не считаются перекрестками выезды с прилегающих территорий.

«**Перестроение**» – выезд из занимаемой полосы или занимаемого ряда с сохранением первоначального направления движения.

«**Пешеход**» – лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства.



Рис. 26.

«**Пешеходная дорожка**» – обустроенная или приспособленная для движения пешеходов полоса земли либо поверхность искусственного сооружения, обозначенная знаком 4.5.1.

«**Пешеходная и велосипедная дорожка (велопешеходная дорожка)**» – конструктивно отделенный от проезжей части элемент дороги (либо отдельная дорога), предназначенный для раздельного или совместного с пешеходами движения велосипедистов и обозначенный знаками 4.5.2 – 4.5.7.



Рис. 27.

«**Пешеходная зона**» – территория, предназначенная для движения пешеходов, начало и конец которой обозначены соответственно знаками 5.33 и 5.34.



Рис. 28.

«**Пешеходный переход**» – участок проезжей части, трамвайных путей, обозначенный знаками 5.19.1, 5.19.2 и (или) разметкой 1.14.1 и 1.14.2 и выделенный для движения пешеходов через дорогу. При отсутствии разметки ширина пешеходного перехода определяется расстоянием между знаками 5.19.1 и 5.19.2.

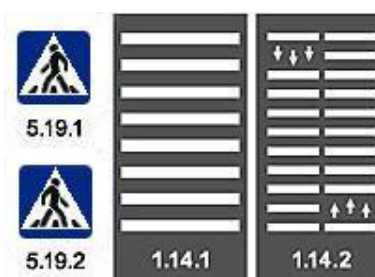


Рис. 29.

«**Полоса движения**» – любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд.

«**Полоса для велосипедистов**» – полоса проезжей части, предназначенная для движения на велосипедах и мопедах, отделенная от остальной проезжей части горизонтальной разметкой и обозначенная знаком 5.14.2.



Рис. 30.

«**Преимущество (приоритет)**» – право на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам движения.

«**Препятствие**» – неподвижный объект на полосе движения (неисправное или поврежденное транспортное средство, дефект проезжей части, посторонние предметы и т.п.), не позволяющий продолжить движение по этой полосе. Не является препятствием затор или транспортное средство, остановившееся на этой полосе движения в соответствии с требованиями Правил.

«**Прилегающая территория**» – территория, непосредственно прилегающая к дороге и не предназначенная для сквозного движения транспортных средств (дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и тому подобное). Движение по прилегающей территории осуществляется в соответствии с настоящими Правилами.

«**Прицеп**» – транспортное средство, не оборудованное двигателем и предназначенное для движения в составе с механическим транспортным средством. Термин распространяется также на полуприцепы и прицепы-ропуски.

«**Проезжая часть**» – элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств.

«**Разделительная полоса**» – элемент дороги, выделенный конструктивно и (или) с помощью разметки 1.2, разделяющий смежные проезжие части, а также проезжую часть и трамвайные пути и не предназначенный для движения и остановки транспортных средств.



Рис. 31.

«**Разрешенная максимальная масса**» – масса снаряженного транспортного средства с грузом, водителем и пассажирами, установленная предприятием-изготовителем в качестве

максимально допустимой. За разрешенную максимальную массу состава транспортных средств, то есть сцепленных и движущихся как одно целое, принимается сумма разрешенных максимальных масс транспортных средств, входящих в состав.

«Регулировщик» – лицо, наделенное в установленном порядке полномочиями по регулированию дорожного движения с помощью сигналов, установленных Правилами, и непосредственно осуществляющее указанное регулирование. Регулировщик должен быть в форменной одежде и (или) иметь отличительный знак и экипировку. К регулировщикам относятся сотрудники полиции военной автомобильной инспекции, а также работники дорожно-эксплуатационных служб, дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах при исполнении ими своих должностных обязанностей. К регулировщикам также относятся уполномоченные лица из числа работников подразделений транспортной безопасности, исполняющие обязанности по досмотру, дополнительному досмотру, повторному досмотру, наблюдению и (или) собеседованию в целях обеспечения транспортной безопасности, в отношении регулирования дорожного движения на участках автомобильных дорог, определенных постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июля 2016 г. № 686 «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования, являющихся объектами транспортной инфраструктуры».

«Стоянка» – преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время более 5 минут по причинам, не связанным с посадкой или высадкой пассажиров либо загрузкой или разгрузкой транспортного средства.

«Темное время суток» – промежуток времени от конца вечерних сумерек до начала утренних сумерек.

«Транспортное средство» – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

«Тротуар» – элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или к велосипедной дорожке либо отделенный от них газоном.

«Уступить дорогу (не создавать помех)» – требование, означающее, что участник дорожного движения не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость.

«Участник дорожного движения» – лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства.

«Школьный автобус» – специализированное транспортное средство (автобус), соответствующее требованиям к транспортным средствам для перевозки детей, установленным законодательством о техническом регулировании, и принадлежащее на праве собственности или на ином законном основании дошкольной образовательной или общеобразовательной организации.

«Электромобиль» – транспортное средство, приводимое в движение исключительно электрическим двигателем и заряжаемое с помощью внешнего источника электроэнергии.

1.3. Участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами.

1.4. На дорогах установлено правостороннее движение транспортных средств.

1.5. Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда.

Запрещается повреждать или загрязнять покрытие дорог, снимать, загораживать, повреждать, самовольно устанавливать дорожные знаки, светофоры и другие технические средства организации движения, оставлять на дороге предметы, создающие помехи для движения (статья 12.33 КоАП). Лицо, создавшее помеху, обязано принять все возможные меры для ее устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников движения об опасности и сообщить в полицию.

1.6. Лица, нарушившие Правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

6.2. Сигналы светофоров и регулировщика

6.2.1. В светофорах применяются световые сигналы зеленого, желтого, красного и белолунного цвета.

В зависимости от назначения сигналы светофора могут быть круглые, в виде стрелки (стрелок), силуэта пешехода или велосипеда и Х-образные.

Светофоры с круглыми сигналами могут иметь одну или две дополнительные секции с сигналами в виде зеленой стрелки (стрелок), которые располагаются на уровне зеленого круглого сигнала.

6.2.2. Круглые сигналы светофора имеют следующие значения:

- **ЗЕЛЕНЫЙ СИГНАЛ** разрешает движение;
- **ЗЕЛЕНЫЙ МИГАЮЩИЙ СИГНАЛ** разрешает движение и информирует, что время его действия истекает и вскоре будет включен запрещающий сигнал (для информирования водителей о времени в секундах, остающемся до конца горения зеленого сигнала, могут применяться цифровые табло);
- **ЖЕЛТЫЙ СИГНАЛ** запрещает движение, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.2.14 (6.14 ПДД), и предупреждает о предстоящей смене сигналов;
- **ЖЕЛТЫЙ МИГАЮЩИЙ СИГНАЛ** разрешает движение и информирует о наличии нерегулируемого перекрестка или пешеходного перехода, предупреждает об опасности;
- **КРАСНЫЙ СИГНАЛ**, в том числе мигающий, запрещает движение.

