

Редакція:

09.04.2010



Про затвердження Правил технічної експлуатації залізничного транспорту промислових підприємств

Наказ Міністерства промислової політики України
від 15 лютого 2010 року N 70

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України
22 березня 2010 р. за N 237/17532

Відповідно до Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.98 N 457, з метою забезпечення безпечного функціонування власного технологічного залізничного транспорту, підвищення безпеки руху та промислової безпеки на промислових підприємствах України **НАКАЗУЮ:**

1. Затвердити Правила технічної експлуатації залізничного транспорту промислових підприємств, що додаються.
2. Департаменту металургійної та гірничорудної промисловості (Абросімов М. І.), Управлінню юридичного забезпечення (Вернидубов С. І.) забезпечити подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.
3. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.
4. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Міністра Грищенка С. Г.

Міністр

В. С. Новицький

ПОГОДЖЕНО:

Голова Державного комітету
України з питань регуляторної
політики та підприємництва

О. Кужель

Перший заступник Голови

Державного комітету України
з промислової безпеки, охорони
праці та гірничого нагляду

А. Деньгін

Голова Державного комітету
України з питань технічного
регулювання та споживчої політики

Л. Лосюк

Голова Центрального комітету
профспілки

В. І. Казаченко

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ Міністерства промислової
політики України
15.02.2010 N 70

Зареєстровано
в Міністерстві юстиції України
22 березня 2010 р. за N 237/17532

ПРАВИЛА ТЕХНІЧНОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ

I. терміни та їх визначення

У цих Правилах терміни мають таке значення:

блок-ділянка - частина міжстанційного перегону при автоблокуванні або напівавтоблокуванні, обмежена прохідними світлофорами (межами блок-ділянок) або прохідним світлофором (межею блок-ділянки) і вхідним світлофором станції;

бокова колія - колія, рухаючись по якій, рухомий склад відхиляється стрілочним переводом;

бригада спеціального рухомого складу - працівники, машиніст і помічник машиніста або водій і помічник водія дрезини, призначені для керування й обслуговування спеціального рухомого складу;

вагони вантажні - вагони, призначені для перевезення вантажів (криті вагони, напіввагони, платформи, цистерни, спеціалізовані вагони для перевезення вантажів: вагони бункерного типу, рефрижераторні вагони, зерновози, транспортери, контейнеровози, цементовози, аглозови, коксовози, котуновози, вагони для перевезення добрив, деревини тощо);

вантажодержувач - юридична або фізична особа, уповноважена на одержання (приймання) вантажу;

вантажовідправник - юридична або фізична особа, яка виступає від свого імені або від імені власника вантажу, що зазначено в перевізних документах;

ведення поїзда з особливою пильністю - постійна, підвищена увага локомотивної бригади до умов руху поїзда;

в'їзна колія - тупикова колія на горизонтальному майданчику або з ухилом у бік сортувальних колій, призначена для виконання маневрів осаджуванням, поштовхами (ізолюваними, серійними) або способом безперервного сортування вагонів;

вікно - час, протягом якого зупиняється рух поїздів на перегоні, на окремих коліях перегону або на станції для проведення ремонтно-будівельних робіт;

в'їзна (виїзна) сигналізація - сигналізація, яка застосовується для дозволу в'їзду і виїзду рухомого складу у виробниче приміщення;

внутрішні колії - колії, розташовані на території підприємств: станційні, колії перегонів, що з'єднують між собою станції, пости; вантажно-розвантажувальні колії; під'їзди до робочих горизонтів кар'єрів, відвалів; пересувні колії у забоях і на відвалах; з'єднувальні та інші колії, призначення яких визначається виконуваними на них операціями;

габарит наближення будівель - граничний поперечний (перпендикулярний до осі колії) контур, усередину якого не повинні заходити ніякі частини споруд та пристроїв. Винятком можуть бути лише пристрої, призначені для безпосередньої взаємодії їх із рухомих складом (вагонні уповільнювачі в робочому стані, контактні проводи з деталями кріплення тощо);

габарит навантаження - граничний поперечний (перпендикулярний до осі колії) контур, у якому, не виступаючи назовні, має розміщуватися вантаж (із врахуванням упакування та кріплення) на відкритому рухомому складі при знаходженні його на прямій горизонтальній колії;

габарит рухомого складу - граничний поперечний (перпендикулярний до осі колії) контур, у якому, не виступаючи назовні, має розміщуватися як навантажений, так і порожній рухомий склад, встановлений на прямій горизонтальній колії;

гальмо - пристрій на рухомому складі, що створює штучний опір руху для регулювання швидкості і зупинки в потрібному місці;

гальмовий шлях - відстань, яку проходить поїзд за час від моменту переведення ручки крана машиніста або крана екстреного гальмування в гальмове положення до повної зупинки (розрізняються залежно від виду гальмування (службове, повне службове та екстрене));

гальмовий башмак - пристосування, яке укладається на головку рейки для зупинки вагона (групи вагонів) при маневровій роботі (поштовхами одиночними або серійними) і закріплення рухомого складу на коліях;

гальмування екстрене - гальмування, що застосовується для негайної зупинки поїзда шляхом екстреної розрядки магістралі та реалізації максимальної гальмової сили;

гальмування повне службове - гальмування, що досягається зниженням зарядного тиску в магістралі за один прийом темпом службової розрядки для одержання в гальмових циліндрах найбільшого тиску, що допускається вантажним режимом повітряних розподільників;

гальмування службове - гальмування ступенями визначеної величини для плавного зниження швидкості чи зупинки поїзда у заздалегідь передбаченому місці;

головні колії - колії перегонів, а також колії станцій, що є безпосереднім продовженням колій суміжних перегонів;

допоміжний пост - пост на перегоні, що не має колійного розвитку і призначений тільки для обслуговування пункту примикання (для поїздів, що прямують по всьому перегону, не є роздільним пунктом);

екіпірувальний пункт - спеціально обладнаний спорудами і пристроями пункт для виконання операцій, пов'язаних з підготовкою локомотивів, спеціального самохідного рухомого складу до роботи: постачання паливом, мастильними та обтиральними матеріалами, водою, піском тощо, а також для виконання технічного обслуговування локомотивів, спеціального самохідного рухомого складу;

залізнично-будівельні машини - один з видів спеціального рухомого складу, що має один або декілька робочих органів, які виконують роботи з будівництва, з усіх видів ремонту, утримання й технічного обслуговування споруд і пристроїв залізничного транспорту;

земляне полотно - підготовлена з місцевого ґрунту основа залізниці, що забезпечує задане положення траси в плані і профілі;

знімні рухомі одиниці - знімні дрезини, колійні вагончики, ремонтні вишки на електрифікованих ділянках, колієвимірювальні, дефектоскопічні та інші візки і рухомі одиниці, що можуть бути зняті з колії вручну працівниками, які їх обслуговують;

керівник маневрів - працівник, який безпосередньо керує діями всіх осіб, які беруть участь у маневрах, без вказівки якого машиніст локомотива, який проводить маневри, не має права приводити локомотив у рух;

керівник робіт - відповідальна особа, на яку покладене керівництво роботами на експлуатованих залізничних коліях, спорудах та пристроях;

клієнтура - підприємства й організації (контрагенти залізниць загальної мережі), що користуються послугами залізничного транспорту підприємства-власника залізничного господарства та адміністративно не входять до його складу;

колійне блокування - сукупність пристроїв і апаратів, що забезпечують умови безпечного проходження поїздів по перегону або на блок-ділянках;

колійний знак - постійний показчик профілю та протяжності залізничних колій;

колії пересувні - залізничні колії, які періодично пересуваються або переукладаються у зв'язку з вимогами технології виробництва;

колії спеціальні - колії пересування спеціального технологічного рухомого складу з розплавленим металом, гарячими зливками, вогнянорідким шлаком, із зливом отруйних хімікатів тощо (за переліком підприємства залежно від технології виробництва);

контактна мережа - сукупність проводів, конструкцій та обладнання, що забезпечують передачу електричної енергії від тягових підстанцій до струмоприймачів електрорухомого складу;

контрагент - клієнт, який має у своєму управлінні склади та (або) власні колії, які примикають до залізничної колії іншого підприємства;

корисна довжина колії - частина повної довжини колії, у межах якої встановлюється рухомий склад, не перешкоджаючи рухові по сусідніх коліях;

локомотиви - електровози, тягові агрегати, тепловози, паровози;

локомотивна бригада - працівники, які призначені для управління й обслуговування поїзних і маневрових локомотивів, а також тягових агрегатів.

Управління й обслуговування локомотива може здійснюватися одним машиністом;

малоділяльні ділянки - ділянки з розмірами руху поїздів не більше 8 пар на добу;

маневри (маневрова робота) - пересування рухомого складу в межах станції (колійного розвитку підприємства), пов'язані з розформуванням і формуванням поїздів і маневрових составів, а також з виконанням операцій з транспортного обслуговування технологічних процесів виробництва (клієнтів, контрагентів);

маневровий диспетчер - змінний керівник маневрової роботи на станції або в районі, а де немає чергового по станції - розпорядник з приймання і відправлення поїздів;

маневровий порядок руху (між роздільними пунктами) - рух поїздів між роздільними пунктами, межі яких збігаються;

маневровий район - частина станції (колійного розвитку підприємства), що включає станційні колії, сортувальну гірку та витяжну (сортувальну) колію, що обслуговується одним маневровим локомотивом;

маневровий состав - один або група вагонів, зчеплених між собою та з локомотивом, що проводить маневри. У процесі маневрової роботи число вагонів у маневровому составі може змінюватися;

міжпостовий перегін - перегін, обмежений колійними постами або колійним постом і станцією;

міжстанційний перегін - перегін, обмежений станціями, роз'їздами та обгінними пунктами;

місцева інструкція - інструкція, яка розробляється для розвитку окремих положень цих Правил, інструкцій з руху поїздів і сигналізації на залізничному транспорті промислових підприємств з урахуванням місцевих умов експлуатації залізничного транспорту.

Місцева інструкція затверджується начальником залізничного цеху або керівником підприємства, якщо вона регламентує взаємодію залізничного транспорту і виробничих об'єктів, відправників вантажу, вантажоодержувачів, контрагентів;

начальник залізничного цеху (начальник управління залізничного транспорту) - керівник залізничного транспорту підприємства;

начальник станції - керівник станції (на підприємствах, де немає станцій, його обов'язки виконує працівник, який призначається начальником залізничного цеху або керівником підприємства);

негабаритне місце - місце, де не дотримані вимоги габариту наближення будівель;

нейтральна вставка - сполучення суміжних ділянок контактної мережі, при якому в усіх випадках при проходженні електрорухомого складу забезпечується електрична ізоляція ділянок, що сполучаються;

особливі колійні знаки - межі залізничної смуги відведення, показчик номера стрілки, реperi початку і кінця кругових кривих, а також початку, середини та кінця перехідних кривих, прихованих споруд земляного полотна, найвищого горизонту вод і максимальної висоти хвилі;

охоронна стрілка - стрілка, встановлена для приготування маршруту приймання або відправлення поїзда в положення, що унеможлиблює вихід рухомого складу на підготовлений маршрут;

перегін - частина залізничної лінії, обмежена суміжними роздільними пунктами;

переїзд - місце перехрещення залізниць на одному рівні з автомобільними дорогами (трамвайними коліями), обладнане необхідними пристроями;

під'їзна колія - залізнична колія незагального користування (зовнішня залізнична колія), призначена для перевезень вантажів підприємства, яка з'єднує станцію примикання загальної мережі з промисловою станцією, а за її відсутності - з вантажно-розвантажувальною колією або зі стрілочним переводом першого відгалуження внутрішніх залізничних колій;

підштовхувальний локомотив - локомотив у хвості поїзда, призначений для допомоги ведучому локомотиву на окремих перегонах або частині перегону;

повітряний проміжок (ізолювальне сполучення) - поєднання суміжних частин контактної мережі з електричною ізоляцією (струморозподіл), яке виконується так, що при проходженні струмоприймача електрорухомого складу суміжні ділянки електрично поєднуються;

поїзд - сформований і зчеплений состав вагонів з одним або декількома діючими локомотивами, що мають встановлені сигнали, а також локомотиви без вагонів і спеціальний самохідний рухомий склад, що відправляються на перегін;

поїзд вантажний довгосоставний - вантажний поїзд, довжина якого (у фізичних або умовних вагонах) перевищує максимальну норму, встановлену графіком руху на ділянці проходження цього поїзда;

поїзд вантажний великоваговий - вантажний поїзд, вага якого перевищує вагову норму, встановлену для цього перегону;

поїзд відбудовний - поїзд, призначений для ліквідації наслідків сходжень з рейок та зіткнень рухомого складу;

поїзд господарський - поїзд, сформований з: діючого локомотива або спеціального самохідного рухомого складу, який використовується як локомотив; вагонів, виділених для спеціальних і технічних потреб залізничного транспорту; спеціального самохідного і несамохідного рухомого складу, призначеного для виконання робіт з утримання, обслуговування й ремонту споруд і пристроїв залізничного транспорту промислових підприємств;

