

992**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ**

z dnia 20 sierpnia 1999 r.

w sprawie zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania.

Na podstawie art. 85 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602, Nr 123, poz. 779 i Nr 160, poz. 1086 oraz z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 133, poz. 872) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1**Przepisy ogólne**

§ 1. 1. Badania techniczne tramwajów i trolejbusów polegają na sprawdzeniu, czy pojazdy te odpowiadają warunkom określonym w przepisach o warunkach technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresie ich niezbędnego wyposażenia.

2. Badanie techniczne tramwajów i trolejbusów dzieli się na:

- 1) badania okresowe, polegające na sprawdzeniu prawidłowości działania poszczególnych zespołów i mechanizmów, zwłaszcza pod względem bezpieczeństwa ludzi i wymagań ochrony środowiska,

- 2) badania dodatkowe, przeprowadzane między badaniami okresowymi w razie doraźnej potrzeby sprawdzenia stanu technicznego lub innych wymagających tego okoliczności.

3. Badania techniczne przeprowadza Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej w Warszawie, zwany dalej Instytutem, przy współpracy z Instytutem Transportu Samochodowego w Warszawie — w zakresie badań trolejbusów, Instytutem Elektrotechniki w Warszawie — w zakresie badań obwodów elektrycznych oraz Ośrodkiem Badawczo-Rozwojowym Taboru Szynowego TABOR w Poznaniu — w zakresie badań konstrukcji pudła pojazdu.

Rozdział 2**Tramwaje**

§ 2. Instytut przeprowadza okresowe badanie techniczne co dwa lata, przy czym pierwsze okresowe badanie techniczne tramwaju przeprowadza się przed upływem 5 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem 3 lat od dnia pierwszego badania i następnie co dwa lata.

§ 3. 1. Okresowe badanie techniczne tramwaju obejmuje sprawdzenie:

- 1) zgodności rzeczywistych danych tramwaju z zapisami w karcie tramwaju dotyczącymi jego identyfikacji i danych technicznych oraz prawidłowości oznaczeń dotyczących przedsiębiorstwa komunikacyjnego,
- 2) prawidłowości działania, ustawienia i własności świetlnych świateł zewnętrznych,
- 3) stanu technicznego i skuteczności działania hamulców,
- 4) prawidłowości działania urządzeń sygnalizacyjnych,
- 5) stanu technicznego nadwozia, wózków i ich osprzętu oraz przedmiotów wyposażenia.

2. Dodatkowe badanie techniczne może być przeprowadzone w zakresie ograniczonym do niektórych tylko zespołów i mechanizmów, stosownie do okoliczności, z których wynika potrzeba jego przeprowadzenia.

3. Wykaz czynności kontrolnych oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego tramwaju określa załącznik nr 1 do rozporządzenia, z zastrzeżeniem ust. 4.

4. Sposób badania skuteczności hamowania określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 4. 1. Dane identyfikacyjne tramwaju należy wpisać do rejestru badań technicznych tramwajów na podstawie zapisów w karcie tramwaju i danych faktycznych.

2. Rejestr badań technicznych tramwajów, z zastrzeżeniem ust. 3, stanowi dokument, którego strony powinny być ponumerowane, przesnurowane, a końce sznurka zaklejone nalepką i ostemplowane. Wzór rejestru określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

3. Dopuszcza się prowadzenie rejestru badań technicznych za pomocą techniki informatycznej.

4. Rejestr badań technicznych tramwajów prowadzi Instytut.

§ 5. Przedsiębiorstwo komunikacyjne obowiązane jest prowadzić dla każdego wagonu kartę tramwaju. Wzór karty określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 6. 1. Instytut wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym, przy czym, jeśli wynik badania jest:

- 1) pozytywny — w zaświadczeniu wypełnia się rubrykę „tramwaj dopuszczony do ruchu” oraz wpisuje datę następnego badania,
- 2) negatywny — w zaświadczeniu wpisuje się stwierdzone usterki, z tym że, jeżeli:

a) nie stwarzają one bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub środowiska — w zaświadczeniu wypełnia się rubrykę „dopuszczony do ruchu warunkowo”, wypisując niezbędne ograniczenia, takie jak zakaz: przewozu pasażerów, ciągnięcia innych pojazdów szynowych, jazdy w okresie od zmiernych do świtu oraz okres warunkowego dopuszczenia, niezbędny do usunięcia usterek, jednak nie dłuższy niż 14 dni,

b) stwarzają one bezpośrednio zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lub środowiska — w zaświadczeniu wypełnia się rubrykę „niedopuszczony do ruchu”, dokonując wpisu: „Zatrzymano kartę tramwaju nr ...”; zatrzymana karta jest zwracana po przeprowadzeniu z wynikiem pozytywnym badania, o którym mowa w ust. 2.

2. Badanie techniczne tramwaju polegające na ponownym sprawdzeniu mechanizmów i zespołów, w których stwierdzono usterki, może być dokonane przez Instytut tylko w zakresie sprawdzenia ich usunięcia w okresie nie dłuższym niż 30 dni. Po upływie tego terminu przeprowadza się badanie w pełnym zakresie.

3. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym tramwaju określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 7. 1. Wpisy w dokumentach, o których mowa w § 4—6, powinny być opatrzone datą, podpisem pracownika dokonującego badania oraz jego pieczętką identyfikacyjną.

2. Wzór pieczętki identyfikacyjnej pracownika Instytutu upoważnionego do badań technicznych określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

Rozdział 3

Trolejbusy

§ 8. Instytut przeprowadza okresowe badania techniczne trolejbusu przed upływem 1 roku od dnia pierwszej rejestracji i następnie co 6 miesięcy.

§ 9. 1. Okresowe badanie techniczne trolejbusu, z zastrzeżeniem ust. 2, obejmuje sprawdzenie:

- 1) zgodności rzeczywistych danych trolejbusu z zapisami w dowodzie rejestracyjnym oraz w karcie trolejbusu, dotyczącymi identyfikacji i danych technicznych, a także prawidłowości i stanu tablic rejestracyjnych,
- 2) stanu technicznego instalacji elektrycznej, zwłaszcza pod kątem zabezpieczenia przed przebiciem wysokiego napięcia i porażeniem kierowcy i pasażerów,
- 3) odbieraków prądu pod względem elektrycznym i mechanicznym oraz ich zabezpieczenia przed wypadnięciem poza dopuszczalną strefę,
- 4) stanu izolacji podłogi, stopni i poręczy w przedziale pasażerskim,

- 5) skuteczności działania hamulca roboczego elektrodynamicznego i hamulca bezpieczeństwa,
- 6) poziomu hałasu zewnętrznego na postoju.