Сочетание красного и желтого сигналов запрещает движение и информирует о предстоящем включении зеленого сигнала.

6.2.3. Сигналы светофора, выполненные в виде стрелок красного, желтого и зеленого цветов, имеют то же значение, что и круглые сигналы соответствующего цвета, но их действие распространяется только на направление (направления), указываемое стрелками. При этом стрелка, разрешающая поворот налево, разрешает и разворот, если это не запрещено соответствующим дорожным знаком.

Такое же значение имеет зеленая стрелка в дополнительной секции. Выключенный сигнал дополнительной секции или включенный световой сигнал красного цвета ее контура означает запрещение движения в направлении, регулируемом этой секцией.

6.2.4. Если на основной зеленый сигнал светофора нанесена черная контурная стрелка (стрелки), то она информирует водителей о наличии дополнительной секции светофора и указывает иные разрешенные направления движения, чем сигнал дополнительной секции.

6.2.5. Если сигнал светофора выполнен в виде силуэта пешехода и (или) велосипеда, то его действие распространяется только на пешеходов (велосипедистов). При этом зеленый сигнал разрешает, а красный запрещает движение пешеходов (велосипедистов).



Рис. 32.

Для регулирования движения велосипедистов может использоваться также светофор с круглыми сигналами уменьшенного размера, дополненный прямоугольной табличкой белого цвета размером 200x200 мм с изображением велосипеда черного цвета.

6.2.6. Для информирования слепых пешеходов о возможности пересечения проезжей части световые сигналы светофора могут быть дополнены звуковым сигналом.

6.2.7. Для регулирования движения транспортных средств по полосам проезжей части, в частности по тем, направление движения по которым может изменяться на противоположное, применяются реверсивные светофоры с красным Х-образным сигналом и зеленым сигналом в виде стрелы, направленной вниз. Эти сигналы соответственно запрещают или разрешают движение по полосе, над которой они расположены.

Основные сигналы реверсивного светофора могут быть дополнены желтым сигналом в виде стрелы, наклоненной по диагонали вниз направо или налево, включение которой

информирует о предстоящей смене сигнала и необходимости перестроиться на полосу, на которую указывает стрела.

При выключенных сигналах реверсивного светофора, который расположен над полосой, обозначенной с обеих сторон разметкой 1.9, въезд на эту полосу запрещен.

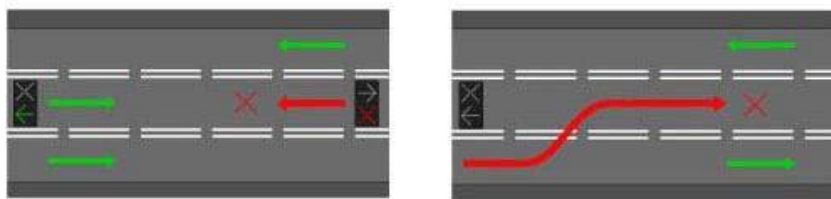


Рис. 33.

6.2.8. Для регулирования движения трамваев, а также других маршрутных транспортных средств, движущихся по выделенной для них полосе, могут применяться светофоры одноцветной сигнализации с четырьмя круглыми сигналами бело-лунного цвета, расположенными в виде буквы «Т». Движение разрешается только при включении одновременно нижнего сигнала и одного или нескольких верхних, из которых левый разрешает движение налево, средний – прямо, правый – направо. Если включены только три верхних сигнала, то движение запрещено.

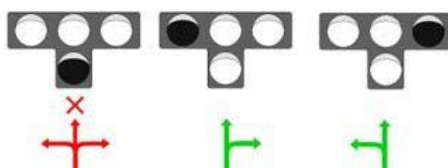


Рис. 34.

6.2.9. Круглый бело-лунный мигающий сигнал, расположенный на железнодорожном переезде, разрешает движение транспортных средств через переезд. При выключенных мигающих бело-лунном и красном сигналах движение разрешается при отсутствии в пределах видимости приближающегося к переезду поезда (локомотива, дрезины).

6.2.10. Сигналы регулировщика имеют следующие значения:

РУКИ ВЫТЯНУТЫ В СТОРОНЫ ИЛИ ОПУЩЕНЫ:

- со стороны левого и правого бока разрешено движение трамваю прямо, безрельсовым транспортным средствам прямо и направо, пешеходам разрешено переходить проезжую часть;
- со стороны груди и спины движение всех транспортных средств и пешеходов запрещено.

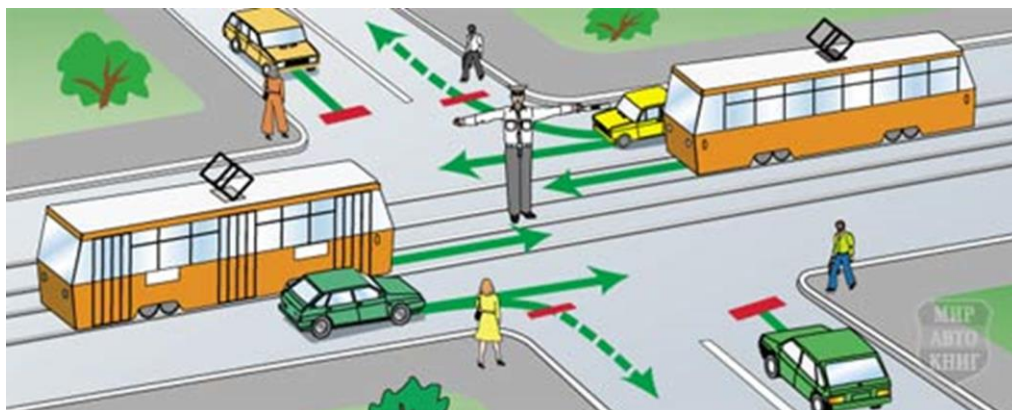


Рис. 35.

ПРАВАЯ РУКА ВЫТЯНУТА ВПЕРЕД:

- со стороны левого бока разрешено движение трамваю налево, безрельсовым транспортным средствам во всех направлениях;
- со стороны груди всем транспортным средствам разрешено движение только направо;
- со стороны правого бока и спины движение всех транспортных средств запрещено;
- пешеходам разрешено переходить проезжую часть за спиной регулировщика.

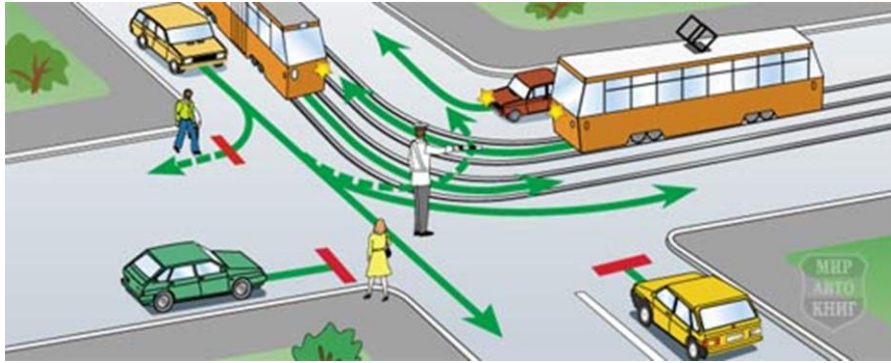


Рис. 36.