поїзд передаточний - поїзд, що обертається між станціями підприємства й обслуговується парком спеціально виділених локомотивів;

поїзний диспетчер - змінний керівник руху поїздів на перегонах, що забезпечує перевезення відповідно до встановлених графіків, та інші працівники, які виконують його обов'язки;

поїзний порядок руху - приймання і відправлення поїздів за одним із встановлених засобів сигналізації та зв'язку;

поїзні сигнали - сигнали, що застосовуються для означення поїздів, локомотивів та інших рухомих одиниць;

пост - роздільний пункт, що має колійний розвиток для обслуговування пунктів навантаження-вивантаження або виконання маневрової роботи, приписується до однієї із станцій (у деяких випадках такі пости влаштовуються і організовуються для регулювання руху поїздів у місцях перетинання залізничних колій; пост без колійного розвитку може влаштовуватися за наявності примикання на перегоні);

пристрій гучномовного оповіщення (двосторонній парковий зв'язок) - пристрій для передачі вказівок з руху поїздів, виконання маневрової роботи, огляду вагонів та виконання інших операцій машиністам локомотивів, спеціального самохідного рухомого складу, черговим стрілочних постів, робітникам колійної служби, контактної мережі, служби сигналізації, централізації та блокування (далі - СЦБ) та зв'язку, складачам та іншим працівникам станції;

пристрої автоматичної реєстрації переговорів (ПАРП) - пристрої, що дозволяють робити автоматичний запис на електронні носії службових переговорів чергових по станціях (диспетчерів) з машиністами локомотивів, спеціального самохідного рухомого складу та іншими працівниками, пов'язаними з рухом поїздів та маневровою роботою, а також керівниками робіт тощо;

пристрої дистанційного управління - пристрої, що дозволяють здійснювати управління стрілками, в'їзною (виїзною) сигналізацією, воротами будівель, переїзною сигналізацією та іншими об'єктами з кабіни локомотива або спеціального самохідного рухомого складу (іншого пункту управління) за допомогою радіосигналів або інших носіїв інформації;

пристрої для відновлення сипучості вантажів - тепляки (гаражі розморожування), бурові та вібраційні розпушувальні установки, інфрачервоні випромінювачі тощо;

пункт технічного обслуговування - спеціально виділене місце, оснащене відповідним технологічним устаткуванням, на якому виконується комплекс операцій (або окремі операції) з підтримання працездатності рухомого складу;

район залізничний - кілька станцій або маневрових районів, об'єднаних за технологічними принципами обслуговування виробництва;

роздільний пункт - пункт, що розділяє залізничну лінію на перегони чи блок-ділянки (станції, пости, роз'їзди, обгінні пункти, прохідні світлофори тощо);

рухомий склад - локомотиви, спеціальний рухомий склад, вагони;

світлофор - апарат для подачі сигнальних показань кольоровими вогнями і їх сполученнями;

сигнал - умовний видимий чи звуковий знак, за допомогою якого подається певний наказ;

сигналізація, централізація і блокування (далі - СЦБ) - комплекс технічних засобів, за допомогою яких забезпечується необхідна пропускна спроможність на ділянках залізничних колій, безпечний рух поїздів, передаточних, маневрових составів та виконується автоматичний контроль за станом ділянок залізничних колій, дистанційне керування об'єктами залізничної автоматики на станціях і перегонах;

сигнальний знак - умовний видимий знак, за допомогою якого подається наказ або вказівка певній категорії працівників (межові стовпчики, знаки, що позначають межі станції, подачі свистка, відключення і включення струму тощо);

спеціалізований поїзд - поїзд постійного складу, що курсує між визначеними пунктами навантаження і вивантаження. До спеціалізованих поїздів належать так звані "вертушки";

спеціальний несамохідний рухомий склад - залізнично-будівельні машини без тягового привода в транспортному режимі, причепи та інший спеціальний рухомий склад, призначений для виконання робіт з утримання, обслуговування й ремонту споруд і пристроїв залізничного транспорту, що включені до господарського поїзда;

спеціальний рухомий склад - незнімні рухомі одиниці на залізничному ходу;

спеціальний самохідний рухомий склад - мотовози, дрезини, вантажопідйомні крани, залізнично-будівельні машини, що мають автономний двигун з тяговим приводом у транспортному режимі;

спуск керівний - найбільш крутий спуск (з урахуванням опірності путі кривих) довжиною не менше гальмового шляху;

спуск затяжний - спуск такої крутизни й довжини:

Крутизна	Довжина
від 0,008 до 0,010	8 км і більше
більше 0,011 до 0,014	6 км і більше
більше 0,015 до 0,017	5 км і більше
більше 0,018 до 0,020	4 км і більше
більше 0,021 до 0,030	2 км і більше
більше 0,031	1 км;

станційна складальна бригада - складальна бригада, яка не закріплена за визначеним локомотивом і обслуговує всі локомотиви, що перебувають у районі її роботи;

станційні колії - колії у межах станцій: головні, приймально-відправні, сортувальні, вантажно-розвантажувальні, витяжні, деповські (локомотивного та вагонного господарства), з'єднувальні (що з'єднують окремі парки станції, що ведуть до виробничих цехів, окремих технологічних об'єктів, складів, пунктів очищення вагонів, ремонту рухомого складу та виконання інших операцій), а також інші колії, призначення яких визначається операціями, що проводяться на них;

станція - роздільний пункт з колійним розвитком, що дозволяє проводити операції з приймання, відправлення, схрещення й обгону поїздів, обслуговування виробничих цехів і ділянок, а також маневрову роботу з формування та розформування поїздів і технічні операції з поїздами.

У цих Правилах, коли йдеться про роздільні пункти, що мають колійний розвиток або обслуговуються черговими працівниками (станція, пост), застосовані загальні терміни "станція" або "черговий по станції", за винятком місць, де за характером вимог необхідно зазначити точно, про які саме роздільні пункти йдеться.

На підприємствах, де залізничний транспорт за умовами роботи не має станцій, вимоги до станційного господарства і станції поширюються на весь залізничний транспорт підприємства;

станція примикання - станція, розташована на магістральній лінії загальної мережі, до якої примикають під'їзні колії промислових підприємств;

стрілка - частина стрілочного переводу, що складається з рамних рейок, вістряків та перевідного механізму;

стрілка нецентралізована - стрілка, вістряки якої переводяться вручну за допомогою перевідного механізму безпосередньо біля стрілки;

стрілка централізована - стрілка, вістряки якої переводяться спеціальними пристроями, що управляються з одного центрального пункту;

стрілочний перевід - пристрій, що служить для переведення рухомого складу з однієї колії на іншу та складається зі стрілок, хрестовин і сполучних колій між ними. Хрестовини можуть бути з нерухомим або рухомим осердям;

стрілочний пост - один або декілька стрілочних переводів нецентралізованого управління, що обслуговуються одним черговим стрілочного поста;

схема формування - порядок розміщення вагонів у поїздах відповідно до їх призначення;

технологічна сигналізація - сигналізація, яка застосовується для дозволу подачі вагонів до пристроїв відновлення сипучості вантажів, на вагоноперекидач, приймальні бункери, бункерні естакади (під навантаження та вивантаження сипучих вантажів), вагові та дозувальні пристрої, пристрої очищення вагонів від залишків вантажу тощо, а також управління процесом подачі вагонів і точної їх установки в необхідному місці;

технологічний спеціальний рухомий склад - чавуновози, шлаковози, візки для перевезення виливниць, візки для перевезення совків із шихтою до конверторів тощо;

тупик уловлювальний - тупикова колія, призначена для зупинки поїзда, що втратив керування, або частини поїзда під час руху на затяжному спуску;

тупик запобіжний - тупикова колія, призначена для попередження виходу рухомого складу на маршрути проходження поїзда (маневрових составів);

ухил - елемент подовжнього профілю залізничної колії, що має нахил до горизонтальної лінії. Ухил для поїзда, який рухається від нижчої точки до вищої, називається підйомом, а назад - спуском;

частково зайнята колія - неповністю зайнята рухомим складом колія, вільна частина якої може бути використана для приймання поїзда маневровим порядком;

черговий по станції - змінний працівник станції, який одноособово розпоряджається прийманням, відправленням і пропусканням поїздів, а також іншими переміщеннями рухомого складу на головних та приймально-відправних коліях станції (а де немає маневрового диспетчера - і на інших коліях);

штучні споруди - сукупність будівель, що замінюють земляне полотно на перетині з різними перешкодами або таких, що доповнюють його з метою посилення захисту від несприятливих зовнішніх впливів, явищ природи тощо. До штучних споруд належать мости, віадуки, шляхопроводи, естакади, водопропускні труби, тунелі, галереї, підпірні стінки тощо.

II. Загальні положення

2.1. Ці Правила встановлюють основні положення та порядок роботи залізничного транспорту промислових підприємств та його працівників, норми утримання колії, споруд, пристроїв та рухомого складу і вимоги до них, систему організації руху під час виконання поїзної та маневрової роботи, принципи сигналізації.

Правила поширюються на всі підприємства й організації, контрагентів, що мають у своєму складі власний залізничний транспорт або фронти навантаження - вивантаження.

2.2. Інструкції, технічні умови та інші акти, що стосуються експлуатації, проектування і будівництва колій, споруд, пристроїв, рухомого складу, у тому числі спеціального самохідного, а також технологічного спеціального рухомого складу, що розробляються підрозділами залізничного транспорту підприємств, повинні відповідати вимогам цих Правил.

2.3. Місцеві інструкції, що регламентують роботу залізничного транспорту, затверджуються керівником залізничного транспорту.

2.4. Місцеві інструкції, що визначають взаємодію у роботі залізничного транспорту та виробничих цехів (ділянок), затверджуються керівником підприємства.

2.5. Місцева інструкція, яка регламентує взаємодію підприємства та контрагента, вантажовідправника, вантажоодержувача, затверджується керівником підприємства.

2.6. Ці Правила обов'язкові для всіх працівників залізничного транспорту промислових підприємств, керівників цих підприємств, працівників виробничих цехів і ділянок підприємств, які пов'язані з роботою залізничного транспорту або забезпечують його роботу, а також для проектних і конструкторських організацій, що розробляють проекти на реконструкцію і будівництво рухомого складу, споруд і пристроїв залізничного транспорту.

2.7. Залізничні колії підприємств, по яких обертаються локомотиви Укрзалізниці, повинні відповідати вимогам Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20.12.96 N 411, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 25.02.97 за N 50/1854 (далі - ПТЕ залізниць України).

2.8. Локомотиви і вагони, які належать підприємствам і які виходять на колії залізниць, повинні відповідати вимогам ПТЕ залізниць України.

2.9. Локомотиви і вагони, які належать контрагентам і які виходять на колії підприємств, повинні відповідати вимогам цих Правил. Умови обертання такого рухомого складу встановлюються керівником підприємства, на колії якого виїжджає рухомий склад, за узгодженням з керівником організації-контрагента.

2.10. Працівники залізничного транспорту, контрагенти, а також працівники виробничих цехів і ділянок підприємства, які залучаються до роботи, пов'язаної з рухом поїздів, маневровою роботою, навантаженням і вивантаженням вантажів або пересуванням рухомого складу, у тому числі спеціального самохідного, а також технологічного спеціального рухомого складу, є відповідальними за порушення Правил.

III. ОСНОВНІ ОБОВ'ЯЗКИ ПРАЦІВНИКІВ

3.1. Працівники залізничного транспорту підприємств повинні своєчасно і якісно обслуговувати виробництва та контрагентів, відповідають за збереження рухомого складу і вантажів, що перевозяться, ефективне використання технічних засобів, споруд і пристроїв залізничного транспорту, дотримання нормативно-правових актів з охорони праці та безпеки руху.

3.2. Працівник підприємства, пов'язаний з роботою залізничного транспорту, є відповідальним за виконання цих Правил, безпеку руху та повинен виконувати правила та інструкції з охорони праці, пожежної безпеки, виробничої санітарії.

3.3. Керівники відповідних підрозділів залізничного транспорту, виробничих цехів і ділянок, а також контрагентів, які користуються послугами залізничного транспорту, відповідають за забезпечення виконання цих Правил працівниками підприємств.

3.4. Працівник підприємства зобов'язаний подавати сигнал зупинки поїзду, передавальному чи маневровому составу, а також вживати інших заходів для їх зупинки у випадках, які загрожують життю та здоров'ю людей або безпеці руху.

3.5. У разі виявлення несправності споруд, пристроїв чи пошкодження рухомого складу, які створюють загрозу безпеці руху, особистій безпеці інших працівників або навколишньому природному середовищу, працівник повинен негайно вжити заходів щодо огороження небезпечного місця та усунення несправності.

3.6. Працівники залізничного транспорту під час виконання службових обов'язків повинні бути охайно одягнені, утримувати в чистоті і порядку своє робоче місце та технічні засоби.

3.7. Працівникам, робота яких пов'язана з рухом поїздів та маневровою роботою, не дозволяється відволікатися від виконання посадових обов'язків і займатися сторонніми справами.