2. Do badania stanu technicznego i prawidłowości działania pozostałych zespołów i mechanizmów trolejbusu mają zastosowanie odpowiednio przepisy w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych autobusu.

3. Dodatkowe badanie techniczne może być przeprowadzone w zakresie ograniczonym do niektórych tylko zespołów i mechanizmów, stosownie do okoliczności, z których wynika potrzeba jego przeprowadzenia.

4. Wykaz czynności kontrolnych oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego instalacji elektrycznej, odbieraków prądu, hamulca roboczego elektrodynamicznego oraz poziomu hałasu zewnętrznego trolejbusów określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

5. Sposób badania skuteczności działania hamulca roboczego elektrodynamicznego i hamulca bezpieczeństwa trolejbusu określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

6. Sposób kontroli poziomu hałasu zewnętrznego trolejbusu na postoju określa załącznik nr 9 do rozporządzenia.

7. Wykaz pozostałych czynności kontrolnych oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego trolejbusu określają przepisy, o których mowa w ust. 2.

§ 10. 1. Dane identyfikacyjne trolejbusu należy wpisywać do rejestru badań technicznych trolejbusów na podstawie zapisów w dowodzie rejestracyjnym i w karcie trolejbusu.

2. Rejestr badań technicznych trolejbusów, z zastrzeżeniem ust. 3, stanowi dokument, którego strony powinny być ponumerowane, przesnurowane, a końce sznurka zaklejone nalepką i ostemplowane. Wzór rejestru określa załącznik nr 10 do rozporządzenia.

3. Dopuszcza się prowadzenie rejestru badań technicznych trolejbusów za pomocą techniki informatycznej.

4. Rejestr badań technicznych trolejbusów prowadzi Instytut.

§ 11. Przedsiębiorstwo komunikacyjne obowiązane jest prowadzić dla każdego trolejbusu kartę trolejbusu. Wzór karty określa załącznik nr 11 do rozporządzenia.

§ 12. 1. Instytut wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym, przy czym, jeśli wynik badania jest:

- 1) pozytywny — potwierdza się to w dowodzie rejestracyjnym, wpisując termin następnego badania, oraz wypełnia w zaświadczeniu rubrykę „trolejbus

dopuszczony do ruchu” i wpisuje termin następnego badania,

- 2) negatywny — w zaświadczeniu wpisuje się stwierdzone usterki, z tym że, jeżeli:

- a) nie stwarzają one bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub środowiska — w zaświadczeniu wypełnia się rubrykę „dopuszczony do ruchu warunkowo”, wpisując niezbędne ograniczenia, takie jak zakaz: przewozu pasażerów, jazdy w okresie od zmierzchu do świtu oraz okres warunkowego dopuszczenia, niezbędny do usunięcia usterek, jednak nie dłuższy niż 7 dni,

- b) stwarzają one bezpośrednio zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lub środowiska — w zaświadczeniu wypełnia się rubrykę „nie dopuszczony do ruchu”, dokonując wpisu „, zatrzymany dowód rejestracyjny nr oraz karta trolejbusu nr”; zatrzymane dokumenty są zwracane po przeprowadzeniu z pozytywnym wynikiem badania, o którym mowa w ust. 2.

2. Badania techniczne trolejbusu polegające na ponownym sprawdzeniu mechanizmów i zespołów, w których stwierdzono usterki, mogą być dokonane przez Instytut tylko w zakresie sprawdzenia ich w okresie nie dłuższym niż 30 dni. Po upływie tego terminu przeprowadza się badania w pełnym zakresie.

3. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym trolejbusu określa załącznik nr 12 do rozporządzenia.

§ 13. 1. Wpisy w dokumentach, o których mowa w § 10—12, powinny być opatrzone datą, podpisem pracownika dokonującego badania oraz jego pieczętką identyfikacyjną.

2. Wzór pieczętki identyfikacyjnej pracownika Instytutu upoważnionego do badań technicznych trolejbusów określa załącznik nr 13 do rozporządzenia.

Rozdział 4

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 14. Pierwsze okresowe badania techniczne powinny być wykonane:

- 1) przed dniem 1 lipca 2000 r. — dla tramwajów wyprodukowanych przed dniem 1 stycznia 1975 r.,
- 2) przed dniem 1 lipca 2001 r. — dla tramwajów wyprodukowanych po dniu 31 grudnia 1974 r.,
- 3) przed dniem 1 lipca 2000 r. — dla trolejbusów wyprodukowanych przed dniem 1 stycznia 1985 r.,
- 4) przed dniem 1 lipca 2001 r. — dla trolejbusów wyprodukowanych po dniu 31 grudnia 1984 r.

§ 15. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Transportu i Gospodarki Morskiej:

w z. K. J. Tchórzewski

Załączniki do rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 sierpnia 1999 r. (poz. 992)