РУКА ПОДНЯТА ВВЕРХ:

– движение всех транспортных средств и пешеходов запрещено во всех направлениях, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.2.14 (6.14 ПДД).

Регулировщик может подавать жеста́ми рук и другие сигналы, понятные водителям и пешеходам. Для лучшей видимости сигналов регулировщик может применять жезл или диск с красным сигналом (световозвращателем).

6.2.11. Требование об остановке транспортного средства подается с помощью громкоговорящего устройства или жестом руки, направленной на транспортное средство. Водитель должен остановиться в указанном ему месте.

6.2.12. Дополнительный сигнал свистком подается для привлечения внимания участников движения.

6.2.13. При запрещающем сигнале светофора (кроме реверсивного) или регулировщика водители должны остановиться перед стоп-линией (знаком 6.2.16 «Стоп»), а при ее отсутствии:

– на перекрестке – перед пересекаемой проезжей частью (с учетом пункта 13.7 ПДД), не создавая помех пешеходам;

– перед железнодорожным переездом – в соответствии с пунктом 15.4 ПДД;

– в других местах – перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено.

6.2.14. Водителям, которые при включении желтого сигнала или поднятии регулировщиком руки вверх не могут остановиться, не прибегая к экстренному торможению в местах, определяемых пунктом 6.2.13 (6.13 ПДД), разрешается дальнейшее движение.

Пешеходы, которые при подаче сигнала находились на проезжей части, должны освободить ее, а если это невозможно – остановиться на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений.

6.2.15. Водители и пешеходы должны выполнять требования сигналов и распоряжения регулировщика, даже если они противоречат сигналам светофора, требованиям дорожных знаков или разметки.

В случае если значения сигналов светофора противоречат требованиям дорожных знаков приоритета, водители должны руководствоваться сигналами светофора.

6.2.16. На железнодорожных переездах одновременно с красным мигающим сигналом светофора может подаваться звуковой сигнал, дополнительно информирующий участников движения о запрещении движения через переезд.

6.3. Проезд перекрёстков

6.3.1. При повороте направо или налево водитель обязан уступить дорогу пешеходам и велосипедистам, пересекающим проезжую часть дороги, на которую он поворачивает.

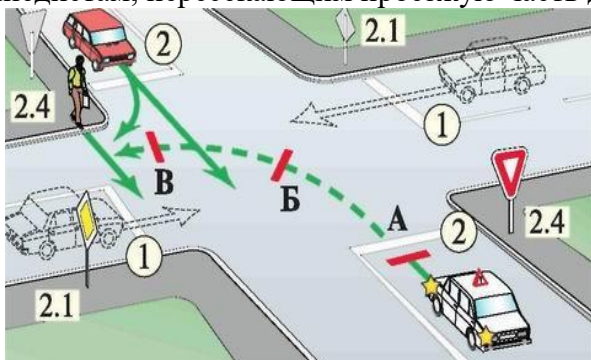


Рис. 37.

6.3.2. Запрещается выезжать на перекресток, пересечение проезжих частей или участка перекрестка, обозначенного разметкой 1.26

– если впереди по пути следования образовался затор, который вынудит водителя остановиться, создав препятствие для движения транспортных средств

– поперечном направлении, за исключением поворота направо или налево в случаях, установленных настоящими Правилами.



Рис. 38.



Рис. 39.

6.3.3. Перекресток, где очередность движения определяется сигналами светофора или регулировщика, считается регулируемым.

При желтом мигающем сигнале, неработающих светофорах или отсутствии регулировщика перекресток считается нерегулируемым, и водители обязаны руководствоваться правилами проезда нерегулируемых перекрестков и установленными на перекрестке знаками приоритета.

Регулируемые перекрестки

6.3.4. При повороте налево или развороте по зеленому сигналу светофора водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся со встречного направления прямо или направо. Таким же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев.

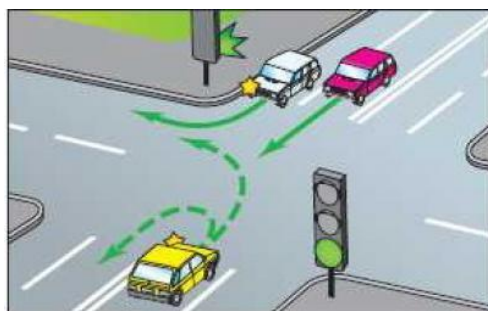


Рис. 40.

6.3.5. При движении в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с желтым или красным сигналом светофора, водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений.

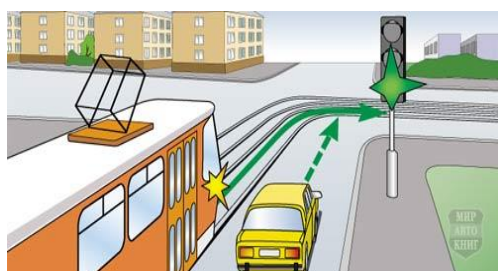


Рис. 41.

6.3.6. Если сигналы светофора или регулировщика разрешают движение одновременно трамваю и безрельсовым транспортным средствам, то трамвай имеет преимущество независимо от направления его движения. Однако при движении в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с красным или желтым сигналом светофора, трамвай должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений.



Рис. 42.

6.3.7. Водитель, въехавший на перекресток при разрешающем сигнале светофора, должен выехать в намеченном направлении независимо от сигналов светофора на выходе с перекрестка. Однако, если на перекрестке перед светофорами, расположенными на пути следования водителя, имеются стоп-линии (знаки 6.2.16), водитель обязан руководствоваться сигналами каждого светофора.



Рис. 43.

6.3.8. При включении разрешающего сигнала светофора водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, завершающим движение через перекресток, и пешеходам, не закончившим переход проезжей части данного направления.

Нерегулируемые перекрестки

6.3.9. На перекрестке неравнозначных дорог водитель транспортного средства, движущегося по второстепенной дороге, должен уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся по главной, независимо от направления их дальнейшего движения.

На таких перекрестках трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами, движущимися в попутном или встречном направлении по равнозначной дороге, независимо от направления его движения.

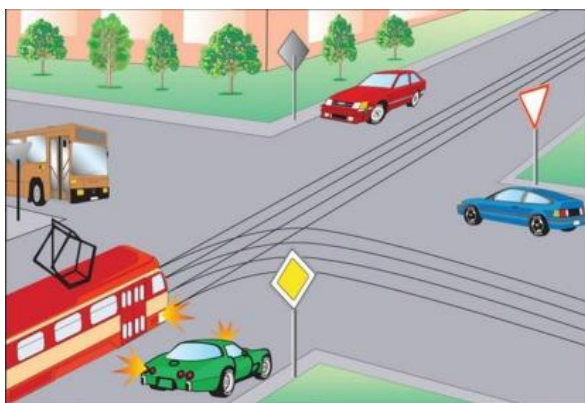


Рис. 44.