3.8. Забороняється допускати на локомотиви, у кабіни управління спеціального самохідного рухомого складу, кранів, іншої залізничної техніки, до сигналів, стрілок, апаратів, механізмів та інших пристроїв, пов'язаних із забезпеченням безпеки руху, а також у приміщення, звідки здійснюється управління сигналами та цими пристроями, осіб, які не мають права доступу до них.

3.9. Управляти локомотивами, дрезинами та іншими рухомими одиницями, сигналами, апаратами, механізмами та іншими пристроями, пов'язаними із забезпеченням безпеки руху, а також переводити стрілки мають право тільки уповноважені на це працівники під час виконання своїх обов'язків.

3.10. Працівники, які проходять у встановленому порядку стажування, можуть допускатися до управління локомотивами, дрезинами та іншими рухомими одиницями, сигналами, стрілками та пристроями, які забезпечують безпеку руху поїздів, тільки під особисту відповідальність і під наглядом працівників, які безпосередньо обслуговують ці пристрої.

3.11. Особи, які влаштовуються на роботу на посади, пов'язані з рухом поїздів та маневровою роботою, повинні пройти професійне навчання відповідно до Положення про професійне навчання кадрів на виробництві, затвердженого наказом Міністерства праці та соціальної політики України і Міністерства освіти і науки України від 26.03.2001 N 127/151, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 06.04.2001 за N 315/5506.

3.12. Окремі категорії працівників за Переліком робіт, де є потреба у професійному доборі, затвердженим наказом Міністерства охорони здоров'я України та Державним комітетом України по нагляду за охороною праці від 23.09.94 N 263/121, зареєстрованим у Мін'юсті 25.01.95 за N 18/554, проходять професійний відбір.

3.13. Працівники залізничного транспорту підприємств, пов'язані з рухом поїздів і маневровою роботою, складають іспити в екзаменаційній комісії.

3.14. Особи, що не склали іспитів і не пройшли медичний огляд, до роботи не допускаються.

3.15. Особам, що не склали іспитів в екзаменаційній комісії, через місяць призначається повторна здача іспитів.

3.16. Працівники залізничного транспорту, які не склали повторних іспитів, переводяться на інші посади.

3.17. Працівники, робота яких не пов'язана з рухом поїздів та маневровою роботою, повинні знати передбачені цими Правилами основні обов'язки працівників залізничного транспорту промислових підприємств та вимоги посадових інструкцій.

3.18. Працівники залізничного транспорту підприємств, на яких при суміщенні професій покладається виконання додаткових обов'язків, пов'язаних з рухом поїздів і маневровою роботою, а також працівники виробничих цехів і ділянок підприємства, що обслуговуються залізничним транспортом, допускаються до роботи тільки після навчання та перевірки їх на знання цих Правил та посадових інструкцій.

3.19. Працівники, які керують навантаженням і закріпленням вантажів на відкритому рухомому складі, випробовуються на знання технічних умов навантаження і кріплення вантажів відповідно до вимог Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.98 N 457.

3.20. Перелік посад і професій, для зайняття яких працівники підлягають перевірці, обсяг знань для кожної посади (професії), порядок проведення перевірок при прийнятті на роботу та періодичних перевірок визначаються керівником підприємства.

3.21. Працівники, робота яких пов'язана з рухом поїздів і виконанням маневрової роботи на коліях залізниць України, в порядку та строки, встановлені Положенням про порядок вивчення та перевірку знань нормативних актів з безпеки руху поїздів та маневрової роботи працівниками залізничного транспорту України, затвердженим наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 14.06.2007 N 499, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 09.07.2007 за N 777/14044, складають іспити для перевірки знання ПТЕ залізниць України.

3.22. Медичний огляд осіб, які приймаються на посади, що пов'язані з рухом поїздів та маневровою роботою, і їх періодичний огляд повинні проводитися відповідно до порядку й у строки, встановлені Порядком проведення медичних оглядів працівників певних категорій, затвердженим наказом Міністерства охорони здоров'я України від 21.05.2007 N 246, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 23.07.2007 за N 846/14113.

3.23. Попередньому медичному огляду і періодичному огляду підлягають також працівники виробничих цехів і ділянок, пов'язані з рухом поїздів та маневровою роботою. Перелік таких працівників затверджується керівником підприємства.

3.24. Працівники, робота яких безпосередньо пов'язана з рухом поїздів і маневровою роботою, можуть направлятися додатково на медичний огляд перед початком роботи, а також протягом або після закінчення зміни.

3.25. Особи, яким не виповнилося 18 років, не допускаються до зайняття посад та професій, передбачених Переліком важких робіт і робіт із шкідливими і небезпечними умовами праці, на яких забороняється застосування праці неповнолітніх, затвердженим наказом Міністерства охорони здоров'я України від 31.03.94 N 46, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 28.07.94 за N 176/385, безпосередньо пов'язаних з рухом поїздів та маневровою роботою: машиністів локомотивів, мотовозів і спеціальних автомотрис, вантажопідйомних кранів на залізничному ходу та їх помічників, машиністів дрезин та їх помічників, диспетчерів, чергових по станціях, постах, операторів при чергових по станціях, працівників складальних бригад, сигналістів, операторів постів централізації, чергових стрілочних постів, дорожніх та мостових майстрів, бригадирів колії, обхідників, монтерів колії (другого розряду і вище), чергових по переїздах, електромеханіків і електромонтерів по обслуговуванню пристроїв СЦБ, машиністів залізнично-будівельних машин і їх помічників.

Ці вимоги поширюються і на працівників виробничих цехів і ділянок, залучених до виконання обов'язків, пов'язаних з рухом поїздів та маневровою роботою.

3.26. Не дозволяється допускати до роботи осіб, які перебувають у стані алкогольного, токсичного або наркотичного сп'яніння. Працівники, які під час виконання службових обов'язків перебувають у такому стані, негайно усуваються від роботи й притягаються до відповідальності згідно з чинним законодавством.

3.27. Порушення цих ПТЕ працівниками залізничного транспорту, іншими працівниками, які відповідно до своїх обов'язків причетні до організації роботи залізничного транспорту промислових підприємств, тягне за собою відповідальність, передбачену чинним законодавством.

IV. СПОРУДИ ТА ПРИСТРОЇ. ГАБАРИТ

4.1. Споруди, пристрої, механізми та обладнання залізничного транспорту, а також споруди та пристрої виробничих цехів і ділянок, пов'язані з роботою залізничного транспорту підприємств, повинні утримуватися постійно у справному стані. Особи, які відповідають за утримання споруд, пристроїв, механізмів та обладнання, повинні забезпечувати високий рівень автоматизації, безпеки руху та схоронність рухомого складу, своєчасне обслуговування виробничих цехів та ділянок, контрагентів, вживати заходів для запобігання появі несправностей у цих спорудах і пристроях для забезпечення їх довгострокової служби.

4.2. Відповідальними за стан споруд і пристроїв є працівники та керівники підрозділів, у розпорядженні яких вони перебувають.

Кожен з цих працівників відповідно до своїх посадових обов'язків повинен знати правила експлуатації та стан споруд і пристроїв, систематично їх перевіряти та забезпечувати високу якість утримання, технічного обслуговування і ремонту.

4.3. Споруди, пристрої, механізми та обладнання мають відповідати затвердженій проектній документації та технічним умовам. На основні споруди, пристрої, механізми та обладнання мають бути технічні паспорти.

4.4. Споруди та пристрої мають відповідати вимогам, які забезпечують проведення маневрових робіт та пропуск поїздів з установленими на конкретних ділянках швидкостями руху.

4.5. Усі колії і стрілочні переводи на станціях, за винятком тих, що передані у відання виробничих цехів і ділянок, служб залізничного цеху і клієнтів, перебувають у розпорядженні начальника станції.

4.6. Колії і стрілочні переводи виробничих цехів і ділянок, служб залізничного цеху (локомотивної, вагонної, колійної та інших), контрагентів перебувають у розпорядженні начальників відповідних цехів, ділянок, служб і контрагентів.

4.7. Приналежність споруд і пристроїв, у тому числі колій і стрілочних переводів, цехам і ділянкам підприємства встановлюється керівником підприємства. Приналежність станційних колій і споруд службам і ділянкам залізничного транспорту визначається керівником залізничного транспорту.

4.8. Усі залізничні колії, споруди та пристрої, що забезпечують роботу залізничного транспорту, повинні бути вчасно очищені від бур'яну, сміття, просипу, снігу та забезпечені відведенням зливових, талих і ґрунтових вод.

4.9. Закріплення споруд і пристроїв, у тому числі колій та стрілочних переводів, за цехами і ділянками підприємства для очищення від бур'яну, сміття, просипу, снігу визначається керівником підприємства.

4.10. Внесення змін у конструкцію споруд та пристроїв, які експлуатуються, допускається з дозволу керівника підприємства.

Зміни по об'єктах залізничного транспорту в затверджених проектах будівництва та реконструкції повинні узгоджуватися з організацією, яка затвердила проектну документацію.

4.11. Заново побудовані та реконструйовані лінії, споруди, пристрої та будівлі повинні бути прийняті в постійну експлуатацію приймальними комісіями відповідно до Порядку прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08.10.2008 N 923 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 20.05.2009 N 534).

4.12. За наявності на підприємствах залізничних тунелів заходи безпеки з їх експлуатації повинні бути розроблені і погоджені з Державним комітетом України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду.

4.13. Колійне господарство, рухомий склад, споруди і пристрої залізничного транспорту повинні відповідати технічному рівню основного виробництва та забезпечувати його своєчасне транспортне обслуговування.

4.14. На залізничному транспорті підприємств повинні передбачатися механізовані й автоматизовані системи навантаження і вивантаження вантажів із застосуванням сучасних засобів профілактики від змерзання і відновлення їх сипучості, пристрої для очищення вагонів від залишків вантажу, списування та зважування вагонів на ходу, пристроїв, що забезпечують контроль прибуття поїзда на станцію у повному складі тощо, а також автоматизовані системи управління транспортним процесом.

4.15. При проведенні вантажно-розвантажувальних операцій на вагоноперекидачах, за допомогою кранів та інших механізмів, а також при користуванні пристроями для відновлення сипучості вантажів підприємства зобов'язані вживати заходів, що забезпечують схоронність вагонів.

4.16. Споруди і пристрої під'їзних колій від станції примикання до території підприємства повинні відповідати вимогам габариту наближення споруд "С", встановленим ГОСТ 9238-83 "Габариты приближения строений и подвижного состава железных дорог колеи 1520 (1524) мм" (далі - ГОСТ 9238-83).

4.17. Споруди і пристрої на території підприємств, а також споруди і пристрої між територіями підприємств повинні відповідати вимогам габариту наближення споруд "Сп", встановленим ГОСТ 9238-83, і спеціальних габаритів.

4.18. Вимоги габаритів "С" і "Сп" мають дотримуватися під час проектування, будівництва, реконструкції споруд та пристроїв на них, будівництва других колій, а також усіх споруд і пристроїв, які експлуатуються і раніше були приведені до зазначених габаритів.

4.19. Особливості застосування габаритів "С" і "Сп" при новому будівництві та реконструкції споруд і пристроїв, вимоги до існуючих споруд і пристроїв, побудованих за старими нормами, які не відповідають габаритам "С" та "Сп", порядок перевірки габаритів споруд та пристроїв і усунення негабаритних місць ГОСТ 9238-83.

4.20. Забороняється порушувати габарити споруд та пристроїв при проведенні будь-яких ремонтних, будівельних та інших робіт.

4.21. Обслуговування ділянок, на яких є споруди і пристрої з порушеним габаритом наближення споруд, заходи безпеки працівників, пов'язаних з рухом поїздів і маневровою роботою на таких ділянках, встановлюються місцевою інструкцією.

4.22. Негабаритні місця повинні бути позначені покажчиками і зазначені в ТРА станції або в місцевій інструкції.

4.23. Відповідність габаритів встановленим нормам має перевірятися не рідше одного разу на 10 років комісією, склад якої встановлюється керівником підприємства.

4.24. Відстань між осями колій на перегонах двоколійних колій на прямих ділянках встановлюється СНиП 2.05.07-91 "Промышленный транспорт" (далі - СНиП 2.05.07-91) і має бути не менше 4100 мм.

4.25. На багатоколійних лініях відстань між осями 1 і 2, 3 і 4, 5 і 6 колій на прямих ділянках повинна бути не менше 4100 мм, а відстань між осями 2 і 3, 4 і 5 - не менше 5000 мм. В усіх

випадках, якщо на цих лініях передбачається установлення світлофорів, відстань між осями суміжних колій повинна бути збільшена відповідно до вимог габариту наближення споруд.

4.26. Відстань між осями суміжних колій на роздільних пунктах у межах прямих ділянок колії встановлена СНиП від 4100 до 7500 мм.

4.27. Відстань між осями колій, призначених для перевантаження вантажів із вагона у вагон, може становити 3600 мм.

4.28. Горизонтальні відстані на кривих ділянках між осями суміжних колій і між віссю колії і габаритом наближення споруд на перегонах і станціях повинні відповідати ГОСТ 9238-83.

4.29. Навантажений на відкритому рухомому складі вантаж (з урахуванням упаковки та закріплення) повинен розміщуватися у межах встановленого габариту навантаження.