Załącznik nr 1

**WYKAZ CZYNNOŚCI KONTROLNYCH
ORAZ METODY I KRYTERIA OCENY STANU TECHNICZNEGO TRAMWAJU***

Przedmiot i zakres badań	Sposób prowadzenia badania	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający
1	2	3
1. Identyfikacja		
1.1. Identyfikacja tramwaju	Oględziny zewnętrzne, porównanie zapisów w karcie tramwaju ze stanem faktycznym	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak zgodności zapisów numeru tramwaju (nr nadwozia) ze stanem faktycznym 2. Brak numeru nadwozia albo numer nieczytelny 3. Niezgodność z zapisem w karcie: masy, pojemności lub innych danych tramwaju 4. Brak numerów bocznych i emblematów przedsiębiorstwa komunikacyjnego 5. Uszkodzone lub nieczytelne numery boczne lub emblematy przedsiębiorstwa 6. Brak tabliczki znamionowej albo tabliczka nieczytelna, jeśli jest wymagana
1.2. Dodatkowe wyposażenie	Oględziny	Brak gaśnicy lub nieodpowiedni jej rodzaj lub brak potwierdzenia czynności konserwacyjnych zgodnie z instrukcją producenta, nie rzadziej niż raz na rok
2. Światła		
2.1. Światła drogowe i mijania 2.1.1. Stan i działanie 2.1.2. Rozmieszczenie	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą 2. Niejednakowa barwa lub barwa inna niż biała bądź żółta selektywna 3. Brak lub niedziałanie świateł drogowych 4. Brak lub niedziałanie świateł mijania 5. Włączenie świateł mijania lub świateł drogowych nie włącza równocześnie świateł pozycyjnych oraz oświetlenia numeru linii i tablic informacyjnych 6. Przetączenie świateł drogowych na światła mijania nie powoduje wyłączenia wszystkich świateł drogowych 7. Światła niesymetryczne lub brak wyraźnej granicy światła i cienia 8. Brak lub niedziałanie kontrolnego sygnału świateł drogowych 9. Niewłaściwe rozmieszczenie świateł na tramwaju
2.1.3. Ustawienie świateł drogowych i mijania w płaszczyźnie poziomej i pionowej	Pomiar ustawienia za pomocą ekranu lub przyrządów specjalnych	<ol style="list-style-type: none"> 1. Odchylenie strumienia światła mijania w płaszczyźnie poziomej przekracza dopuszczalne granice: 10 cm na 10 m (w lewo i w prawo) 2. Odchylenie światła drogowego w płaszczyźnie poziomej przekracza dopuszczalne granice: 20 cm na 10 m (w lewo i w prawo) 3. Wartość ustawienia światła mijania w płaszczyźnie pionowej różni się od wartości nominalnej więcej niż: 3 cm na 10 m w górę lub 5 cm na 10 m w dół 4. Wartość ustawienia światła drogowego w płaszczyźnie pionowej różni się od wartości nominalnej więcej niż 5 cm na 10 m w górę lub w dół

1	2	3
<p>2.1.4. Światłość świateł drogowych</p>	<p>Pomiar światłości poszczególnych równocześnie włączonych świateł drogowych i obliczenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ sumy światłości świateł, ■ różnicy światłości między lewym i prawym światłem <p>Uwaga : pomiaru światłości dokonuje się przy włączonej przetwornicy</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Światłość poszczególnych świateł nie osiąga wymaganego minimum 2. Suma światłości przekracza dopuszczalne maksimum 225000 cd 3. Różnica światłości w którejkolwiek parze świateł przekracza: <ol style="list-style-type: none"> a) 30% światłości większej — w przypadku gdy światłość większa przekracza 40000 cd, b) 50% światłości większej — w przypadku gdy światłość większa nie przekracza 40000 cd
<p>2.2. Światła kierunkowskazów 2.2.1. Stan i działanie</p>	<p>Oględziny</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą 2. Barwa inna niż żółta samochodowa 3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie 4. Brak kontrolnego sygnału działania lub niewłaściwe jego działanie 5. Włączenie kierunkowskazów uzależnione od włączonych świateł 6. Działanie nie w jednej fazie 7. Częstotliwość błysków mniejsza niż 60 cykli na minutę lub większa niż 120 cykli na minutę 8. Włączenie świateł następuje z opóźnieniem większym niż 1s, a pierwsze wyłączenie z opóźnieniem większym niż 1,5 s od uruchomienia przełącznika kierunkowskazów
<p>2.3. Światła hamowania „stop” 2.3.1. Stan i działanie</p>	<p>Oględziny</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą 2. Barwa inna niż czerwona 3. Niewłaściwe rozmieszczenia na wagonie 4. Nie włącza się przy uruchomieniu któregośkolwiek hamulca 5. Natężenie świateł nie jest wyraźnie większe niż natężenie świateł pozycyjnych tylnych 6. Zamontowany sygnał włączenia (dopuszcza się sygnał niesprawności świateł)
<p>2.4. Światła pozycyjne przednie 2.4.1. Stan i działanie</p>	<p>Oględziny</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą 2. Barwa inna niż biała (dopuszcza się barwę żółtą selektywną, jeżeli światła te są połączone ze światłem mijania lub światłem drogowym barwy żółtej selektywnej) 3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie 4. Brak lub niedziałanie kontrolnego sygnału włączenia
<p>2.5. Światła pozycyjne tylne 2.5.1. Stan i działanie</p>	<p>Oględziny</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą 2. Barwa inna niż biała (dopuszcza się barwę żółtą selektywną, jeżeli światła te są połączone ze światłem mijania lub światłem drogowym barwy żółtej selektywnej) 3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie 4. Brak lub niedziałanie kontrolnego sygnału włączenia
<p>2.6 . Światła odblaskowe tylne i inne niż trójkątne 2.6.1. Stan</p>	<p>Oględziny</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą 2. Barwa inna niż czerwona 3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie 4. Mają kształt trójkąta

1	2	3
2.7. Światła odblaskowe boczne 2.7.1. Stan	Oględziny	1. Liczba niezgodna z wymaganą 2. Barwa inna niż żółta samochodowa 3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie 4. Mają kształt trójkąta
2.8. Światła awaryjne 2.8.1. Stan i działanie	Oględziny	1. Jak w poz. 2.2. pkt 1—4 i 7 2. Nie działają przy wyłączonych urządzeniach tramwaju i opuszczonym pantografie
2.9. Światła przeciwmgłowe tylne (jeśli są stosowane) 2.9.1. Stan i działanie	Oględziny	1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą 2. Barwa inna niż czerwona 3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie 4. Brak lub niewłaściwie działający kontrolny sygnał włączenia 5. Może być włączone bez włączonych świateł mijania lub świateł przeciwmgłowych przednich 6. Nie ma możliwości włączenia światła przeciwmgłowego tylnego niezależnie od światła przeciwmgłowego przedniego 7. Natężenie światła nie jest wyraźnie większe niż natężenie świateł pozycyjnych tylnych
2.10. Światła cofania (jeśli są stosowane) 2.10.1. Stan i działanie	Oględziny	1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą 2. Barwa inna niż biała 3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie 4. Włączenie możliwe przy innym położeniu nawrotnika niż jazda do tyłu 5. Możliwość ich włączania przy wyłączonych obwodach sterowniczych tramwaju 6. Oślepiają innych użytkowników drogi
2.11. Światła oświetlające tablice kierunkowe 2.11.1. Stan i działanie	Oględziny	Brak oświetlenia
2.12. Światła przeciwmgłowe przednie 2.12.1. Stan i działanie	Oględziny	1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą 2. Barwa inna niż biała lub żółta selektywna 3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie 4. Włączają się bez włączania świateł pozycyjnych 5. Oślepiają innych użytkowników drogi 6. Nie ma możliwości włączenia i wyłączenia niezależnie od świateł drogowych i mijania
2.12.2. Ustawienie świateł przeciwmgłowych przednich	Pomiar ustawienia za pomocą ekranu lub specjalistycznych przyrządów	Wartość ustawienia światła przeciwmgłowego w płaszczyźnie pionowej różni się od wartości nominalnej więcej niż 5 cm na 10 m w górę lub w dół
2.13. Światła odblaskowe przednie 2.13.1. Stan	Oględziny	1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą 2. Barwa inna niż biała 3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie 4. Mają kształt trójkąta
2.14. Światła jazdy dziennej 2.14.1. Stan i działanie	Oględziny	1. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie 2. Niewłaściwe połączenie elektryczne 3. Nieodpowiednia powierzchnia świetlna 4. Barwa inna niż biała