6.3.10. В случае, когда главная дорога на перекрестке меняет направление, водители, движущиеся по главной дороге, должны руководствоваться между собой правилами проезда перекрестков равнозначных дорог. Этими же правилами должны руководствоваться водители, движущиеся по второстепенным дорогам.

6.3.11. На перекрестке равнозначных дорог, за исключением случая, предусмотренного пунктом

6.3.11.1 Правил, водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа. Этим же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев. **На таких перекрестках трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами независимо от направления его движения.**



Рис. 45.

6.3.11.1. При въезде на перекресток, на котором организовано круговое движение и который обозначен знаком 4.3, водитель транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по такому перекрестку.

6.3.12. При повороте налево или развороте водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по равнозначной дороге со встречного направления прямо или направо. Этим же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев.

6.3.13. Если водитель не может определить наличие покрытия на дороге (темное время суток, грязь, снег и тому подобное), а знаков приоритета нет, он должен считать, что находится на второстепенной дороге.

6.4. Основы безопасности движения

Дорожное движение – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

Безопасность дорожного движения – состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Обеспечение безопасности дорожного движения – деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий.

Участник дорожного движения – лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства.

Дорога – обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии;

Транспортное средство – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем;

Водитель транспортного средства – лицо, управляющее транспортным средством (в том числе обучающее управлению транспортным средством). Водитель может управлять транспортным средством в личных целях либо в качестве работника или индивидуального предпринимателя;

Парковка (парковочное место) – специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения.

Аварийно-опасный участок дороги (место концентрации дорожно-транспортных происшествий) – участок дороги, улицы, не превышающий 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года

произошло три и более дорожно-транспортных происшествия одного вида или пять и более дорожно-транспортных происшествий независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди;

Тахограф – техническое средство контроля, обеспечивающее непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортного средства, о времени управления транспортным средством и отдыха водителя транспортного средства, о режиме труда и отдыха водителя транспортного средства, управление которым входит в его трудовые обязанности.

6.5. Общие обязанности водителей (2 раздел ПДД)

6.5.1. Водитель механического транспортного средства обязан:

6.5.1.1. Иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им для проверки:

- водительское удостоверение или временное разрешение на право управления транспортным средством соответствующей категории;

- регистрационные документы на данное транспортное средство (кроме мопедов), а при наличии прицепа – и на прицеп (кроме прицепов к мопедам);

- в установленных случаях разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, путевой лист, лицензионную карточку и документы на перевозимый груз, а также специальные разрешения, при наличии которых в соответствии с законодательством об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности допускается движение по автомобильным дорогам тяжеловесного транспортного средства, крупногабаритного транспортного средства либо транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов;

- документ, подтверждающий факт установления инвалидности, в случае управления транспортным средством, на котором установлен опознавательный знак «Инвалид».

- в случаях, прямо предусмотренных законодательством Российской Федерации, иметь и передавать для проверки уполномоченным должностным лицам Федеральной службы по надзору в сфере транспорта карточку допуска на транспортное средство для осуществления международных автомобильных перевозок, путевой лист и документы на перевозимый груз, специальные разрешения, при наличии которых в соответствии с законодательством об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности допускается движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов, а также предоставлять транспортное средство для осуществления весового и габаритного контроля.

6.5.1.1¹. В случаях, когда обязанность по страхованию своей гражданской ответственности установлена Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», представить по требованию сотрудников полиции, уполномоченных на то в соответствии с законодательством Российской Федерации, для проверки страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства. Указанный страховой полис может быть представлен на бумажном носителе, а в случае заключения договора такого обязательного страхования в порядке, установленном пунктом 7.2 статьи 15 указанного Федерального закона, в виде электронного документа или его копии на бумажном носителе.

6.5.1.2. При движении на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутым и не перевозить пассажиров, не пристегнутых ремнями. При управлении мотоциклом быть в застегнутом мотошлеме и не перевозить пассажиров без застегнутого мотошлема.

6.5.2. Водитель механического транспортного средства, участвующий в международном дорожном движении, обязан:

- иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им для проверки регистрационные документы на данное транспортное средство (при наличии прицепа – и на прицеп) и водительское удостоверение, соответствующие Конвенции о дорожном движении, а также документы, предусмотренные таможенным законодательством Евразийского

экономического союза, с отметками таможенных органов, подтверждающими временный ввоз данного транспортного средства (при наличии прицепа – и прицепа);

– иметь на данном транспортном средстве (при наличии прицепа – и на прицепе) регистрационные и отличительные знаки государства, в котором оно зарегистрировано.

Водитель, осуществляющий международную автомобильную перевозку, обязан останавливаться по требованию уполномоченных должностных лиц Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в специально обозначенных дорожным знаком 7.14 контрольных пунктах и предъявлять для проверки транспортное средство, а также разрешения и другие документы, предусмотренные международными договорами Российской Федерации. Отличительные знаки государства могут помещаться на регистрационных знаках.



Рис. 46.

6.5.2.1. Водитель транспортного средства, в том числе не осуществляющего международные перевозки товаров, обязан останавливаться и предъявлять уполномоченному должностному лицу таможенных органов транспортное средство, находящиеся в нем товары и документы на них для проведения таможенного контроля в зонах таможенного контроля, созданных вдоль государственной границы Российской Федерации, а в случае, если масса снаряженного указанного транспортного средства составляет 3,5 тонны и более, также на иных территориях Российской Федерации, определенных законодательством Российской Федерации о таможенном регулировании, в местах, специально обозначенных дорожным знаком 7.14.1, по требованию уполномоченного должностного лица таможенных органов.

6.5.3. Водитель транспортного средства обязан:

6.5.3.1. Перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.

Запрещается движение при неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда), не горящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, недействующем со стороны водителя стеклоочистителе во время дождя или снегопада.

При возникновении в пути прочих неисправностей, с которыми приложением к Основным положениям запрещена эксплуатация транспортных средств, водитель должен устранить их, а если это невозможно, то он может следовать к месту стоянки или ремонта с соблюдением необходимых мер предосторожности;

6.5.3.2. По требованию должностных лиц, которым предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью дорожного движения и эксплуатации ТС проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Водитель транспортного средства Вооруженных Сил Российской Федерации, Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации, инженерно-технических и дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти, спасательных воинских формирований Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий обязан проходить освидетельствование на состояние алкогольного и медицинское освидетельствование на состояние опьянения также по требованию должностных лиц военной автомобильной инспекции.

В установленных случаях проходить проверку знаний Правил и навыков вождения, а также медицинское освидетельствование для подтверждения способности к управлению транспортными средствами.