4.30. Вантажі, які не можуть бути розміщені на відкритому рухомому складі в межах габариту навантаження, перевозяться згідно з чинним законодавством.

4.31. Для перевірки правильності розміщення вантажів у межах вказаного габариту в місцях масового навантаження встановлюються габаритні ворота.

4.32. Розвантажені та підготовлені до навантаження біля колії вантажі укладаються і закріплюються таким чином, щоб габарит наближення споруд не порушувався.

Вантажі (крім баласту, розвантаженого для робіт на колії) при висоті їх укладення, починаючи від головки рейки, до 1200 мм повинні розміщуватися на відстані не менше 2,0 м від зовнішньої грані головки найближчої до вантажу рейки залізничної колії, а при більшій висоті - не менше 2,5 м.

4.33. Усі елементи технологічного обладнання, які під час виконання операцій з рухомим складом (навантаження, вивантаження, очищення тощо) входять у габарит, після завершення робіт повинні бути виведені за межі габариту наближення споруд.

V. СПОРУДИ ТА ПРИСТРОЇ КОЛІЙНОГО, ЛОКОМОТИВНОГО, ВАГОННОГО ТА СТАНЦІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА

1. План та профіль колії

1.1. Елементи залізничної колії (земляне полотно, верхня будова та штучні споруди) за міцністю, стійкістю і станом мають забезпечувати безпечний рух рухомого складу з найбільшими швидкостями та осьовими навантаженнями, встановленими для цієї ділянки.

1.2. Технічне оснащення майстерень із ремонту колійних машин, відновлення елементів верхньої будови колії, баз складання рейко-шпальних решіток та інших об'єктів колійного господарства повинно забезпечувати виконання необхідних робіт з утримання і ремонту залізничних колій, споруд і пристроїв відповідно до заданих розмірів руху з установленими швидкостями.

1.3. Залізнична колія щодо радіусів кривих, поєднання прямих та кривих, крутості ухилів повинна відповідати затвердженому плану й профілю колії, а при проектуванні має відповідати СНиП 2.05.07-91.

1.4. Станції, пости, роз'їзди й обгінні пункти повинні розташовуватися на горизонтальному майданчику. Розміщення роздільних пунктів на ухилі або на кривій ділянці колії повинно бути обґрунтовано проектом.

1.5. Для запобігання самовільному виходу вагонів або составів (без локомотива) на станціях, постах, роз'їздах і обгінних пунктах заново побудовані та реконструйовані приймально-

відправні колії, на яких передбачається відчеплення локомотивів від вагонів та проведення маневрових операцій, повинні мати, як правило, поздовжній профіль з протиухилами в бік обмежувальних стрілок та відповідати нормативам на його проектування.

1.6. У необхідних випадках для попередження самовільного виходу вагонів на інші колії передбачається влаштування запобіжних тупиків, охоронних стрілок, скидальних башмаків або стрілок.

1.7. У всіх випадках розміщення роздільних пунктів на ухилах мають бути забезпечені умови зрушення з місця поїздів встановленої вагової норми.

1.8. План та профіль головних та станційних колій підлягають періодичній інструментальній перевірці не рідше одного разу на 10 років.

1.9. Поздовжні профілі сортувальних гірок, напівгірок, підгіркових та витяжних колій на сортувальних станціях, колій для скочування вагонів із вагоноперекидачів, маневрових витяжок повинні перевірятися не рідше одного разу на три роки.

1.10. Ділянки, на яких проводяться роботи, які викликають тимчасову зміну плану і профілю колії, встановлюються по закінченні робіт у проектних позначках і приймаються комісією залізничного цеху підприємства.

1.11. Ділянки, на яких виконуються реконструкція колії та інші роботи, що викликають зміну плану та (або) профілю, перевіряються виконавцями робіт після їх закінчення з поданням власнику колії відповідної документації.

1.12. На підприємстві повинні бути креслення й описи всіх наявних споруд та пристроїв колійного господарства, а також масштабні й схематичні плани станцій, поздовжні профілі усіх головних та станційних колій, сортувальних гірок.

1.13. У зазначену документацію повинні вчасно вноситися всі зміни, які виникли внаслідок проведених робіт.

2. Земляне полотно, верхня будова колії та штучні споруди

2.1. Ширина земляного полотна зверху на прямих ділянках колії має відповідати верхній будові колії і бути не менше: на одноколійних лініях - 5,5 м, двоколійних - 9,6 м, а в скельних та дренажних ґрунтах не менше: на одноколійних лініях - 5,0 м і двоколійних - 9,1 м.

2.2. Для залізничних колій, що будуються і реконструюються, та других колій ширина земляного полотна зверху має відповідати вимогам СНиП 2.05.07-91.

2.3. Мінімальна ширина узбіччя земляного полотна зверху повинна бути 0,4 м з кожного боку колії. У місцях навантажувально-розвантажувальних робіт відстань від осі залізничної колії до брівки відвалу визначається залежно від висоти відвалу, роду відвальних ґрунтів, типу рухомого складу тощо і повинна бути не менше 2,5 м.

2.4. На електрифікованих ділянках колії розміри земляного полотна повинні враховувати установку опор контактної мережі.

2.5. На кривих ділянках колії земляне полотно розширюється із зовнішньої сторони за нормами, зазначеними в табл. 1.

Таблиця 1

Норми розширення земляного полотна на кривих ділянках колії

Радіуси кривих ділянок колії, м, розташованих	Розширення земляного
---	----------------------

за межами території підприємства	на території підприємства	полотна, м
1800 - 1200	1000 - 350	0,10
1000 - 700	300 - 180	0,20
до 700	до 180	0,30

2.6. Відстань від осі залізничної колії до брівки відвалу встановлюється залежно від висоти відвалу, роду відвальних ґрунтів, типів рухомого складу і повинна бути:

на відвалах, призначених для зливу вогнянорідких шлаків, - не менше 1,4 м;

на відвалах вивантаження думпкарів - не менше 1,8 м.

2.7. У разі відпрацьовування уступів екскаваторами з верхнім навантаженням відстань від брівки найближчого уступу до осі залізничної колії встановлюється проектом і повинна бути не менше 2,5 м.

2.8. Брівка земляного полотна у місцях розливу води має бути не менше ніж на 0,5 м вище максимальної висоти накату хвиль під час сильного вітру.

2.9. Ширина колії на ділянках з дерев'яними шпалами між внутрішніми гранями головок рейок зазначена в табл. 2.

Таблиця 2

Ширина колії на ділянках з дерев'яними шпалами

Ділянки колії	Номинальні розміри	Граничні відхилення, мм
Пряма і крива радіусом 350 м і більше	1524 мм	+6 -8
Крива радіусом 349-150 м	1530 мм	+10 -4
Крива радіусом 149 м і менше	1540 мм	+10 -4

2.10. Для колії на залізобетонних шпалах ширина колії на прямих і кривих ділянках при радіусі 350 м і більше повинна бути 1520 мм. Відхилення від встановлених розмірів ширини колії, які не потребують усунення, на прямих і кривих ділянках колії не повинні перевищувати при розширенні +6 мм і при звуженні - 4 мм.

2.11. Ширина колії на пересувних коліях на прямих і кривих ділянках має бути однаковою - 1535 мм; відхилення від її розмірів не повинні перевищувати при розширенні + 6 мм, а при звуженні - 4 мм.

- 2.12. Відхилення в ширині колії на прямих і кривих ділянках колії повинні бути плавними і не перевищувати 3 мм на 1 м колії на постійних коліях і 5 мм - на пересувних.
- 2.13. Верх головок рейок обох ниток колії на прямих ділянках має бути на одному рівні. Дозволяється на прямих ділянках колії утримувати одну рейкову нитку на 4 мм вище від другої.
- 2.14. Підвищення зовнішньої рейкової нитки в кривих не повинно перевищувати 150 мм. У необхідних випадках на кривих ділянках колії максимальне підвищення зовнішньої рейкової нитки може допускатися з дозволу керівника підприємства більше 150 мм.
- 2.15. Відхилення у рівні розташування головок рейок на прямих і кривих ділянках колії допускається не більше 4 мм для постійних колій і 15 мм - для пересувних.
- 2.16. На постійних і пересувних коліях відведення відступів за рівнем у межах допусків повинні бути плавними, але не більше 3 мм на 1 п. м - для постійних колій та 5 мм на 1 п. м - для пересувних.
- 2.17. На коліях відвалів проводиться підвищення укісної (відвальної) нитки. Розмір такого підвищення визначається залежно від стійкості укосів відвалу та не має перевищувати 150 мм.
- 2.18. На ділянках, обладнаних пристроями автоматики і телемеханіки, або тих, що підлягають обладнанню такими пристроями, верхня будова колії повинна задовольняти вимоги, що забезпечують нормальну роботу цих пристроїв.
- 2.19. Мости класифікуються за вантажопідйомністю. Пропускання спеціального рухомого складу через мости, які не розраховані для пропускання такого складу, не дозволяється.
- 2.20. Штучні споруди повинні бути обладнані протипожежними засобами та у разі потреби мати пристосування для огляду.
- 2.21. Для постійного контролю за станом колії і споруд застосовуються колієвимірювальні прилади й спеціальне колійне обладнання.
- 2.22. Рейки на головних і приймально-відправних коліях та на коліях перевезення гарячих вантажів повинні періодично перевірятися дефектоскопічними засобами згідно з графіком, затвердженим керівником залізничного транспорту, але не рідше двох разів на рік; а на інших коліях - не менше одного разу на рік.

3. Рейки та стрілочні переводи

- 3.1. Рейки і стрілочні переводи на головних і станційних коліях за потужністю й станом мають відповідати умовам експлуатації (осьовим навантаженням, вантажонапруженості і швидкостям руху поїздів).
- 3.2. Контроль за станом рейок та стрілочних переводів здійснюється відповідальними працівниками.
- 3.3. Стрілочні переводи й глухі пересічення повинні відповідати затвердженим кресленням і, як правило, типу рейок, укладених у колію.
- 3.4. Не дозволяється вносити зміни в існуючі конструкції стрілочних переводів.
- 3.5. Стрілочні переводи повинні мати хрестовини таких марок:
- на головних коліях та коліях для приймання і відправлення поїздів - не крутіше 1/9, а симетричні - не крутіше 1/6;
- на підгіркових коліях - не крутіше 1/9, а симетричні - не крутіше 1/6;

на інших коліях, крім спеціальних і пересувних, - не крутіше 1/7, а симетричні - не крутіше 1/4,5;

на спеціальних коліях перевезення чавуновозів, шлаковозів, візків зі сталевими зливками - не крутіше 1/6, а симетричні - не крутіше 1/3,5;

при перевезенні чавуновозів, шлаковозів, візків зі сталевими зливками на підприємствах, де проводиться реконструкція, - не крутіше 1/5, а симетричні - не крутіше 1/3,5;

на коліях обертання ковшів міксерного типу - не крутіше 1/7, а симетричні - не крутіше 1/4,5;

на пересувних коліях кар'єрів і відвалів - не крутіше 1/9, а симетричні - не крутіше 1/6.

3.6. Забороняється експлуатація стрілочних переводів, у яких є хоча б одна з таких технічних несправностей:

роз'єднання стрілочних вістряків з тягами;

відставання вістряка від рамної рейки на 4 мм і більше, яке вимірюється у вістряка проти першої тяги, при замкнутому положенні стрілки;

відсутність закладки на нецентралізованій стрілці або якщо закладка не забезпечує щільне прилягання вістряка до рамної рейки проти першої тяги і відстань між вістряком та рамною рейкою становить 4 мм і більше;

викришування вістряка, при якому створюється небезпека набігання гребеня, і в усіх випадках викришування;

для стрілочних переводів марки 1/7 і пологіших, симетричних - марки 1/6 довжиною:

на головних коліях - 200 мм і більше;

на приймально-відправних коліях - 300 мм і більше;

на інших коліях 400 - мм і більше;

для стрілочних переводів марки 1/5 і крутіше більше - 250 мм;

пониження вістряка проти рамної рейки на 2 мм і більше, виміряне в розрізі, де ширина головки вістряка зверху - 50 мм і більше;

перевищення граничних норм вертикального та бокового зношення рамних рейок і вістряків стрілочних переводів, наведених у табл. 3.

Таблиця 3

Норми зносу рамних рейок і вістряків стрілочних переводів

Тип стрілочного переводу	Категорія колії	На стрілці		
		вертикальний знос рамних рейок, мм	боковий знос рамних рейок і вістряків у розрізі, де ширина 20 мм	
			без укриття кінця вістряка, мм	з укриттям кінця вістряка, мм
Р65 і важчих	головні	10	6	8

типів	приймально-відправні	12	6	8
	інші	14	9	11
P43, P50	головні	8	6	8
	приймально-відправні	10	6	8
	інші	12	9	11
P38 і легших типів	головні	6	5	-
	приймально-відправні	8	5	-
	інші	10	8	-

;

коли відстань між робочими гранями осердя хрестовини і головки контррейки менше 1477 мм або відстань між робочими гранями головок контррейки і вусовика більше 1435 мм;

злам вістряка або рамної рейки:

злам хрестовини (осердя, вусовика);

злам контррейки;

розрив контррейкового болта в одноболтовому або обох болтів у двоболтовому вкладиші;

перевищення граничних норм вертикального зносу осердя хрестовин (у розрізі, де ширина осердя - 40 мм), наведених у табл. 4.