1	2	3
3. Układ hamulcowy		
<p>3.1. Hamulec roboczy elektrodynamiczny</p> <p>3.1.1. Stan techniczny</p>	<p>Oględziny części zewnętrznych układu hamulcowego tramwaju ustawionego na kanale</p>	<p>1. Niewłaściwa konstrukcja</p> <p>2. Pęknięcia, odkształcenia lub silne korodowanie elementów układu</p> <p>3. Tarcie ruchomych części tramwaju o przewody elektryczne układu hamulcowego</p> <p>4. Obluzowanie mocowania jakiejkolwiek części układu hamulcowego</p> <p>5. Samodzielne zmiany konstrukcyjne jakiejkolwiek części układu hamulcowego</p> <p>6. Wyciek lub uszkodzenie hydraulicznych lub pneumatycznych przewodów rurowych zbiorników lub innych elementów roboczych, jeśli takie w układzie hamulcowym tramwaju występują</p> <p>7. Brak rezerwowej odległości stopki pedatu hamulca</p>
<p>3.1.2. Skuteczność i równomierność</p>	<p>Pomiar skuteczności hamulców dokonuje się zgodnie z instrukcją (załącznik nr 2 do niniejszego rozporządzenia) na torze próbnym</p>	<p>1. Różnica sił hamowania między poszczególnymi osiami przekracza 30% siły większej na tej osi (wielkość siły można wyrazić prądem hamowania)</p> <p>2. Skuteczność hamowania nie osiąga wymaganego minimum</p>
<p>3.2. Hamulec awaryjny (szynowy)</p> <p>3.2.1. Stan techniczny</p>	<p>Przegląd techniczny wykonuje się jak w poz. 3.1.1.</p>	<p>Jak w poz. 3.1.1. pkt 1—5 i 7</p>
<p>3.2.2. Skuteczność</p>	<p>Pomiar skuteczności hamowania wykonuje się jak w poz. 3.1.2.</p>	<p>Jak w poz. 3.1.2. pkt 2</p>
<p>3.3. Hamowanie nagłe (roboczy+awaryjny+postojowy)</p> <p>3.3.1. Skuteczność</p>	<p>Pomiar skuteczności hamowania wykonuje się tak jak w poz. 3.1.2.</p>	<p>Jak w poz. 3.1.2. pkt 2</p>
<p>3.4. Hamulec postojowy (szczękowy lub tarczowy)</p> <p>3.4.1. Stan techniczny</p>	<p>Przegląd techniczny wykonuje się jak w poz. 3.1.1.</p>	<p>Jak w poz. 3.1.1.</p>
<p>3.4.2. Skuteczność</p>	<p>Pomiar skuteczności wykonuje się jak w poz. 3.1.2.</p>	<p>Jak w poz. 3.1.2. pkt 2</p>
<p>3.5. Hamulec bezpieczeństwa (awaryjny+postojowy), a w nowych konstrukcjach również roboczy elektrodynamiczny</p>	<p>Przegląd techniczny wykonuje się jak w poz. 3.1.1.</p>	<p>Jak w poz. 3.1.2. pkt 2</p>

1	2	3
3.5.1. Skuteczność	Pomiar skuteczności wykonuje się jak w poz. 3.1.2.	Jak w poz. 3.1.2. pkt 2
4. Urządzenia sygnalizacyjne		
4.1. Sygnał dźwiękowy zewnętrzny 4.1.1. Pomiar głośności hałasu 4.1.2. Pomiar głośności sygnału	Oględziny zewnętrzne Pomiaru dokonuje się z przodu tramwaju na przedłużeniu jego osi, na wys. 1,6 m, w odległ. 3 m	1. Pęknięcia, odkształcenia lub silna korozja elementów konstrukcyjnych sygnału 2. Zły stan lub ocieranie przewodów elektrycznych zasilających sygnał 3. Obluzowanie mocowania którejkolwiek części układu Wynik pomiaru jest mniejszy od 93 dB (A)
4.2. Urządzenie sygnalizacyjne służące pasażerom do informowania motorniczego o niebezpieczeństwie 4.2.1. Stan Techniczny 4.2.2. Ocena skuteczności informowania motorniczego	Oględziny Oględziny i ocena organoleptyczna	1. Brak sygnalizacji świetlnej lub akustycznej w kabinie motorniczego 2. Brak przycisków lub linki wzdłuż wagonu do uruchomienia tej sygnalizacji 1. Zbyt mała głośność dzwonka w przypadku sygnalizacji dźwiękowej 2. Zbyt mała lampka lub zbyt małe natężenie światła lampki sygnalizacyjnej
4.3. Sygnalizacja o stanie otwarcia drzwi 4.3.1. Stan techniczny	Oględziny	1. Brak na stanowisku motorniczego sygnalizacji indywidualnej lub grupowej o stanie otwarcia lub zamknięcia drzwi we wszystkich wagonach pociągu 2. Brak instalacji świetlnej lub akustycznej lub obydwu tych instalacji jednocześnie umożliwiających motorniczemu uprzedzenie pasażerów o zamiarze zamknięcia drzwi
5. Podwozie		
5.1. Wózki	Oględziny tramwaju ustawionego na kanale przeglądowym	1. Pęknięcia lub odkształcenia ramy 2. Nadmierna korozja mająca wpływ na wytrzymałość całej konstrukcji 3. Obluzowanie lub brak śrub mocujących poszczególne zespoły podwozia 4. Nadmierne zużycie lub pęknięcie jakiegokolwiek części 5. Zacinanie się lub nieprawidłowe działanie jakichkolwiek urządzeń 6. Nadmierne wycieki oleju z przekładni 7. Ślady nadpaleń lub uszkodzenia komutatora silnika lub połączeń elektrycznych 8. Zły stan szczotek osiowych 9. Brak połączeń lub zły stan połączeń uziemiających w kołach