6.5.3.3. Предоставлять транспортное средство:

– сотрудникам полиции, органов государственной охраны и органов федеральной службы безопасности в случаях, предусмотренных законодательством;

– медицинским и фармацевтическим работникам для перевозки граждан в ближайшее лечебно-профилактическое учреждение в случаях, угрожающих их жизни.

***ПРИМЕЧАНИЕ:** Лица, воспользовавшиеся транспортным средством, должны по просьбе водителя выдать ему справку установленного образца или сделать запись в путевом листе (с*

указанием продолжительности поездки, пройденного расстояния, своей фамилии, должности, номера служебного удостоверения, наименования своей организации), а медицинские и фармацевтические работники – выдать талон установленного образца.

По требованию владельцев транспортных средств органы государственной охраны и органы федеральной службы безопасности возмещают им в установленном порядке причиненные убытки, расходы либо ущерб в соответствии с законодательством.

6.5.3.4. В случае вынужденной остановки транспортного средства или дорожно-транспортного происшествия вне населенных пунктов в темное время суток либо в условиях ограниченной видимости при нахождении на проезжей части или обочине быть одетым в куртку, жилет или жилет-накидку с полосами световозвращающего материала, соответствующих требованиям ГОСТа 12.4.281-2014.

6.5.4. Право остановки транспортных средств предоставлено регулировщикам, а также:

– уполномоченным должностным лицам Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в отношении остановки грузовых автомобилей и автобусов в специально обозначенных дорожным знаком 7.14 пунктах транспортного контроля;

– уполномоченным должностным лицам таможенных органов в отношении остановки транспортных средств, в том числе не осуществляющих международные перевозки товаров, в зонах таможенного контроля, созданных вдоль государственной границы Российской Федерации,

– в случае, если масса снаряженного указанного транспортного средства составляет 3,5 тонны и более, также на иных территориях Российской Федерации, определенных законодательством Российской Федерации о таможенном регулировании, в местах, специально обозначенных дорожным знаком 7.14.1.

Уполномоченные должностные лица Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и таможенных органов должны быть в форменной одежде и использовать для остановки транспортного средства диск с красным сигналом либо со световозвращателем. Для привлечения внимания водителей транспортных средств, указанные уполномоченные должностные лица, могут пользоваться сигналом-свистком.

Лица, обладающие правом остановки транспортного средства, обязаны предъявлять по требованию водителя служебное удостоверение.

6.5.5. При дорожно-транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан:

– немедленно остановить (не трогать с места) транспортное средство, включить аварийную сигнализацию и выставить знак аварийной остановки в соответствии с требованиями пункта 7.2 ПДД, не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию. При нахождении на проезжей части водитель обязан соблюдать меры предосторожности;

– принять меры для оказания первой помощи пострадавшим, вызвать "Скорую медицинскую помощь", а в экстренных случаях отправить пострадавших на попутном, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшее лечебное учреждение, сообщить свою фамилию, регистрационный знак транспортного средства (с предъявлением документа, удостоверяющего личность, или водительского удостоверения и регистрационного документа на транспортное средство) и возвратиться к месту происшествия;

– освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно. При необходимости освобождения проезжей части или доставки пострадавших на своем транспортном средстве в лечебное учреждение предварительно зафиксировать в присутствии свидетелей положение транспортного средства, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все возможные меры к их сохранению и организации объезда места происшествия;

– сообщить о случившемся в полицию, записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников полиции.

6.5.6. Если в результате дорожно-транспортного происшествия нет пострадавших, водители при взаимном согласии в оценке обстоятельств случившегося могут, предварительно составив схему происшествия и подписав ее, прибыть на ближайший пост дорожно-патрульной службы (ДПС) или в орган полиции для оформления происшествия.

6.5.6.1. Если в результате дорожно-транспортного происшествия вред причинен только имуществу, водитель, причастный к нему, обязан освободить проезжую часть, если движению других транспортных средств создается препятствие, предварительно зафиксировав любыми возможными способами, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи, положение транспортных средств по отношению друг к другу и объектам дорожной инфраструктуры, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и повреждения транспортных средств.

Водители, причастные к такому дорожно-транспортному происшествию, не обязаны сообщать о случившемся в полицию и могут оставить место дорожно-транспортного происшествия, если в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств оформление документов о дорожно-транспортном происшествии может осуществляться без участия уполномоченных на то сотрудников полиции.

Если в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств документы о дорожно-транспортном происшествии не могут быть оформлены без участия уполномоченных на то сотрудников полиции, водитель, причастный к нему, обязан записать фамилии и адреса очевидцев и сообщить случившемся в полицию для получения указаний сотрудника полиции о месте оформления дорожно-транспортного происшествия.

6.5.7. Водителю запрещается:

- управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения;

- передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством данной категории или в случае его изъятия в установленном порядке – временного разрешения, кроме случаев обучения вождению в соответствии с разделом 21 ПДД;

- пересекать организованные (в том числе и пешие) колонны и занимать место в них;

- употреблять алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества после дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен, либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника полиции, до проведения освидетельствования с целью установления состояния опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования;

- управлять транспортным средством с нарушением режима труда и отдыха, установленного уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, а при осуществлении международных автомобильных перевозок — международными договорами Российской Федерации;

- пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством,

- позволяющим вести переговоры без использования рук;

- опасное вождение, выражающееся в неоднократном совершении одного или совершении нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения, перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия, несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства, несоблюдении бокового интервала, резком торможении, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, препятствовании обгону, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба.

6.6. Обязанности пешеходов (4 раздел ПДД)

6.6.1. Пешеходы должны двигаться по тротуарам, пешеходным дорожкам, велопешеходным дорожкам, а при их отсутствии – по обочинам. Пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы, а также лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, могут двигаться по краю проезжей части, если их движение по тротуарам или обочинам создает помехи для других пешеходов.

При отсутствии тротуаров, пешеходных дорожек, велопешеходных дорожек или обочин, а также

случае невозможности двигаться по ним пешеходы могут двигаться по велосипедной дорожке или идти в один ряд по краю проезжей части (на дорогах с разделительной полосой – по внешнему краю проезжей части).

При движении по краю проезжей части пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств. Лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие мотоцикл, мопед, велосипед, в этих случаях должны следовать по ходу движения транспортных средств. При переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств.

6.6.2. Движение организованных пеших колонн по проезжей части разрешается только по направлению движения транспортных средств по правой стороне не более чем по четыре человека в ряд. Спереди и сзади колонны с левой стороны должны находиться сопровождающие с красными флажками, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости – с включенными фонарями: спереди – белого цвета, сзади – красного.

Группы детей разрешается водить только по тротуарам и пешеходным дорожкам, а при их отсутствии – и по обочинам, но лишь в светлое время суток и только в сопровождении взрослых.

6.6.3. Пешеходы должны переходить дорогу по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии – на перекрестках по линии тротуаров или обочин.