Таблиця 4

Граничні норми зносу осердя хрестовин

Швидкість, км/год	Марки хрестовин				
	1/11, мм	1/9, мм	1/7, Мм	1/6, мм	1/5, мм
5	14	14	14	14	14
10	14	14	14	10	10
15	14	12	12	8	8
25	12	10	10	6	6

40	10	8	6	-	-
70 і більше	8	6	-	-	-

3.7. Забороняється експлуатувати глухі пересічення, в яких є хоча б одна з перелічених несправностей:

вертикальне зношення осердя тупих і гострих хрестовин більше 14 мм;

злам хрестовини (осердя, вусовика) або контррейки;

відстань між робочою гранню осердя гострої хрестовини і робочою гранню головки контррейки менше 1477 мм або відстань між робочими гранями головки контррейки і вусовика гострої хрестовини більше 1435 мм;

розрив контррейкового болта в одноболтовому або обох болтів у двоболтовому вкладиші.

3.8. Конструкція стрілочних переводів повинна передбачати можливість укладання їх на ділянках, обладнаних пристроями електричної централізації стрілок і сигналів.

3.9. Нецентралізовані стрілки повинні бути обладнані стрілочними покажчиками, освітлюваними або неосвітлюваними, що вказується в ТРА станції.

3.10. При цьому освітлюваними покажчиками та пристосуваннями для замикання на навісні стрілочні замки повинні бути обладнані нецентралізовані стрілки, що ведуть:

на колії, виділені для стоянки вагонів з розрядними вантажами;

на колії стоянки відбудовних поїздів;

у запобіжні та уловлювальні тупики.

3.11. Стрілки, включені в електричну централізацію, а також підгіркових горловин сортувальних парків та розташовані усередині виробничих приміщень (цехів) покажчиками не обладнуються.

3.12. Стрілки, дистанційно керовані з кабіни локомотива і спеціального самохідного рухомого складу, обладнуються покажчиками світлофорного типу.

3.13. Стрілки (крім розташованих на гіркових і сортувальних коліях), у тому числі централізовані та ті, що мають пристосування для замикання на навісні стрілочні замки, повинні бути обладнані закладками з провушинами для можливості замикання їх навісними замками. Ці пристосування мають забезпечувати щільне прилягання вістряка до рамної рейки.

3.14. Працівники служби колії здійснюють ремонт і поточне утримання стрілочних переводів та глухих пересічень, установлення, ремонт та утримання стрілочних покажчиків, скидальних вістряків, башмакоскидачів, поворотних брусів, шарнірно-колінчастих замкачів.

3.15. Ремонт і технічне обслуговування пристроїв СЦБ на стрілочних переводах, а також установка та ремонт контрольних стрілочних замків проводяться працівниками служби СЦБ та зв'язку.

4. Пересічення, переїзди й примикання залізничних колій

4.1. Пересічення залізничних колій іншими залізничними коліями, трамвайними, тролейбусними лініями, автомобільними дорогами та міськими вулицями мають здійснюватися відповідно до вимог СНиП 2.05.07-91.

4.2. Порядок обладнання, обслуговування та експлуатації залізничних переїздів, а також їх класифікація визначені "Инструкцией по устройству и обслуживанию железнодорожных переездов предприятий системы Министерства металлургии СССР", затвердженою заступником міністра металургії СРСР 1989 року.

4.3. Місця пересічення залізничних колій автомобільними дорогами на одному рівні на території підприємства встановлюються керівником підприємства.

4.4. Забороняється проїзд транспортних засобів та самохідних машин через залізничні колії в невстановлених місцях.

4.5. Переїзди повинні мати типовий настил та під'їзди, обгороджені стовпчиками або поруччям.

4.6. При підходах до переїздів мають бути попереджувальні знаки: з боку підходу поїздів - сигнальний знак "С" про подання свистка, а з боку автомобільної дороги - попереджувальні знаки, передбачені Правилами дорожнього руху, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 N 1306 (із змінами).

У межах станції попереджувальний знак "С" може не встановлюватися.

4.7. Переїзди поділяються на регульовані та нерегульовані.

До регульованих належать переїзди, обладнані пристроями переїзної сигналізації, яка сповіщає водіїв транспортних засобів про підхід до переїзду поїзда, або такі, що обслуговуються черговим працівником та обладнані шлагбаумами.

4.8. Пристрої переїзної сигналізації у плановому порядку обладнуються світлофорною сигналізацією.

4.9. Переїзди, не обладнані пристроями переїзної сигналізації, і ті, що не обслуговуються черговим працівником, є нерегульованими.

4.10. Переїзди, які обслуговуються черговим працівником, повинні мати прямий телефонний зв'язок з найближчою станцією або постом і в разі потреби - радіозв'язок. Телефонний зв'язок повинен доповнюватися зовнішнім дзвінком.

4.11. У необхідних випадках залізничні переїзди облаштовуються загороджувальними світлофорами.

4.12. На електрифікованих ділянках по обидва боки від переїзду встановлюються габаритні ворота висотою проїзду не більше 4,5 м.

4.13. На переїздах, де організований рух великовагових автомобілів, висота габаритних воріт може бути більше зазначеної.

В усіх випадках висота габаритних воріт повинна бути менше висоти підвішування контактного проводу на 0,5 м.

4.14. Рух переїздом великогабаритних і великовагових транспортних засобів з вантажем або без вантажу, тихохідних машин і механізмів допускається в кожному окремому випадку тільки з дозволу керівника підприємства і проводиться під наглядом дорожнього майстра або бригадира колії (відповідальної особи, на яку покладено ці обов'язки).

4.15. Черговий по переїзду повинен забезпечувати безпечний рух залізничного транспорту і транспортних засобів на переїзді, своєчасно відкривати та закривати шлагбауми і подавати встановлені сигнали, спостерігати за станом рухомого складу, що проходить. У разі виявлення несправності, яка загрожує безпеці руху, він зобов'язаний вжити заходів щодо зупинки поїзда або маневрового состава.

4.16. На переїздах, що обладнані світлофорною сигналізацією, повинні встановлюватися маневрові світлофори з червоним та місячно-білим сигнальними вогнями. При цьому має забезпечуватись взаємне блокування, яке гарантує ввімкнення місячно-білого вогню на переїзних світлофорах лише після увімкнення червоного вогню на маневрових світлофорах, а ввімкнення місячно-білого вогню на маневрових світлофорах за наявності повідомлення про наближення поїзда до переїзду - лише після ввімкнення червоних сигнальних вогнів на переїзних світлофорах.

4.17. На окремих регульованих переїздах допускається обслуговування одним черговим працівником двох і більше близько розташованих переїздів за умови гарної видимості їх та обладнання шлагбаумами, які управляються з одного місця.

4.18. Перехід пішоходів через залізничні колії в невстановлених місцях, а також ходіння по коліях заборонено.

4.19. Місця переходу через залізничні колії встановлюються керівником підприємства.

4.20. На території підприємства, в цехах, на станціях і ділянках повинні бути вивішені схеми переходів через залізничні колії.

4.21. При збереженні переходів на одному рівні вони обладнуються пішохідними настилами, покажчиками й попереджувальними написами, а за необхідності - сигналізацією автоматичної дії.

Забороняється обладнувати пішохідний перехід у горловині станції.

4.22. Примикання колій, що заново будуються, до головних колій на перегонах забороняється. У виняткових випадках таке примикання може бути допущене з дозволу керівника підприємства.

Стрілочні переводи в цих випадках повинні бути обладнані електроприводами або контрольними замками.

4.23. Примикання залізничних колій до головних колій на перегонах і станціях повинні мати запобіжні тупики довжиною не менше 50 м або охоронні стрілки.

4.24. Примикання до приймально-відправних та інших станційних колій за наявності спуску крутіше 0,0025 повинні мати запобіжні тупики, охоронні стрілки, скидальні башмаки або стрілки.

4.25. На перегонах, що мають затяжні спуски, а також на станціях, що обмежують такі перегони, будуються уловлювальні тупики.

4.26. Якщо через місцеві умови неможливе укладання уловлювальних та запобіжних тупиків, підприємство спільно з відповідною проектною організацією в установленому порядку розробляє та здійснює організаційно-технічні заходи, які гарантують безпеку руху поїздів.

4.27. Пересічення залізничних колій лініями електропередачі й зв'язку, нафто-, газо-, продукто-, водопроводами й іншими наземними і підземними пристроями можуть бути допущені тільки з дозволу керівника підприємства. На таких пересіченнях проектом повинні бути передбачені захисні та запобіжні пристрої, що забезпечують безпеку руху поїздів та виконання маневрової роботи.

5. Колійні та сигнальні знаки

5.1. Біля головних колій встановлюються сигнальні, а в необхідних випадках - і колійні знаки. Біля стрілочних переводів та в інших місцях з'єднання і пересічення колій встановлюються

граничні стовпчики. Для позначення меж залізничної смуги відведення за територією підприємства, а також для позначення на поверхні землі схованих споруд у земляному полотні встановлюються особливі знаки.

5.2. Сигнальні, колійні й особливі знаки повинні мати розміри, колір та форму, встановлені чинним законодавством.

5.3. Сигнальні знаки встановлюються з правого боку за напрямком руху, а колійні - з правого боку за відліком кілометрів на відстані не менше 3100 мм від осі крайньої колії. У виняткових випадках допускається установка сигнальних знаків і з лівого боку.

5.4. У виїмках (крім скельних) та на виходах з них (на довжині 100 м) колійні знаки встановлюються на відстані не менше 5700 мм від осі крайньої колії. На електрифікованих ділянках сигнальні та колійні знаки можуть встановлюватись на опорах контактної мережі, крім тих опор, на яких встановлені світлофорні головки, комплектні трансформаторні підстанції, роз'єднувачі й розрядники контактної мережі.

5.5. Граничні стовпчики встановлюються посередині між коліями в тому місці, де відстань між осями колій, що сходяться, становить 4100 мм. На перевантажувальних коліях із звуженим міжколійям граничні стовпчики встановлюються в тому місці, де ширина міжколійя досягає 3600 мм.

5.6. На кривих ділянках колії зазначені відстані повинні бути збільшені відповідно до розмірів, установлених ГОСТ 9238-83.

6. Споруди та пристрої локомотивного, вагонного та станційного господарства

6.1. Споруди та пристрої локомотивного й вагонного господарств, пункти технічного обслуговування й екіпірування рухомого складу та інших споруд мають постійно бути в справному стані. Особи, які відповідають за технічний стан у локомотивному й вагонному господарствах, спеціальний рухомий склад, повинні забезпечувати виконання встановленого обсягу перевезень, ефективне використання рухомого складу, високу якість ремонту й технічного обслуговування з дотриманням періодичності їх виконання, підвищення рівня механізації та автоматизації робіт, раціональне використання матеріальних ресурсів.

6.2. Розміщення і технічне оснащення територій для ремонту та стоянок спеціального рухомого складу, пунктів технічного обслуговування, майстерень, екіпірувальних пристроїв та інших споруд і пристроїв локомотивного й вагонного господарств визначаються керівником підприємства.

6.3. Підрозділи залізничного транспорту промислових підприємств повинні мати в постійній готовності необхідні відбудовні засоби.

6.4. Забороняється займати рухомим складом колії постійної стоянки відбудовних поїздів, призначених для виконання відбудовних робіт.

6.5. Колійний розвиток і технічне оснащення станцій мають забезпечувати своєчасне обслуговування перевезеннями виробничих цехів, ділянок і контрагентів, виконання у встановлені строки операцій з приймання і відправлення поїздів та маневрової роботи, навантаження та вивантаження вантажів, обробку составів та вагонів, ефективне використання технічних засобів, відповідати вимогам нормативно-правових актів з охорони праці та безпеки руху.

6.6. Висота вантажних платформ і відстань від осі колії до краю платформи повинні відповідати розмірам, установленим ГОСТ 9238-83.

При ремонті колії і платформ забороняється змінювати встановлені відстані від рівня верху головки рейки до верху вантажних платформ, а також від осі колії до краю вантажних платформ.

6.7. Службові будівлі й приміщення, розраховані для розміщення працівників, робота яких пов'язана з рухом поїздів та маневровою роботою (чергових по станціях, начальників змін, диспетчерів, працівників СЦБ і зв'язку та інших), а також станційні пости, з яких безпосередньо проводиться управління стрілками та сигналами, повинні бути належним чином обладнані для роботи.

6.8. Для огляду маневрових районів з великим обсягом роботи у диспетчерів, чергових по станціях тощо можуть бути балкони, пішохідні містки, виносні табло або пристрої промислового телебачення.

6.9. У службових приміщеннях чергових по станціях дозволяється встановлювати прилади управління і контролю, в тому числі апаратуру автоматизованого робочого місця, які безпосередньо стосуються роботи чергового по станції, а також пульти централізованого управління освітленням та дистанційного управління секційними роз'єднувачами і стійками телемеханіки.