1	2	3
5.2. Skrzynie aparatowe	Oględziny po zdjęciu klap	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pęknięcia, uszkodzenia lub odkształcenia skrzyń lub ich klap 2. Widoczne uszkodzenia poszczególnych aparatów znajdujących się w skrzyniach lub ślady ich nadpaleń 3. Obluzowane lub niezabezpieczone przewody elektryczne
5.3. Resory, elementy gumowe zawieszania, amortyzatory	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uszkodzone amortyzatory, elementy gumowe, rozwulkanizowana guma 2. Guma elementów zawieszania uszkodzona mechanicznie i zagraża bezpieczeństwu jazdy
6. Nadwozie		
6.1. Kabina motorniczego	Oględziny zewnętrzne	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uszkodzone urządzenia sterujące lub sygnalizujące, mające wpływ na bezpieczeństwo jazdy 2. Przeróbki powodujące zagrożenie bezpieczeństwa 3. Wystające ostre krawędzie
6.2. Pudło	Oględziny zewnętrzne, kontrola stopnia skorodowania elementów nośnych za pomocą małego młotka	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uszkodzenia korozyjne osłabiające w istotny sposób konstrukcję nośną 2. Uszkodzenie lub skorodowanie części mogących ulec oderwaniu 3. Uszkodzenia umożliwiające dostawanie się wody deszczowej i błota do wnętrza 4. Uszkodzenia zwiększające ryzyko uwięzienia pasażerów lub porażenia przechodniów w razie wypadku
6.3. Drzwi	Oględziny i sprawdzanie	<ol style="list-style-type: none"> 1. Złe otwieranie i zamykanie lub samoczynne bądź niezamierzone otwieranie się 2. Brak lub uszkodzenie uchwyty do otwierania awaryjnego
6.4. Podłoga	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Poodrywana lub podarta wykładzina podłogowa 2. Wykładzina śliska, szczególnie na mokro 3. Nadmiernie skorodowana lub popękana podłoga 4. Złe przymocowane, nadmiernie wystające lub ruszające się kłapy podłogowe
6.5. Stopnie	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nadmiernie zużyte (gładkie i śliskie) stopnie 2. Urwane albo pordzewiałe, grożące zranieniem
6.6. Siedzenia	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pęknięcia szkieletu siedzenia 2. Pęknięcia, rozdarcia albo inne uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu 3. Złe przymocowanie siedzeń do konstrukcji wagonu
6.7. Lusterka wsteczne	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak wymaganych lusterek wstecznych 2. Brak wymaganej widoczności 3. Pęknięcia lub zmatowienie powierzchni lusterka
6.8. Szyby	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pęknięcia lub zmatowienia szyb ograniczające widoczność albo osłabiające wytrzymałość szyb 2. Brak ocieplenia szyb
6.9. Wycieraczki i spryskiwacze	Oględziny i kontrola działania	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak lub niesprawność wycieraczek 2. Brak lub niesprawność spryskiwaczy, jeśli są wymagane
6.10. Prędkościomierz, licznik kilometrów, tachograf	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niesprawność prędkościomierza i drogomierza, jeśli jest wymagany 2. Prędkościomierz umieszczony poza polem widzenia motorniczego 3. Brak lub niesprawność tachografu, jeśli jest wymagany

1	2	3
6.11. Wyjścia awaryjne	Oględziny	1. Brak wyjścia awaryjnego, niewłaściwie urządzone lub za małą ich liczbą 2. Brak oznaczeń wyjścia awaryjnego
6.12. Ogrzewanie i wentylacja	Oględziny i sprawdzenie działania	1. Brak lub niedziałanie urządzeń grzewczych w kabinie motorniczego lub w przedziale dla pasażerów 2. Brak lub niedziałanie urządzeń wentylacyjnych w kabinie motorniczego lub w przedziale dla pasażerów
6.13. Urządzenie zabezpieczające przed użyciem przez osoby niepowołane	Oględziny i sprawdzenie działania	Niekompletność lub niedziałanie blokady jazdy, jeśli jest zamontowana
6.14. Wymiary zewnętrzne, masy, oznakowania	Ustalenie zewnętrznych wymiarów (pomiarów techniczne tylko w uzasadnionych przypadkach)	1. Niewłaściwa długość, szerokość lub wysokość tramwaju 2. Niewłaściwa masa lub naciski osi tramwaju

Uwaga: Wykaz czynności kontrolnych oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego nie wyczerpują wszystkich możliwych przypadków niesprawności. W szczególnych, uzasadnionych przypadkach przedmiot i zakres oraz sposób przeprowadzania badania może być zmieniony przez Instytut.

* Stosowane w różnych przypadkach określenia „wymagany”, „wymagane minimum” odnoszą się do przepisów o warunkach technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresie ich niezbędnego wyposażenia.

Załącznik nr 2

SPOSÓB BADANIA SKUTECZNOŚCI HAMOWANIA TRAMWAJU

Przepisy ogólne

§ 1.1. Załącznik określa sposób badania skuteczności hamowania wagonu pojedynczego oraz zespołu tramwajowego złożonego z wagonu silnikowego oraz wagonów doczepnych czynnych lub biernych.

2. Wymagania określone w załączniku stosuje się do badania skuteczności hamowania:

- roboczego elektrodynamicznego, za pomocą silników trakcyjnych,
- awaryjnego — hamulcem szynowym,
- nagłego — hamulcami: elektrodynamicznym, szynowymi i szczękowymi lub tarczowymi,
- postojowego — hamulcem szczękowym lub tarczowym,
- bezpieczeństwa, uruchamianego również przez pasażerów — hamulcem szynowym albo tarczowym, a w nowych rozwiązaniach również hamulcem elektrodynamicznym.