На регулируемом перекрестке допускается переходить проезжую часть между противоположными углами перекрестка (по диагонали) только при наличии разметки 1.14.1 и (или) 1.14.2, обозначающей такой пешеходный переход.

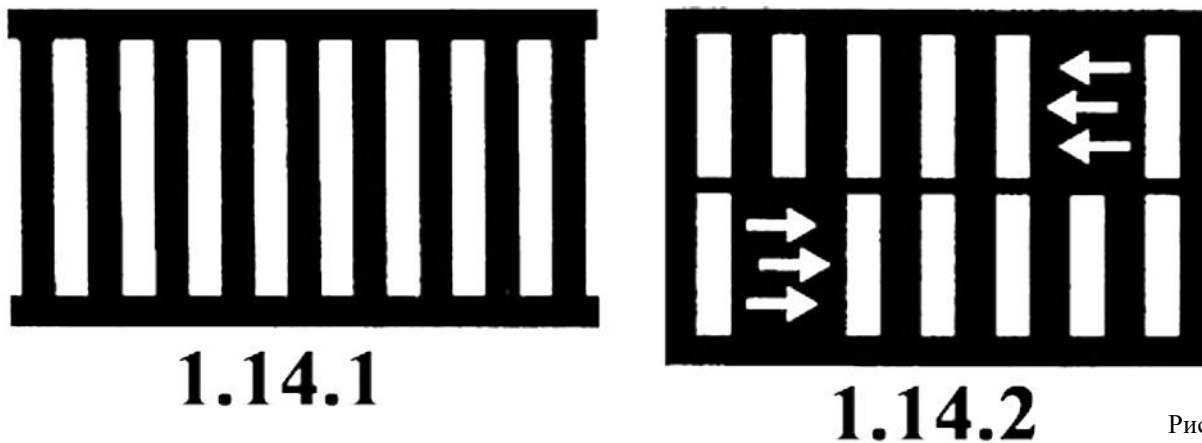


Рис. 47.

При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны.

Требования настоящего пункта не распространяются на велосипедные зоны.

6.6.4. В местах, где движение регулируется, пешеходы должны руководствоваться сигналами регулировщика или пешеходного светофора, а при его отсутствии – транспортного светофора.

6.6.5. На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть

(трамвайные пути) после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен. При переходе дороги вне пешеходного перехода пешеходы, кроме того, не должны создавать помех для движения

транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств.

6.6.6. Выйдя на проезжую часть (трамвайные пути), пешеходы не должны задерживаться или останавливаться, если это не связано с обеспечением безопасности движения. Пешеходы, не успевшие закончить переход, должны остановиться на островке безопасности или на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений. Продолжать переход можно лишь убедившись в безопасности дальнейшего движения и с учетом сигнала светофора (регулирующего).

6.6.7. При приближении транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета (синего и красного цветов) и специальным звуковым сигналом пешеходы обязаны воздержаться от перехода дороги, а пешеходы, находящиеся на проезжей части (трамвайных путях), должны незамедлительно освободить проезжую часть (трамвайные пути).

6.6.8. Ожидать маршрутное транспортное средство и такси разрешается только на приподнятых над проезжей частью посадочных площадках, а при их отсутствии – на тротуаре или обочине. В местах остановок маршрутных транспортных средств, не оборудованных приподнятыми посадочными площадками, разрешается выходить на проезжую часть для посадки в транспортное средство лишь после его остановки. После высадки необходимо, не задерживаясь, освободить проезжую часть.

При движении через проезжую часть к месту остановки маршрутного транспортного средства или от него пешеходы должны руководствоваться требованиями пунктов 6.6.4 – 6.6.7 (4.4 – 4.7 ПДД).

6.7. Обязанности пассажиров (5 раздел ПДД)

6.7.1. Пассажиры обязаны:

- при поездке на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутыми ими, а при поездке на мотоцикле – быть в застегнутом мотошлеме;
- посадку и высадку производить со стороны тротуара или обочины и только после полной остановки транспортного средства.

Если посадка и высадка невозможна со стороны тротуара или обочины, она может осуществляться со стороны проезжей части при условии, что это будет безопасно и не создаст помех другим участникам движения.

6.7.2. Пассажирам запрещается:

- отвлекать водителя от управления транспортным средством во время его движения;
- при поездке на грузовом автомобиле с бортовой платформой стоять, сидеть на бортах или на грузе выше бортов;
- открывать двери транспортного средства во время его движения

6.8. Пешеходные переходы и места остановок маршрутных транспортных средств (14 раздел ПДД)

6.8.1. Водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим дорогу или вступившим на проезжую часть (трамвайные пути) для осуществления перехода.

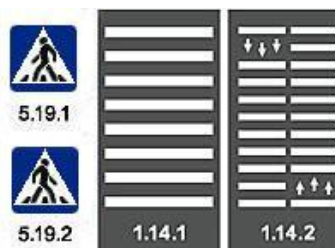


Рис. 48.

6.8.2. Если перед нерегулируемым пешеходным переходом остановилось или снизило скорость транспортное средство, то водители других транспортных средств, движущихся в том же

направлении, также обязаны остановиться или снизить скорость. Продолжать движение разрешено с учетом требований пункта 6.8.1 (14.1. ПДД).

6.8.3. На регулируемых пешеходных переходах при включении разрешающего сигнала светофора водитель должен дать возможность пешеходам закончить переход проезжей части (трамвайных путей) данного направления.

6.8.4. Запрещается въезжать на пешеходный переход, если за ним образовался затор, который вынудит водителя остановиться на пешеходном переходе.

6.8.5. Во всех случаях, в том числе и вне пешеходных переходов, водитель обязан пропустить слепых пешеходов, подающих сигнал белой тростью.

6.8.6. Водитель должен уступить дорогу пешеходам, идущим к стоящему в месте остановки маршрутному транспортному средству или от него (со стороны дверей), если посадка и высадка производятся с проезжей части или с посадочной площадки, расположенной на ней.

6.8.7. Приближаясь к остановившемуся транспортному средству с включенной аварийной сигнализацией, имеющему опознавательный знак «Перевозка детей», водитель должен снизить скорость, при необходимости остановиться и пропустить детей.



Рис. 49.

6.9. Пользование внешними световыми приборами и звуковыми сигналами. (19 раздел ПДД)

6.9.1. В темное время суток и в условиях недостаточной видимости независимо от освещения дороги, а также в тоннелях на движущемся транспортном средстве должны быть включены следующие световые приборы:

- на всех механических транспортных средствах и мопедах – фары дальнего или ближнего света, на велосипедах – фары или фонари, на гужевых повозках – фонари (при их наличии);
- на прицепах и буксируемых механических транспортных средствах – габаритные огни.

6.9.2. Дальний свет должен быть переключен на ближний:

- в населенных пунктах, если дорога освещена;
- при встречном разъезде на расстоянии не менее чем за 150 м до транспортного средства, а также и при большем, если водитель встречного транспортного средства периодическим переключением света фар покажет необходимость этого;
- в любых других случаях для исключения возможности ослепления водителей как встречных, так и попутных транспортных средств.