6.10. Розміщення іншого обладнання й апаратури допускається у виняткових випадках за згодою керівника залізничного транспорту.

6.11. Приміщення станційних постів централізації і стрілочних постів повинні мати необхідні сигнальні прилади, інвентар, інструмент і матеріали.

Стрілочні пости, крім того, повинні бути обладнані зовнішніми викличними пристроями телефонного зв'язку.

6.12. Станції залежно від характеру та обсягу роботи повинні бути обладнані диспетчерським внутрішньостанційним зв'язком, маневровим та іншими видами радіозв'язку й пристроями гучномовного оповіщення для передачі вказівок і сигналів про маневрові переміщення, а також для переговорів начальників змін, диспетчерів, чергових по станціях, складачів поїздів, машиністів маневрових локомотивів, працівників колії, що використовують колійну техніку, та інших працівників з питань організації маневрової роботи, технічного обслуговування і ремонту рухомого складу, а також інформаційним зв'язком для одержання повідомлень про поїзди і вантажі, які знаходяться на підході.

Залежно від обсягу роботи станції, крім того, обладнуються пристроями для приймання й транспортування перевізних документів і централізованого огороження поїздів, що підлягають огляду і ремонту.

6.13. На станціях повинні освітлюватися всі колії приймання і відправлення поїздів, виконання вантажно-розвантажувальних робіт і маневрів, екіпірування, технічного обслуговування і ремонту рухомого складу, переїзди, а також місця зустрічі поїздів черговими по станціях, стрілочні горловини, а за необхідності - й інші колії і пункти.

6.14. Освітленість приміщень і споруд залізничного транспорту, території і колій станцій повинна відповідати вимогам ДБН В.2.5-28-2006 "Природне і штучне освітлення".

6.15. Зовнішнє освітлення не повинно впливати на чітку видимість сигнальних вогнів.

VI. СПОРУДИ ТА ПРИСТРОЇ СИГНАЛІЗАЦІЇ, ЗВ'ЯЗКУ І ОБЧИСЛЮВАЛЬНОЇ ТЕХНІКИ

1. Сигнали

1.1. Сигнали на залізничному транспорті служать для забезпечення безпеки руху, а також для чіткої організації поїзної і маневрової роботи.

1.2. Сигнали, що служать для організації поїзної роботи, є поїзними, а ті, що служать для організації маневрової роботи, - маневровими.

1.3. Сигнал є наказом і підлягає беззаперечному виконанню. Працівники залізничного транспорту підприємств повинні використовувати всі можливі засоби для виконання вимог сигналу.

1.4. Проїзд під час ввімкнення заборонного сигналу світлофора не дозволяється.

1.5. Згаслі сигнальні вогні світлофорів (крім попереджувальних на ділянках, які не обладнані автоматичним блокуванням, загороджувальних та повторювальних), незрозуміле їх показання, а також незрозуміла подача сигналів іншими сигнальними приладами вимагають зупинки.

1.6. У виняткових випадках (у разі пошкодження, проведення ремонтних робіт, робіт з обслуговування тощо) проїзд під час ввімкнення заборонного (з незрозумілим показанням або погаслого) сигналу світлофора має здійснюватися відповідно до порядку, визначеного у розділі XIV цих Правил.

1.7. У сигналізації, що забезпечує рух поїздів, застосовують такі основні сигнальні кольори:

зелений, що дозволяє рух із встановленою швидкістю;

жовтий, що дозволяє рух і вимагає зменшення швидкості;

червоний, що вимагає зупинки.

1.8. Під час проведення маневрової роботи у сигналізації застосовуються, крім того, такі кольори:

місячно-білий, що дозволяє маневри;

синій, що забороняє маневри.

1.9. Забороняється встановлення декоративних полотен, плакатів, рекламної продукції та вогнів червоного, жовтого й зеленого кольорів, а також наявність зелених насаджень у зоні розташування світлофорів, що перешкоджають правильному сприйманню сигналів і спотворюють показання на них.

1.10. При систематичному прийманні поїздів маневровим порядком на частково зайняті колії або безпосередньо до технологічних ділянок виробництва на вхідному (маршрутному) світлофорі додатково встановлюється маневровий сигнал.

1.11. Сигнальні показання світлофорів: вхідних, попереджувальних, прохідних, прикриття і загороджувальних - на прямих ділянках колії повинні бути вдень і вночі виразно помітні з кабіни управління локомотива поїзда, який наближається.

1.12. На кривих ділянках колії показання цих світлофорів і попереджувальних світлофорів на ділянках, не обладнаних автоблокуванням, мають бути вдень і вночі чітко видимі на відстані не менше ніж 400 м. В особливо важких умовах допускається видимість перелічених сигналів на відстані менше 400 м, але не менше ніж 200 м.

1.13. Сигнали вихідних, маршрутних і маневрових світлофорів мають бути чітко помітні на відстані не менше 200 м, а в'їзних і технологічних - не менше ніж 50 м.

1.14. При постійному русі поїздів вагонами уперед відстань видимості показань вхідних, вихідних, прохідних світлофорів, світлофорів прикриття, загороджувальних,

попереджувальних, а також технологічної сигналізації має бути збільшена на довжину поїздів, що курсують на цій ділянці.

1.15. Світлофори встановлюються з правого боку за напрямком руху або над віссю колії, яка огорожена ними, при цьому вони повинні розміщуватися так, щоб сигнали, що подаються ними, неможливо було сприймати з поїзда, маневрового состава за сигнали суміжних колій.

1.16. У виняткових випадках, якщо видимість сигналів з правого боку недостатня або розміщення їх неможливе, на одноколійних ділянках допускається встановлювати світлофори і з лівого боку за напрямком руху.

1.17. На лініях, обладнаних колійним блокуванням, застосовуються світлофори з сигнальними вогнями, що нормально світяться.

1.18. У разі пошкодження світлофори повинні автоматично перемикатися на заборонне показання, а попереджувальні світлофори - на показання, що відповідає заборонному показанню пов'язаних з ними основних світлофорів.

1.19. На ділянках, обладнаних автоблокуванням, нормальним показанням прохідних світлофорів є дозвільне, а вхідних, маршрутних та вихідних - заборонне.

1.20. На ділянках, де вхідні, маршрутні і вихідні світлофори можуть переводитися на автоматичну дію для безупинного проходження поїздів по станції, дозвільне показання є нормальним при переведенні їх на автоматичну дію.

1.21. На ділянках, не обладнаних автоблокуванням, нормальним показанням вхідних, вихідних, прохідних і маршрутних світлофорів є заборонне.

1.22. Вхідні світлофори повинні бути встановлені на відстані не менше 50 м від першого вхідного стрілочного перевodu від вістряка протишерстного або межевого стовпчика пошерстного першого вхідного стрілочного перевodu, а за відсутності можливості такої установки - не ближче стику рамної рейки протишерстного або не менше 3,5 м від граничного стовпчика пошерстного стрілочного перевodu. Дозволяється експлуатація світлофорів, раніше встановлених на відстані менше ніж 50 м, але не менше 15 м від стрілочного перевodu.

1.23. На електрифікованих ділянках вхідні світлофори, а також сигнальні знаки "Межа станції" мають встановлюватися перед повітряними проміжками (з боку перегону), що відділяють контактну мережу перегону від контактної мережі станції.

1.24. Вихідні світлофори потрібно встановлювати для кожної відправної колії попереду місця, визначеного для стоянки локомотива поїзда, що відправляється.

1.25. При постійному русі поїздів вагонами вперед вихідні світлофори встановлюються перед місцем, призначеним для стоянки головного вагона поїзда, що відправляється.

1.26. У виняткових випадках допускається встановлення групових вихідних та маршрутних світлофорів для групи колій, крім тих, по яких здійснюється безупинний пропуск поїздів.

Групові вихідні та маршрутні світлофори, як правило, повинні доповнюватися маршрутними показниками із зазначенням номера колії, з якої дозволяється відправлення поїзда.

1.27. Відкриття вихідного світлофора має бути можливим тільки при вільному перегоні і відкритому вхідному світлофорі сусідньої станції при відправленні поїздів на перегін:

довжина якого менше довжини поїзда;

довжина якого менше гальмового шляху, встановленого для цієї ділянки;

на якому при зупинці поїзда біля вхідного світлофора сусідньої станції зрушення з місця утруднено, а осаджування неможливе;

на якому межі станцій збігаються.

1.28. Прохідні світлофори автоматичного блокування встановлюються на межах між блок-ділянками, довжина яких повинна бути не менше встановленої довжини гальмового шляху для цієї ділянки, а прохідні світлофори напівавтоматичного блокування - на межах міжпостових перегонів.

1.29. Стрілки відгалужень від головної колії на перегонах за наявності пристроїв колійного блокування або електрожезлової системи з'єднуються з цими пристроями таким чином, щоб відкриття найближчого прохідного або вихідного світлофора чи вилучення жезла було можливим тільки при нормальному положенні стрілки на головній колії.

1.30. Пересічення на перегонах залізничних колій мають огорожуватися світлофорами прикриття.

У місцях пересічення на одному рівні світлофори прикриття повинні мати такий взаємозв'язок, при якому відкриття одного з них було б можливе тільки при заборонних показаннях світлофорів інших маршрутів.

1.31. Схеми розташування постійних світлофорів, а також таблиці взаємозалежності стрілок, сигналів і маршрутів на станціях затверджуються керівником залізничного транспорту.

1.32. Місця розміщення постійних сигналів визначаються комісією під головуванням керівника залізничного транспорту.

2. Колійне автоматичне та напівавтоматичне блокування

2.1. Пристрої автоматичного і напівавтоматичного блокування не повинні допускати:

відкриття вихідного або прохідного світлофора до звільнення рухомим складом блок-ділянки (міжстанційного або міжпостового перегону), що огорожується ним;

самовільного закриття світлофора в результаті переходу з основного на резервне електропостачання або навпаки.

2.2. На одноколійних перегонах, обладнаних автоматичним або напівавтоматичним блокуванням, після відкриття на станції вихідного світлофора має бути виключена можливість відкриття сусідньою станцією вихідних і прохідних світлофорів для відправлення поїздів на цей самий перегін у протилежному напрямку.

Така сама взаємозалежність сигналів має бути на двоколійних та багатоколійних перегонах, обладнаних автоматичним та напівавтоматичним блокуванням для двостороннього руху по кожній колії.

2.3. При автоматичному блокуванні усі світлофори мають автоматично приймати заборонні показання при вході поїзда на блок-ділянки, які вони обгороджують, а також у разі порушення цілісності рейкових електричних кіл цих ділянок.

У разі постійного руху поїздів вагонами вперед, а також руху поперемінно вагонами або локомотивами вперед переключення світлофорів на заборонне показання повинно здійснюватися тільки після проїзду світлофора всім составом.

2.4. При автоматичному і напівавтоматичному блокуванні на перегонах, де застосовується підштовхування поїздів або рух господарських поїздів з поверненням їх або підштовхувальних локомотивів з перегону на станцію відправлення, мають застосовуватися ключі-жезли.

2.5. На одноколійних ділянках, обладнаних автоматичним блокуванням, на станціях, де виконується маневрова робота з виходом маневруючого состава за межі станції, пристрої автоматичного блокування за необхідності доповнюються зв'язаними з ними маневровими світлофорами.

2.6. Автоматичне блокування в необхідних випадках має доповнюватися пристроями диспетчерського контролю.

2.7. Станції, розташовані на лініях, обладнаних автоматичним блокуванням, за відсутності електричної централізації повинні бути обгороджені світлофорами, що автоматично закриваються при прийманні і відправленні поїздів. На цих станціях стрілки, що входять у маршрути приймання та відправлення поїздів, повинні бути приведені у взаємозалежність із вхідними й вихідними сигналами.

3. Електрична централізація стрілок та сигналів

3.1. Пристрої електричної централізації стрілок та сигналів повинні забезпечувати:

взаємне замикання стрілок та світлофорів;

контроль розрізу стрілки з одночасним закриттям світлофора, що огорожує цей маршрут;

контроль положення стрілок і зайнятості колій та стрілочних секцій на апараті управління;

можливість маршрутного та роздільного управління стрілками і світлофорами, проведення маневрових переміщень за показаннями маневрових світлофорів, а за необхідності - передачу стрілок на місцеве управління.

У необхідних випадках електрична централізація стрілок та сигналів повинна доповнюватися пристроями, які забезпечують дистанційне огороження спеціалізованих станційних колій, на яких проводяться очищення вагонів, усунення комерційних несправностей, безвідчипний ремонт вагонів, технічний огляд, перевірка зайнятості вантажно-розвантажувальних (у тому числі у забоях та на відвалах) колій рухомим складом, узгодження роботи залізничного транспорту з виробничо-технологічними об'єктами, які обслуговуються.