3. Badania skuteczności hamowania dokonuje się przez pomiar drogi hamowania nie obciążonego tramwaju z ustalonej prędkości 30km/h, na wydzielonym odcinku toru próbnego.

4. Wartość opóźnień hamowania wylicza się, wychodząc z prędkości rozpoczęcia hamowania i drogi hamowania przy założeniu ruchu jednostajnie opóźnionego.

5. Dopuszcza się badanie skuteczności hamowania w drodze pomiaru opóźnienia hamowania, w przypadkach gdy warunki uniemożliwiają przeprowadzenie badania zgodnie z ust. 4.

6. W razie braku możliwości zbadania skuteczności działania hamulca postojowego zgodnie z przepisami w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, dopuszcza się przeprowadzenie badania w sposób określony w ust. 3.

Pomiar drogi hamowania

§ 2. Pomiar drogi hamowania powinien być dokonany przy zachowaniu następujących warunków:

- 1) badanie można przeprowadzić tylko na takim odcinku torów, na którym nie wystąpi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu,
- 2) odcinek toru próbnego, na którym prowadzone są pomiary, powinien być poziomy, a szyny czyste i suche,
- 3) podczas pomiaru tramwaj powinien prowadzić motorniczy,
- 4) pomiaru drogi hamowania i prędkości początkowej należy dokonywać urządzeniem zapewniającym dokładność — pomiaru drogi do ± 10 cm, a prędkości do ± 1 km/h.

Pomiar opóźnienia hamowania

§ 3.1. Pomiaru opóźnienia hamowania należy dokonać w warunkach określonych w § 2.

2. Pomiar opóźnienia hamowania powinien być dokonany opóźnieniomierzem wycechowanym w m/s^2 lub w % przyspieszenia ziemskiego, umocowanym w wagonie w sposób wskazany przez producenta przyrządu, przy czym:

- 1) pomiaru należy dokonywać przy prędkości początkowej ok. 30 km/h, według wskazań prędkościomierza wagonu,
- 2) nie wymaga się hamowania aż do zatrzymania wagonu.

Ocena skuteczności hamowania

§ 4.1. Skuteczność hamowania uznaje się za wystarczającą, jeżeli:

- 1) zmierzona długość drogi hamowania jest mniejsza lub co najmniej równa wartościom podanym w tabeli poniżej,
- 2) obliczona na podstawie pomiaru drogi lub zmierzona wielkość opóźnienia hamowania jest większa lub co najmniej równa wartościom podanym w tabeli poniżej.

Lp.	Wagon wyprodukowany	Rodzaj hamowania	Droga hamowania (m)	Opóźnienie hamowania (m/s^2)
1	2	3	4	5
1	do dnia 31 grudnia 1963 r.	nagłe	17,3	2,0
		robocze lub awaryjne	43,4	0,8
2	po dniu 31 grudnia 1963 r.	nagłe	15,8	2,2
		robocze lub awaryjne	28,9	1,2
		bezpieczeństwa	34,7	1,0
3	po dniu 1 stycznia 1999 r.	nagłe	13,3	2,6
		robocze lub awaryjne	28,9	1,2
		bezpieczeństwa	23,1	1,5
4	po dniu 1 stycznia 2002 r.	nagłe	12,4	2,8
		robocze lub awaryjne	26,7	1,3
		bezpieczeństwa	23,1	1,5
5	po dniu 1 stycznia 2005 r.	nagłe	11,5	3,0
		robocze lub awaryjne	24,8	1,4
		bezpieczeństwa	19,3	1,8

2. Skuteczność działania hamulca postojowego, zbadaną zgodnie z § 1 ust. 6, należy uznać za odpowia-

dającą wymaganiom, jeżeli zmierzona długość drogi hamowania nie przekracza 43,5 m.

Wzór

REJESTR BADAŃ TECHNICZNYCH TRAMWAJÓW

Numer kolejny rejestru	Data badania	Data produkcji	Marka	Numer boczny	Numer nadwozia	Właściciel tramwaju	Wyniki badania	UWAGI
	data następnego badania	rodzaj badania	typ i model	numer karty tramwaju	numery wózków		podpis i pieczęć identyfikacyjna dokonującego badania	
1	2	3	4	5	6	7	8	9

UWAGI:

1) w rubryce „wyniki badania” należy wpisać symbol wyniku badania:

P — dopuszczony do ruchu,

W — dopuszczony do ruchu warunkowo oraz wpisać cyframi okres ważności dopuszczenia (np. 07.11.98 r.),

N — niedopuszczony do ruchu,

2) numer wydawanego zaświadczenia jest identyczny z kolejnym numerem rejestru.

KARTA TRAMWAJU

Wzór

(strona 1)

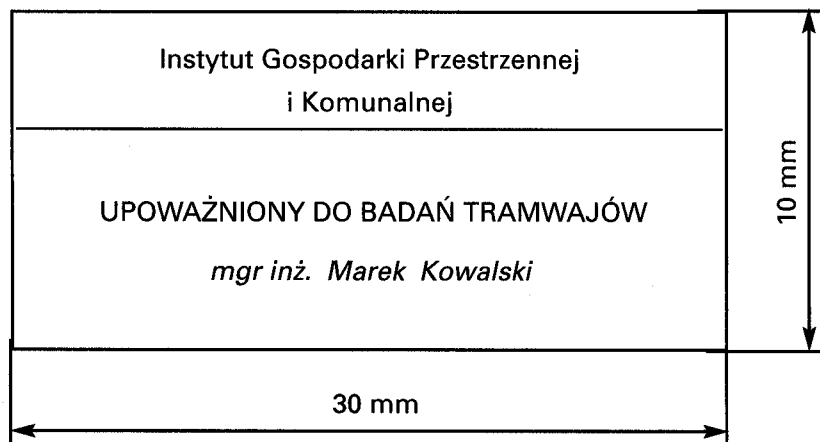
KARTA TRAMWAJU		
Nr karty, seria		
Nr boczny		
Rodzaj tramwaju	Marka	Typ i model
Rok produkcji	Daty kolejnych napraw rozszerzonych	
Właściciel (pieczęć i adres)		
Wystawiający (pieczęć i adres)		