При ослеплении водитель должен включить аварийную сигнализацию и, не меняя полосу движения, снизить скорость и остановиться.

6.9.3. При остановке и стоянке в темное время суток на неосвещенных участках дорог, а также в условиях недостаточной видимости на транспортном средстве должны быть включены габаритные огни. В условиях недостаточной видимости дополнительно к габаритным огням могут быть включены фары ближнего света, противотуманные фары и задние противотуманные фонари.

6.9.4. Противотуманные фары могут использоваться:

- в условиях недостаточной видимости с ближним или дальним светом фар;
- в темное время суток на неосвещенных участках дорог совместно с ближним или дальним светом фар;
- вместо ближнего света фар в соответствии с пунктом 6.9.5. (19.5 ПДД).

6.9.5. В светлое время суток на всех движущихся транспортных средствах с целью их обозначения должны включаться фары ближнего света или дневные ходовые огни.

6.9.6. Фарой-прожектором и фарой-искателем разрешается пользоваться только вне населенных пунктов при отсутствии встречных транспортных средств. В населенных пунктах пользоваться такими фарами могут только водители транспортных средств, оборудованных в установленном порядке проблесковыми маячками синего цвета и специальными звуковыми сигналами, при выполнении неотложного служебного задания.

6.9.7. Задние противотуманные фонари могут применяться только в условиях недостаточной видимости. Запрещается подключать задние противотуманные фонари к стоп-сигналам.

6.9.8. Оповестительный знак «Автопоезд» должен быть включен при движении автопоезда, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости, кроме того, и на время его остановки или стоянки.

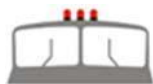


Рис. 50.

6.9.9. П. 19.9. ПДД (*Исключен по Постановлению Правительства РФ от 16.02.2008 г. № 84*).

6.9.10. Звуковые сигналы могут применяться только:

– для предупреждения других водителей о намерении произвести обгон вне населенных пунктов;

– в случаях, когда это необходимо для предотвращения дорожно-транспортного происшествия.

6.9.11. Для предупреждения об обгоне вместо звукового сигнала или совместно с ним может подаваться световой сигнал, представляющий собой кратковременное переключение фар с ближнего на дальний свет.

6.10. Дистанция

Дистанция между трамваями

Возможно, вы обращали внимание на то, что трамваи не едут друг за другом «на хвосте», а выдерживают достаточно большую дистанцию, за нарушение которой предусмотрен рапорт с дальнейшим лишением ежемесячной премии. Но как известно, правила существуют, чтобы их нарушать. Вот какой парадокс: есть такие перекрёстки, которые трамваи проезжают друг за другом в 5-15 метрах, не обращая никакого внимания на принятую для всех по правилам технической эксплуатации безопасную дистанцию. О таких перекрёстках в курсе абсолютно все. Тем самым исключения из правил всё же бывают!?

А теперь о безопасной дистанции во время движения:

– При скорости движения до 20 км/ч, необходимо выдерживать за впереди идущим вагоном 60 метров.

– Свыше 20 км/ч – 120 метров.

– На спусках и подъёмах – 200 метров.

Всё это, как вы понимаете, на глаз. А у опытного водителя глаз наметан. Он не только достаточно точно определяет на каком расстоянии находится вагон впереди, но и следит за циклами светофоров на горизонте и исходя из этого выбирает скоростной режим.

Во время юза, т.е. когда сцепление колёс трамвая с рельсами плохое (обычно в осенне-зимний период) все дистанции необходимо увеличить вдвое.

– При остановке на ровном участке дистанция за впереди стоящим вагоном должна быть не менее 15 метров.

– На уклоне – не менее 60 метров.

Дистанцию можно сократить до 3-х метров на конечных, на территории депо, на сдвоенных остановках, при большом скоплении вагонов.

Здесь очень важный момент: предварительно за 15-30 метров необходимо остановиться для проверки тормозов и, убедиться в том, что вагон «не подхватывает» юзом (бесконтрольно не скользит по рельсам) и только тогда встать за 3 метра. Скорость движения на конечных не более 5 км/ч. Случаи наезда вагона на вагон случаются, но обычно нигде не афишируются. Нарушителей с линии снимают.

Что касается тех, кто нарушает дистанцию во время движения, то рискуют они: 1. Въехать в впереди идущий или резко остановившийся вагон. 2. Оказаться в неприятной ситуации: перегородить перекрёсток или встать под изолятором (небольшим обесточенным участком контактной сети) из-за внезапно остановившегося вагона впереди.

6.11. Расположение транспортных средств на проезжей части (9 раздел ПДД)

6.11.1. Количество полос движения для безрельсовых транспортных средств определяется разметкой (или) знаками 5.15.1, 5.15.2, 5.15.7, 5.15.8, а если их нет, то самими водителями с учетом ширины проезжей части, габаритов транспортных средств и необходимых интервалов между ними. При этом стороной, предназначенной для встречного движения на дорогах с двусторонним движением без разделительной полосы, считается половина ширины проезжей части, расположенная слева, не считая местных уширений проезжей части (переходно-скоростные полосы, дополнительные полосы на подъем, заездные карманы мест остановок маршрутных транспортных средств).

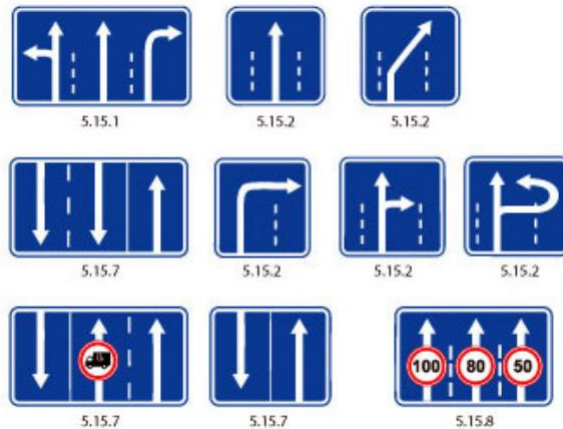


Рис. 51.

6.11.1.1. На любых дорогах с двусторонним движением запрещается движение по полосе, предназначенной для встречного движения, если она отделена трамвайными путями, разделительной полосой, разметкой 1.1, 1.3 или разметкой 1.11, прерывистая линия которой расположена слева.

6.11.2. На дорогах с двусторонним движением, имеющих четыре или более полосы, запрещается выезжать для обгона или объезда на полосу, предназначенную для встречного движения. На таких дорогах повороты налево или развороты могут выполняться на перекрестках и в других местах, где это не запрещено Правилами, знаками и (или) разметкой.

6.11.3. На дорогах с двусторонним движением, имеющих три полосы, обозначенные разметкой (за исключением разметки 1.9), из которых средняя используется для движения в обоих направлениях, разрешается выезжать на эту полосу только для обгона, объезда, поворота налево или разворота. Выезжать на крайнюю левую полосу, предназначенную для встречного движения, запрещается.