3.2. Пристрої електричної централізації стрілок та сигналів не повинні допускати:

відкриття вхідного світлофора при маршруті, встановленому на зайняту колію;

переведення стрілки під рухомим складом;

відкриття світлофорів, що відповідають цьому маршруту, якщо стрілки не поставлені в належне положення;

переведення стрілки, що входить до маршруту, або відкриття світлофора ворожого маршруту при відкритому світлофорі, що огорожує встановлений маршрут.

3.3. Централізовані стрілки повинні бути обладнані водовідведенням та пристроями очищення від снігу (пневматичне обдування, електричний обігрів тощо).

3.4. У маневрових районах станцій, обладнаних електричною централізацією, можуть передбачатися маневрові колонки або пости для місцевого управління стрілками.

На маневрових постах і колонках має передбачатися контроль положення стрілок, а також зайнятості ізолюваних ділянок, якщо переведення стрілок здійснюється з перевіркою, чи вільні ці ділянки.

При поганій видимості стрілок з місця керування їх перевід з маневрової колонки або поста повинен проводитися з перевіркою на апараті управління вільності стрілочних ізолюваних

ділянок.

3.5. Приводи і замикачі централізованих стрілок мають:

забезпечувати при крайніх положеннях стрілок щільне прилягання притиснутого вістряка до рамної рейки;

не допускати замикання вістряків стрілки при зазорі між притиснутим вістряком і рамною рейкою 4 мм і більше;

відводити другий вістряк від рамної рейки на відстань не менше 125 мм.

3.6. Перегони, які примикають до станції з електричною централізацією стрілок і сигналів, як правило, мають бути обладнані колійним блокуванням.

3.7. До реконструкції допускається застосування інших засобів сигналізації і зв'язку при русі поїздів.

3.8. На станціях, обладнаних пристроями електричної централізації, де передбачається приймання поїздів безпосередньо до технологічних ділянок виробництва або на частково зайняту колію, вхідні (маршрутні) світлофори повинні доповнюватися маневровими світлофорами, які з'єднані з пристроями електричної централізації.

3.9. Пристрої диспетчерської централізації мають забезпечувати:

управління з одного пункту стрілками і сигналами ряду станцій та перегонів;

контроль на апараті управління за положенням і зайнятістю стрілок, перегонів, колій на станціях та прилеглих до них блок-ділянок, а також повторення показань вхідних, маршрутних і вихідних світлофорів;

можливість передачі станцій на резервне управління стрілками і сигналами з приймання, відправлення поїздів і виконання маневрів або передачі стрілок на місцеве управління для проведення маневрів;

виконання вимог, поставлених до електричної централізації й автоматичного блокування.

3.10. Нові системи диспетчерської централізації за потреби мають забезпечувати автоматичний запис графіка виконаного руху поїздів.

3.11. Пристрої диспетчерського контролю повинні:

забезпечувати контроль положення об'єктів залізничного транспорту та технологічних об'єктів, пов'язаних з його роботою;

показувати місцезнаходження поїздів та маневрових составів на перегонах і станційних коліях;

показувати зайнятість колій на станціях, показання усіх світлофорів та реєструвати поїзну і маневрову ситуацію, що склалась на централізованих ділянках;

здійснювати контроль за справною роботою пристроїв електричної централізації і сигналізувати про вихід їх з ладу;

забезпечувати аналіз накопиченої інформації і перегляд поїзної і маневрової обстановки, що склалась, тощо.

3.12. Інформаційно-обчислювальна система повинна забезпечувати:

збирання, введення, реєстрацію і накопичення інформації;

обробку і збереження даних;

виконання розрахунків і видачу результатів;

контроль за наявністю та місцезнаходженням рухомого складу;

контроль за станом об'єктів управління;

автоматичну передачу інформації про стан об'єктів управління;

можливість спрямованого керування з пультів і обчислювального комплексу;

облік використання рухомого складу та інших показників роботи залізничного транспорту;

вирішення задач аналізу, планування й оперативного керування;

видачу оперативної інформації працівникам, які управляють рухом поїздів та маневровою роботою.

3.13. Технічні і програмні засоби повинні постійно утримуватися в працездатному й активному стані, забезпечувати необхідну надійність і вірогідність відмови.

4. Пристрої механізації і автоматизації сортувальних гірок

4.1. Пристрої механізації і автоматизації сортувальних гірок мають забезпечувати безперервне, безперебійне і безпечне розформування і формування составів з розрахунковою (проектною) швидкістю розпуску, при цьому потужність гальмових засобів на кожній гальмовій позиції має дозволяти реалізацію цієї швидкості і забезпечувати безпеку сортування вагонів.

4.2. На механізованих сортувальних гірках стрілочні переводи, які застосовують для розпуску составів, розподілу відчепів за сортувальними коліями, мають бути підключені до гіркової електричної або гіркової автоматичної централізації.

4.3. Гіркова централізація має забезпечувати:

індивідуальне управління стрілками;

електричне замикання всіх пошперстних стрілок, по яких здійснюється розпуск состава, а також охоронних, що виключають можливість виходу рухомого складу в зону розпуску;

контроль за положенням стрілок і зайнятістю стрілочних секцій на пульті управління.

4.4. Гіркова централізація не повинна допускати переведення стрілок під рухомим складом.

Гіркова автоматична централізація, крім того, має забезпечувати:

автоматичне управління стрілками розподільної зони сортувальної гірки у процесі скочування відчепів у програмному або маршрутному режимах роботи;

автоматичне повернення стрілки у положення, що контролюється, до заходження відчепа на ізолювану стрілочну секцію в разі виникнення в момент переведення перешкоди між вістряком та рамною рейкою;

можливість переходу в процесі розпуску на індивідуальне управління стрілками.

4.5. Пристрої автоматизованих сортувальних гірок, крім виконання вимог, що ставляться до механізованих гірок з гірковою автоматичною централізацією, мають забезпечувати:

управління і контроль за насуванням і розпуском составів;

автоматичне регулювання швидкості скочування відчепів;

контроль за результатами розпуску составів;

обмін інформацією з інформаційно-планувальною системою сортувальної станції.

4.6. Пристрої управління стрілками з локомотива мають забезпечувати:

переведення стрілки без зупинки локомотива;

контроль за положенням стрілки;

контроль за розрізом стрілки;

місцеве управління стрілками при несправності системи дистанційного управління.

4.7. Системи управління стрілками з локомотива не повинні допускати:

переведення стрілки під составом;

переведення цих стрілок з інших локомотивів при встановленому маршруті;

зміну встановленого маршруту при русі по ньому рухомого складу.

Приводи і замки стрілок, дистанційно керованих з локомотива, повинні задовольняти вимоги, які висуваються до приводів і замків централізованих стрілок.

4.8. Із кабіни локомотива може здійснюватися дистанційне управління переїзною, в'ізною (виїзною) сигналізацією, воротами споруд, скидальними стрілками і вістряками та іншими об'єктами.

4.9. Експлуатація пристроїв дистанційного управління здійснюється відповідно до місцевої інструкції.

4.10. Автоматична переїзна сигналізація має починати подачу сигналу зупинки в бік автомобільної дороги, а автоматичні шлагбауми - приймати закриті положення за час, необхідний для завчасного звільнення переїзду транспортними засобами до підходу поїзда до переїзду.

4.11. Автоматичні шлагбауми повинні залишатися в закритому положенні, а автоматична переїзна світлофорна сигналізація продовжувати діяти до повного звільнення переїзду поїздом.

4.12. Переїзди, обладнані автоматичною світлофорною сигналізацією з автоматичними шлагбаумами, обслуговуються черговим працівником.

4.13. Перегони з автоблокуванням і станції з електричною централізацією стрілок повинні обладнуватися автоматичною системою оповіщення працівників, які виконують роботи на коліях, про наближення поїзда.

4.14. До технологічної сигналізації належить сигналізація, що застосовується під час подачі вагонів до пристроїв відновлення сипучості вантажів, на вагоноперекидачі до приймальних пристроїв, на ваги та інші пристрої й споруди.

4.15. Пристрої технологічної сигналізації повинні відповідати вимогам нормативно-правових актів з охорони праці та забезпечувати:

безпеку подачі вагонів до місць проведення вантажно-розвантажувальних операцій;

управління процесом подачі вагонів і точне встановлення вагонів у потрібному місці;

подачу сигналу про початок і закінчення технологічних операцій;

подачу сигналу про екстрену зупинку состава в разі аварійних ситуацій;

взаємодію з пристроями електричної централізації за наявності їх на коліях, що безпосередньо примикають до технологічного об'єкта.

4.16. Усі переміщення рухомого складу на технологічних об'єктах, обладнаних пристроями технологічної сигналізації, повинні проводитись за її сигналами. Управління сигналізацією здійснюється працівниками виробничих цехів підприємства, які обслуговуються залізничним транспортом.

4.17. В'їзна (виїзна) сигналізація призначена для повідомлення про дозвіл на в'їзд рухомого складу у виробниче приміщення або про виїзд з нього, а також для оповіщення осіб, які працюють у цьому приміщенні або поблизу нього.

4.18. Пристрої в'їзної (виїзної) сигналізації повинні забезпечувати:

управління сигналізацією уповноваженим на це працівником під час в'їзду рухомого складу у виробниче приміщення або виїзду з нього;

запит дозволу на в'їзд рухомого складу у виробниче приміщення;

автоматичне оповіщення звуковими і світловими сигналами осіб, які працюють усередині виробничого приміщення або поблизу нього;

оповіщення пішоходів звуковими і світловими сигналами про наближення рухомого складу до пішохідного переходу, що проходить через залізничні колії та розташований поблизу виробничого приміщення;

ввімкнення дозвільного сигнального показання на в'їзному або виїзному світлофорі тільки за умови відкритого положення воріт виробничого приміщення;

взаємодію з пристроями електричної централізації за наявності їх на коліях, що безпосередньо примикають до виробничого приміщення;

взаємодію з пристроями переїзної сигналізації переїздів, розташованих поблизу виробничих приміщень.

4.19. Порядок управління пристроями в'їзної (виїзної) сигналізації і заходи для забезпечення вимог охорони праці та безпеки подачі составів установлюються керівником підприємства.

5. Ключова залежність стрілок і сигналів. Станційне блокування. Зв'язок

5.1. Пристрої ключової залежності мають забезпечувати взаємне замикання стрілок та сигналів за допомогою контрольних замків.

5.2. Стрілочні контрольні замки мають забезпечувати:

виймання ключа тільки при замкненій стрілці;

замикання стрілки в положенні, яке вказане на вийнятому із замка ключі, за умови щільного прилягання вістряка до рамної рейки.

5.3. Стрілочні контрольні замки не повинні також допускати можливість замикання стрілки, якщо зазор між притиснутим вістряком і рамною рейкою становить 4 мм і більше. Не дозволяється застосування стрілочних контрольних замків однієї і тієї самої серії в межах однієї станції, а на великих станціях - у межах одного стрілочного району і суміжних з ним стрілочних постів інших районів.

5.4. Сигнальні контрольні замки не повинні допускати вилучення ключа з апаратів при дозвільному показанні світлофора.

Застосування пристроїв ключової залежності стрілок та сигналів установлюється місцевою інструкцією.

5.5. Станційне блокування має забезпечувати:

контроль з боку чергового по станції за правильною підготовкою постами маршрутів приймання та відправлення поїздів і внутрішньостанційних маршрутів;

взаємне замикання стрілок і сигналів, що управляються з різних постів.

5.6. Пристрої колійного огородження (скидальні башмаки або стрілки) у загороджувальному положенні не повинні допускати виходу поїзда чи рухомого складу з колій, на яких вони встановлені.

5.7. Пристрої колійного огородження мають бути обладнані покажчиками колійного загородження.

5.8. На залізничному транспорті підприємств залежно від обсягів роботи мають застосовуватись поїзний диспетчерський, поїзний міжстанційний і стрілочний зв'язок, радіозв'язок, а на електрифікованих ділянках - енергодиспетчерський зв'язок.

Крім того, можливе використання й інших видів зв'язку, що забезпечують керування рухом поїздів і маневровою роботою, роботою підрозділів залізничного транспорту, вантажно-розвантажувальних пунктів (місцевий телефонний, лінійно-колійний, двосторонній парковий зв'язок тощо).

Енергодиспетчерський та лінійно-колійний зв'язок повинен мати на перегонах точки підключення переносних телефонів.

Місцевий телефонний зв'язок здійснюється через телефонні станції підприємств.

При обладнанні станцій електричною централізацією стрілок та сигналів наявність двостороннього паркового зв'язку (пристрої гучномовного оповіщення двосторонньої дії) і радіозв'язку обов'язкова.

5.9. Для управління процесом перевезень на залізничному транспорті промислових підприємств залежно від технологічних потреб мають застосовуватися поїзний, станційний та ремонтно-оперативний радіозв'язок.

5.10. Поїзний радіозв'язок повинен забезпечувати надійний двосторонній зв'язок машиністів поїзних локомотивів, спеціального самохідного рухомого складу:

з поїзним диспетчером;

з черговими по станціях, що обмежують перегін;

з машиністами зустрічних та тих, що йдуть позаду, локомотивів, спеціального самохідного рухомого складу, що перебувають на одному перегоні;

з черговими по переїздах та депо;

з керівниками ремонтних робіт і сигналістами;

з помічником машиніста при виході його з кабіни.