(strona 2)

Data pierwszego dopuszczenia do ruchu z pasażerami	
Następne badanie techniczne dnia	m.p.
Data (podpis)	
Następne badanie techniczne dnia	m.p.
Data (podpis)	

Wzór

**PIECZĄTKA IDENTYFIKACYJNA PRACOWNIKA INSTYTUTU
UPOWAŻNIONEGO DO BADAŃ TECHNICZNYCH TRAMWAJÓW**



**WYKAZ CZYNNOŚCI KONTROLNYCH ORAZ METODY I KRYTERIA OCENY STANU TECHNICZNEGO
INSTALACJI ELEKTRYCZNEJ, ODBIERAKÓW PRĄDU, HAMULCA ROBOCZEGO ELEKTRODYNAMICZNEGO
ORAZ POZIOMU HAŁASU ZEWNĘTRZNEGO TROLEJBUSÓW**

Przedmiot i zakres badań	Sposób prowadzenia badania	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający
1	2	3
1. Instalacja elektryczna		
1.1. Przewody i urządzenia elektryczne 1.1.1. Stan techniczny	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Istnieje możliwość dotknięcia urządzeń będących pod napięciem (w szczególności urządzeń elektrycznych będących pod napięciem sieci) 2. Przetarcie izolacji, jej uszkodzenie lub możliwość jej przetarcia 3. Korozja połączeń elektrycznych 4. Niewłaściwe łączenie przewodów lub luźne mocowanie przewodów w zaciskach 5. Brak odłącznika umożliwiającego odłączenie obwodu głównego bez użycia narzędzi 6. Brak wyłącznika nadmiarowego
1.2. Oporność izolacji 1.2.1. Stan techniczny	Pomiar	Oporność izolacji obwodu głównego (galwanicznie integralnego) trolejbusu w warunkach największej wilgotności mniejsza niż 1,3 MΩ
1.3. Akumulator 1.3.1. Stan techniczny	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak wyłącznika baterii akumulatorów 2. Brak mocowania baterii do nadwozia 3. Pęknięcie obudowy, wycieki elektrolitu
1.4. Odbieraki prądu 1.4.1. Stan i działanie	Oględziny i sprawdzenie działania	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pęknięcia, deformacje lub zły stan techniczny ramion, podstawy z mechanizmem obrotowym, mechanizmu napinająco-tłumiącego, łyżki z wkładką ślizgową 2. Pęknięcia izolatorów lub ślady przebicia elektrycznego 3. Niewłaściwa praca mechanizmu ściągającego 4. Uszkodzona linka manewrowa 5. Niewłaściwe parametry techniczne linki ściągacza

1	2	3
1.5. Odgromniki 1.5.1. Stan techniczny	Oględziny	1. Pęknięcia lub ślady przebicia elektrycznego 2. Niepewne, skorodowane lub uszkodzone połączenie elektryczne przewodów
2. Wyizolowanie elektryczne		
2.1. Wejścia do przedziału pasażerskiego 2.1.1. Stan techniczny	Oględziny	1. Brak lub zły stan wykładzin izolacyjnych na stopniach schodów 2. Brak lub zły stan izolatorów poręczy drzwi
2.2. Wejście do kabiny kierowcy 2.2.1. Stan techniczny	Oględziny	1. Brak lub zły stan wykładzin izolacyjnych na stopniach schodów 2. Brak lub zły stan izolatorów poręczy drzwi
3. Hamulec roboczy elektrodynamiczny		
3.1. Hamulec roboczy elektrodynamiczny 3.1.1. Stan techniczny	Oględziny części zewnętrznych układu hamulcowego trolejbusu ustawionego w kanale	1. Niewłaściwa konstrukcja 2. Pęknięcia, odkształcenia lub silna korozja elementów układu 3. Tarcie ruchomych części trolejbusu o przewody elektryczne układu hamulcowego 4. Obluzowanie mocowania części układu 5. Samodzielne zmiany jakiegokolwiek części układu hamulcowego lub jej połączeń elektrycznych 6. Luźne lub niepewne połączenia przewodów elektrycznych w układzie hamulcowym
3.1.2. Skuteczność	Pomiaru skuteczności hamulca dokonuje się zgodnie z instrukcją (załącznik nr 8 do rozporządzenia) na drodze wydzielonej do prób	Niewystarczająca skuteczność hamowania
3.2. Pierwszeństwo hamowania nad rozruchem 3.2.2. Działanie	Sprawdzenie działania	Przy równoczesnym wciśnięciu pedału przyspieszenia i hamulca nie może nastąpić rozruch
4. Poziom hałas zewnętrzny		
4. Hałas zewnętrzny	Pomiar hałasu zewnętrznego na postoju zgodnie z instrukcją (załącznik nr 9 do rozporządzenia)	1. Głośna praca silników pomocniczych 2. Przeniesienie drgań z silników pomocniczych na nadwozie pojazdu 3. Luźne pokrywy komór silników

Załącznik nr 8

SPÓSÓB BADANIA SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA HAMULCA ROBOCZEGO ELEKTRODYNAMICZNEGO I HAMULCA BEZPIECZEŃSTWA TROLEJBUSU

Przepisy ogólne

§ 1.1. Załącznik określa sposób badania skuteczności hamowania trolejbusu za pomocą hamulca roboczego elektrodynamicznego i prawidłowości włączania i wyłączania hamulca bezpieczeństwa.

2. Badania skuteczności hamowania dokonuje się przez pomiar drogi hamowania nie obciążonego trolejbusu z ustalonej prędkości 30km/h na wydzielonym odcinku drogi przeznaczonej do prób.

3. Wartość opóźnień hamowania wylicza się, wychodząc z prędkości rozpoczęcia hamowania i drogi hamowania przy założeniu ruchu jednostajnie opóźnionego.

4. Dopuszcza się badanie skuteczności hamowania w drodze pomiaru opóźnienia hamowania, w przypadkach gdy warunki uniemożliwiają przeprowadzenie badania zgodnie z ust. 3.