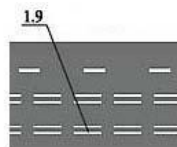


Рис. 52.

6.11.4. Вне населенных пунктов, а также в населенных пунктах на дорогах, обозначенных знаком 5.1 «Автомагистраль» или 5.3 «Дорога для автомобилей» или, где разрешено движение со скоростью более 80 км/ч, водители транспортных средств должны вести их по возможности ближе к правому краю проезжей части. Запрещается занимать левые полосы движения при свободных правых.



Рис. 53.

В населенных пунктах с учетом требований настоящего пункта и пунктов 9.5, 16.1 и 24.2 ПДД водители транспортных средств могут использовать наиболее удобную для них полосу движения. При интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, менять полосу разрешается только для поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия.

Однако на любых дорогах, имеющих для движения в данном направлении три полосы и более, занимать крайнюю левую полосу разрешается только при интенсивном движении, когда заняты другие полосы, а также для поворота налево или разворота, а грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 2,5 т – только для поворота налево или разворота. Выезд на левую полосу дорог с односторонним движением для остановки и стоянки осуществляется в соответствии с пунктом 12.1 ПДД.

6.11.5. Транспортные средства, скорость движения которых не должна превышать 40 км/ч или которые по техническим причинам не могут развивать такую скорость, должны двигаться по крайней правой полосе, кроме случаев объезда, обгона или перестроения перед поворотом налево, разворотом или остановкой в разрешенных случаях на левой стороне дороги.

6.11.6. Разрешается движение по трамвайным путям попутного направления, расположенным слева на одном уровне с проезжей частью, когда заняты все полосы данного направления, а также при объезде, повороте налево или развороте с учетом пункта 8.5 ПДД. При этом не должно создаваться помех трамваю. Выезжать на трамвайные пути встречного направления запрещается. Если перед перекрестком установлены дорожные знаки 5.15.1 или 5.15.2, движение по трамвайным путям через перекресток запрещается.



Рис. 54.

6.11.7. Если проезжая часть разделена на полосы линиями разметки, движение транспортных средств должно осуществляться строго по обозначенным полосам. Наезжать на прерывистые линии разметки разрешается лишь при перестроении.

6.11.8. При повороте на дорогу с реверсивным движением водитель должен вести транспортное средство таким образом, чтобы при выезде с пересечения проезжих частей транспортное средство заняло крайнюю правую полосу. Перестроение разрешается только после того, как водитель убедится, что движение в данном направлении разрешается и по другим полосам.

6.11.9. Запрещается движение транспортных средств по разделительным полосам и обочинам, тротуарам и пешеходным дорожкам (за исключением случаев, предусмотренных пунктами 12.1, 24.2 – 24.4, 24.7, 25.2 ПДД), а также движение механических транспортных средств (кроме мопедов) по полосам для велосипедистов. Запрещается движение механических транспортных средств по велосипедным и велопешеходным дорожкам. Допускается движение машин дорожно-эксплуатационных и коммунальных служб, а также подъезд по кратчайшему пути транспортных средств, подвозящих грузы к торговым и другим предприятиям и объектам, расположенным непосредственно у обочин, тротуаров или пешеходных дорожек, при отсутствии других возможностей подъезда. При этом должна быть обеспечена безопасность движения.

6.11.10. Водитель должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволила бы избежать столкновения, а также необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения.

6.11.11. Вне населенных пунктов на дорогах с двусторонним движением, имеющих две полосы, водитель транспортного средства, для которого установлено ограничение скорости, а также водитель транспортного средства (состава транспортных средств) длиной более 7 м должен поддерживать между своим и движущимся впереди транспортным средством такую дистанцию, чтобы обгоняющие его транспортные средства могли без помех перестроиться на ранее занимаемую ими полосу. Это требование не действует при движении по участкам дорог, на которых запрещается обгон, а также при интенсивном движении и движении в организованной транспортной колонне.

6.11.12. На дорогах с двусторонним движением при отсутствии разделительной полосы островки безопасности, тумбы и элементы дорожных сооружений (опоры мостов, путепроводов и тому подобное), находящиеся на середине проезжей части, водитель должен объезжать справа, если знаки и разметка не предписывают иное.

6.12. Скорость движения (10 раздел ПДД)

6.12.1. Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил. При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

6.12.2. В населенных пунктах разрешается движение транспортных средств со скоростью не более 60 км/ч, а в жилых зонах, велосипедных зонах и на дворовых территориях не более 20 км/ч.

ПРИМЕЧАНИЕ: По решению органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации может разрешаться повышение скорости (с установкой соответствующих знаков) на участках дорог или полосах движения для отдельных видов транспортных средств, если дорожные условия обеспечивают безопасное движение с большей скоростью. В этом случае величина разрешенной скорости не должна превышать значения, установленные для соответствующих видов транспортных средств на автомагистралях.

6.12.3. Вне населенных пунктов разрешается движение:

– мотоциклам, легковым автомобилям и грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой не более 3,5 т на автомагистралях – со скоростью не более 110 км/ч, на остальных дорогах – не более 90 км/ч;

– междугородним и маломестным автобусам и мотоциклам на всех дорогах – не более 90 км/ч;

– другим автобусам, легковым автомобилям при буксировке прицепа, грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 3,5 т на автомагистралях – не более 90 км/ч, на остальных дорогах – не более 70 км/ч;

– грузовым автомобилям, перевозящим людей в кузове, – не более 60 км/ч;

– транспортным средствам, осуществляющим организованные перевозки групп детей, – не более 60 км/ч.

ПРИМЕЧАНИЕ: По решению собственников или владельцев автомобильных дорог может разрешаться повышение скорости на участках дорог для отдельных видов транспортных средств, если дорожные условия обеспечивают безопасное движение с большей скоростью. В этом случае величина разрешенной скорости не должна превышать значения 130 км/ч на дорогах, обозначенных знаком 5.1, и 110 км/ч на дорогах, обозначенных знаком 5.3.

6.12.4. Транспортным средствам, буксирующим механические транспортные средства, разрешается движение со скоростью не более 50 км/ч.

Тяжеловесным транспортным средствам, крупногабаритным транспортным средствам и транспортным средствам, осуществляющим перевозки опасных грузов, разрешается движение со скоростью, не превышающей скорости, указанной в специальном разрешении, при наличии которого соответствии с законодательством об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности допускается движение по автомобильным дорогам таких транспортных средств.

6.12.5. Водителю запрещается:

– превышать максимальную скорость, определенную технической характеристикой транспортного средства;

– превышать скорость, указанную на опознавательном знаке «Ограничение скорости», установленном на транспортном средстве;

– создавать помехи другим транспортным средствам, двигаясь без необходимости со слишком малой скоростью;

– резко тормозить, если это не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия.



Рис. 55.