Pomiar drogi hamowania

§ 2. Pomiar drogi hamowania powinien być dokonany przy zachowaniu następujących warunków:

- 1) ciśnienie w ogumieniu nie może różnić się od nominalnego więcej niż o $\pm 0,02$ MPa,
- 2) badanie można przeprowadzić tylko na takim odcinku drogi, na którym nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu,

- 3) odcinek drogi, na którym prowadzone są pomiary, powinien być poziomy o nawierzchni twardej, równej, suchej i czystej,
- 4) podczas pomiaru trolejbus powinien prowadzić kierowca lub pracownik uprawniony do dokonywania badań technicznych,
- 5) pomiaru drogi hamowania i prędkości początkowej należy dokonywać urządzeniem zapewniającym dokładność pomiaru — drogi do ± 10 cm, a prędkości do ± 1 km/h.

Pomiar opóźnienia hamowania

§ 3. Pomiaru opóźnienia hamowania należy dokonać w warunkach określonych w § 2 opóźnieniomierzem wycechowanym w m/s^2 lub w % przyspieszenia ziemskiego, umocowanym w trolejbusie w sposób wskazany przez producenta przyrządu, przy czym:

- 1) pomiaru należy dokonywać przy prędkości początkowej ok. 30 km/h, według wskazań prędkościomierza trolejbusu,
- 2) nie wymaga się hamowania aż do zatrzymania trolejbusu.

Ocena skuteczności hamowania

§ 4. Skuteczność hamowania uznaje się za odpowiadającą wymaganiom, jeżeli zmierzona długość drogi hamowania jest mniejsza lub co najwyżej równa 24,80 m albo obliczona na podstawie pomiaru drogi lub zmierzona wielkość opóźnienia hamowania jest większa lub co najmniej równa wartości $1,40 m/s^2$.

Załącznik nr 9

SPÓSÓB KONTROLI POZIOMU HAŁASU ZEWNĘTRZNEGO TROLEJBUSU NA POSTOJU

Ogólne warunki pomiaru

§ 1. Kontrola polega na pomiarze poziomu hałasu zewnętrznego przyrządem (miernikiem poziomu dźwięku — sonometrem) na krzywej korekcyjnej A i dla stałej czasowej miernika F (fast — szybko). Pomiar powinien być przeprowadzony, a wynik ustalony zgodnie z określonymi niżej warunkami.

Warunki atmosferyczne

§ 2.1. Pomiaru hałasu zewnętrznego trolejbusu nie powinno się dokonywać w warunkach atmosferycznych niekorzystnych w stopniu mogącym wpływać na wynik pomiaru.

2. W celu ograniczenia szumów przepływu wiatru i ochrony przed kurzem wskazane jest stosowanie osłony przeciwwietrznej mikrofonu.

Poziom hałasu otoczenia

§ 3.1. Poziom hałasu otoczenia, z uwzględnieniem wpływu wiatru i innych zakłóceń akustycznych na mi-

krofon, powinien być mniejszy co najmniej o 10 dB od zmierzonego poziomu hałasu zewnętrznego wytwarzanego przez pojazd.

2. Poziom hałasu otoczenia powinien być zmierzony przed rozpoczęciem pomiarów i sprawdzony w czasie ich wykonywania przy wyłączonych silnikach trolejbusu.

Sposób wykonania pomiaru

§ 4.1. Mikrofon powinien być ustawiony tak, aby:

- 1) był skierowany prostopadle do ściany nadwozia trolejbusu w jego środkowej części,
- 2) wysokość nad powierzchnią podłoża wynosiła 1,60 m,
- 3) odległość od ściany nadwozia — 3,00 m.

2. Pomiar polega na odczytaniu wartości poziomu hałasu w dB w okresie normalnej pracy silników

elektrycznych (silnika głównego i silników pomocniczych).

3. Należy wykonać co najmniej trzy pomiary następujące po sobie. Pod uwagę bierze się tylko te zmierzone wartości, które zostały uzyskane z trzech następujących po sobie pomiarów, nie różniące się od siebie więcej niż o 2 dB. Pomiary należy prowadzić aż do uzyskania trzech wartości spełniających powyższy warunek.

Ustalenie końcowej wartości pomiaru

§ 5. W celu ustalenia końcowej wartości pomiaru należy:

- 1) wybrać największą wartość z trzech pomiarów spełniających wymagania określone w § 4 ust. 3, zaokrąglając ją do liczby całkowitej,
- 2) ustaloną zgodnie z pkt 1 wartość zmniejszoną o 1dB (uwzględnienie ewentualnych błędów pomiarowych) przyjmuje się jako końcową wartość pomiaru.

Ocena wyniku

§ 6. Niedopuszczalne jest, aby końcowa wartość pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego przekraczała maksymalną wielkość ustaloną w przepisach w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

Załącznik nr 10

Wzór

REJESTR BADAŃ TECHNICZNYCH TROLEJBUSÓW

Numer kolejny rejestru	Data badania	Data produkcji	Marka	Numer rejestracyjny	Numer boczny	Numer nadwozia (podwozia)	Właściciel trolejbusu	Wyniki badania	UWAGI
	data następnego badania	rodzaj badania	typ i model	seria i numer dowodu rejestracyjnego	numer karty trolejbusu	numer silnika trakcyjnego		podpis i pieczęć identyfikacyjna dokonującego badania	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

UWAGI:

1) w rubryce „wyniki badania” należy wpisać symbol wyniku badania:

P — dopuszczony do ruchu,

W — dopuszczony do ruchu warunkowo oraz wpisać cyframi okres ważności dopuszczenia (np. 07.11.98 r.),

N — niedopuszczony do ruchu,

2) numer wydawanego zaświadczenia jest identyczny z kolejnym numerem rejestru.

KARTA TROLEJBUSU

Wzór

(strona 1)

KARTA TROLEJBUSU		
Nr rejestracyjny		seria i numer dowodu rejestracyjnego
Nr boczny	Nr karty, seria	
Rodzaj trolejbusu	Marka	Typ i model
Rok produkcji	Daty kolejnych napraw rozszerzonych	
Właściciel (pieczętka i adres)		
Wystawiający (pieczętka i adres)		

(strona 2)

Data pierwszego dopuszczenia do ruchu z pasażerami	
Następne badanie techniczne dnia	m.p.
Data (podpis)	
Następne badanie techniczne dnia	m.p.
Data (podpis)	

Wzór

PIECZĄTKA IDENTYFIKACYJNA PRACOWNIKA INSTYTUTU
UPOWAŻNIONEGO DO BADAŃ TECHNICZNYCH TROLEJBUSÓW