5.11. Станційний радіозв'язок залежно від технологічної потреби має забезпечувати двосторонній зв'язок у мережах:

маневрового і гіркового радіозв'язку;

пунктів технічного обслуговування вагонів і локомотивів, спеціального самохідного рухомого складу;

пунктів комерційного огляду вагонів;

бригад з обслуговування і ремонту споруд та пристроїв (СЦБ, зв'язку, колії, контактної мережі тощо);

виробничих підрозділів організації, що обслуговуються залізничним транспортом.

5.12. Ремонтно-оперативний радіозв'язок призначений для керування ремонтними роботами. Він повинен забезпечувати надійний двосторонній зв'язок ремонтних підрозділів з керівником робіт; керівника робіт з машиністами локомотивів, машиністами спеціального самохідного рухомого складу і з керівниками та черговими працівниками відповідних підрозділів залізничного цеху.

5.13. Пристрої радіозв'язку і двостороннього паркового зв'язку на станціях повинні забезпечувати добру чутність у межах парку.

5.14. Пристрої радіозв'язку і двостороннього паркового зв'язку, які застосовуються для передавання вказівок про поїзну і маневрову роботу, мають бути постійно увімкнені, забезпечувати безперервну дію каналів зв'язку, мати контроль увімкненого стану.

5.15. Стійкість роботи пристроїв радіозв'язку і двостороннього паркового зв'язку повинна перевірятися не рідше одного разу на квартал комісією, склад якої визначається керівником підприємства.

5.16. Пристрої радіозв'язку, двостороннього паркового зв'язку й інших видів зв'язку, які використовуються черговим по станції для переговорів, пов'язаних із прийманням, відправленням поїздів і маневровою роботою, повинні обладнуватися пристроями автоматичної реєстрації переговорів (далі - ПАРП).

5.17. Забороняється користуватися поїзним і стрілочним зв'язком для переговорів з питань, не пов'язаних з рухом поїздів і маневровою роботою, а також включати в мережу стрілочного зв'язку інші телефони, крім телефонів виконавчих постів централізації, стрілочних постів і чергового по станції.

5.18. У поїзний диспетчерський зв'язок допускається включення тільки телефонів чергових по станції, маневрових диспетчерів, операторів, чергових по локомотивних депо, тягових підстанціях, енергодиспетчерів.

5.19. У поїзний міжстанційний зв'язок дозволяється включення тільки телефонів чергових по станціях, спеціальних телефонних апаратів, встановлених біля вхідних і прохідних світлофорів, для переговорів у разі потреби локомотивоскладальних бригад з черговими по станціях і телефонів, встановлених на регульованих переїздах.

5.20. Забороняється встановлювати переговорні пристрої двостороннього паркового зв'язку в приміщеннях працівників, не пов'язаних з рухом поїздів і маневровою роботою.

5.21. Пристрої промислового телебачення на залізничному транспорті підприємств повинні в будь-який час доби забезпечувати достатню видимість рухомого складу на коліях, місць виконання вантажно-розвантажувальних робіт та інших контрольованих об'єктів.

6. Лінії СЦБ та зв'язку

6.1. Відстань від нижньої точки проводів і кабелів повітряних ліній СЦБ і зв'язку до землі при максимальній стрілі провисання має бути не менше 2,5 м - на перегонах, 3,0 м - на станціях, 5,5 м - на пересіченнях з автомобільними дорогами (на існуючих лініях до їх перебудови дозволяється зберегти відстань 4,5 м).

6.2. При пересіченнях залізничних колій відстань від нижньої точки проводів повітряних ліній СЦБ і зв'язку до рівня верху головки рейки має бути не менше 7,5 м. На електрифікованих лініях ця відстань повинна встановлюватися згідно з технічними умовами залежно від величини напруги, висоти підвішування проводів контактної мережі.

6.3. Пересічення електрифікованих залізничних колій повітряними лініями СЦБ і зв'язку не допускається. Такі пересічення виконуються підземними кабельними вставками.

6.4. У місцях роботи технологічного устаткування габарит лінії зв'язку встановлюється виходячи з місцевих умов.

6.5. Споруди і пристрої СЦБ та зв'язку мають бути захищені від завад і небезпечного впливу тягового струму, ліній електропередачі і грозових розрядів.

6.6. При пошкодженні лінії СЦБ і зв'язку відбудова їх має виконуватися у такій послідовності:

проводи поїзного диспетчерського зв'язку;

проводи колійного блокування, диспетчерської централізації, енергодиспетчерського зв'язку, електрожезлової системи, поїзного міжстанційного та стрілочного зв'язку;

проводи телеуправління пристроями енергопостачання;

інші проводи СЦБ і зв'язку.

6.7. Електропостачання пристроїв електричної централізації стрілок і сигналів, ліній автоблокування і зв'язку, обчислювальної техніки, переїзної сигналізації як споживачів електричної енергії першої категорії повинно передбачатися від двох незалежних джерел.

6.8. Час переходу з основної системи живлення на резервне і навпаки не повинен впливати на роботу пристроїв автоматики і телемеханіки та перевищувати 1,3 сек.

7. Технічне обслуговування пристроїв СЦБ та зв'язку

7.1. Апарати СЦБ, за допомогою яких здійснюються різного роду залежності (напівавтоматичного блокування та електрожезлової системи), апарати поїзного та станційного радіозв'язку, а також пристрої автоматичної реєстрації переговорів мають бути замкнені і опломбовані; колійні коробки, електроприводи, релейні шафи у світлофорів - закриті і замкнені на замок. Розкривати та опломбовувати їх дозволяється тільки уповноваженим на це працівникам служби сигналізації і зв'язку з обов'язковим попереднім записом у Журналі огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ, зв'язку і контактної мережі (далі - Журнал огляду).

7.2. За цілісність пломб на апаратах СЦБ та радіозв'язку відповідають чергові працівники, які користуються цими апаратами (диспетчери, чергові по станції, оператори поста централізації, чергові стрілочного поста, машиністи локомотивів тощо).

7.3. Служби СЦБ та зв'язку (або ділянки підприємств, у підпорядкуванні яких знаходяться пристрої СЦБ і зв'язку) повинні мати креслення й описи наявних пристроїв СЦБ і зв'язку, а також інших пристроїв, що обслуговуються ними. До цих документів мають своєчасно вноситись усі зміни.

7.4. Зміни в пристроях СЦБ або зміни залежностей мають бути погоджені із проектною організацією, що проектувала ці пристрої.

Тимчасові зміни залежностей у пристроях СЦБ можуть допускатися з дозволу керівника залізничного транспорту не більш як на 10 діб і керівника підприємства - на строк до 30 діб.

7.5. Забороняється виконувати на станціях роботи з переобладнання, перенесення, ремонту, випробування та заміни пристроїв і приладів СЦБ й інші планові роботи, що викликають порушення визначених залежностей або тимчасове припинення їх дії, без згоди чергового по станції і попереднього запису про це керівником робіт у Журналі огляду. На ділянках з диспетчерською централізацією аналогічні роботи повинні проводитися тільки за згодою поїзного диспетчера.

7.6. У виняткових випадках при розташуванні пристроїв на значній відстані від приміщення чергового по станції запис про тимчасове вимкнення цих пристроїв для виконання непередбачених робіт щодо усунення несправностей, а також запис про уведення цих пристроїв в дію може замінятися зареєстрованою в цьому самому Журналі огляду телефонограмою, переданою черговому по станції, з подальшим особистим підписом керівника робіт у Журналі огляду.

7.7. Випробування діючих пристроїв СЦБ в усіх випадках мають відбуватися за згодою і під наглядом чергового по станції, а на ділянках з диспетчерською централізацією - за згодою поїзного диспетчера.

7.8. Працівники служб СЦБ та зв'язку повинні забезпечувати чітку видимість показань світлофорів, маршрутних та стрілочних показників.

7.9. Видимість сигнальних показань світлофорів повинна перевірятися з колії після кожної заміни світлофорних ламп відповідальним працівником.

7.10. Видимість сигналів на головних коліях перегонів і станцій повинна перевірятися з локомотива відповідальним працівником не рідше одного разу на місяць. Ці результати заносяться до Журналу огляду.

Перелік посадових осіб, які здійснюють ці перевірки, встановлюється керівником залізничного транспорту.

7.11. На ділянках, обладнаних електричними рейковими колами, електронними системами контролю стану колійних ділянок, електронними системами рахунку осей або іншими пристроями контролю стану колійних ділянок, служби колії, СЦБ та зв'язку, електропостачання повинно забезпечувати постійну надійну роботу цих пристроїв.

7.12. Утримання колійних реле і дроселів, кабелю, коробок, регулювання пристроїв тощо покладається на службу СЦБ та зв'язку.

7.13. Утримання ізолювальних стиків, стрілочних, стикових і електротягових з'єднувачів, водовідводів, утримання шпал і баласту згідно із встановленими нормами опору витокам струму покладається на службу колії.

7.14. Утримання заземлень у пристроях електропостачання і на контактній мережі відповідно до встановлених норм покладається на службу електропостачання.

7.15. Залежно від місцевих умов керівник підприємства призначає відповідальними за утримання окремих елементів, які забезпечують безперебійну роботу рейкових кіл, інші служби підприємства.

7.16. Пристрої колії, СЦБ, електропостачання і рухомий склад, у тому числі спеціальний самохідний рухомий склад, повинні забезпечувати постійну надійну роботу електричних рейкових кіл.

7.17. Працівники, які користуються пристроями СЦБ і зв'язку, повинні знати правила користування ними.

7.18. Керівники служб і ділянок СЦБ та зв'язку зобов'язані систематично навчати і періодично перевіряти знання цих пристроїв і уміння користуватися ними працівників інших служб, що користуються пристроями СЦБ та зв'язку.

VII. СПОРУДИ ТА ПРИСТРОЇ ЕЛЕКТРОПОСТАЧАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

7.1. Споруди і пристрої електропостачання повинні забезпечувати безперебійний рух поїздів у необхідних розмірах з установленими ваговими нормами і швидкостями за будь-яких атмосферних умов.

7.2. Для забезпечення надійного електропостачання мають проводитися періодичний контроль стану споруд та пристроїв електропостачання, перевірки їх параметрів приладами діагностики і здійснюватися планові ремонтні роботи за графіком, затвердженим керівником підприємства.

7.3. Поперечний переріз проводів контактної мережі при розмірах руху, прийнятих на розрахунковий період і при найбільш несприятливих поєднаннях навантажень, повинен забезпечувати на всіх ділянках мережі напругу на струмоприймачі будь-якого електровоза не менше $2/3$ номінальної (умовної) напруги для постійного струму і $3/4$ номінальної напруги - для перемінного струму.

7.4. Пристрої електропостачання повинні бути захищені від струмів короткого замикання, перенапружень та перевантажень вище встановлених норм.

7.5. Металеві підземні споруди (трубопроводи, кабелі тощо), а також металеві і залізобетонні мости, шляхопроводи, опори контактної мережі, світлофори, гідроколонки тощо, розташовані в районі впливу ліній, електрифікованих на постійному струмі, мають бути захищені від електричної корозії.

7.6. Тягові підстанції ліній, електрифікованих на постійному струмі, а також електрорухомий склад повинні мати захист від проникнення до контактної мережі струмів, що порушують нормальну дію пристроїв СЦБ та зв'язку.

7.7. Контактна мережа повинна забезпечувати безперебійне знімання напруги при найбільших допустимих швидкостях руху за будь-яких атмосферних умов, а також можливість переходу з центрального контактного проводу на боковий і навпаки без зупинки поїзда при встановленій швидкості руху.

7.8. Висота підвіски контактного проводу над рівнем верху головки рейки в будь-якій точці прольоту при центральному розташуванні проводу повинна бути не менше:

на перегонах - 5750 мм;

на станціях - 6250 мм.

7.9. Найбільша висота робочого контактного проводу в точках підвіски для електровозів і тягових агрегатів з межами робочих коливань висоти центрального струмоприймача 5500 - 7000 мм не повинна бути більше 6800 мм, а з межами 5100 - 6500 мм - більше 6500 мм.

7.10. Найменша висота робочого контактного проводу під штучними спорудами не повинна бути менше 5550 мм, а для електровозів і тягових агрегатів з межами робочих коливань висоти центрального струмоприймача 5100 - 6500 мм може бути при належному обґрунтуванні зменшена до 5200 мм.

7.11. Висота підвіски і винос від осі колії бокового контактного проводу встановлюються у кожному окремому випадку залежно від місцевих умов, конструкції типів рухомого складу, який курсує на певній ділянці, і умов безпеки руху.

7.12. На пересувних коліях при навантаженні состава думпкарів багаточерпаковими порталними екскаваторами відстань між рухомим складом і проводом (на просвіт) повинна бути не менше 800 мм. Зменшення цієї відстані може допускатися в окремих випадках за умови вживання заходів, що забезпечують дотримання правил техніки безпеки для локомотивних і складальних бригад та іншого персоналу.

7.13. Відстань від осі крайньої колії до внутрішнього краю опор контактної мережі на перегонах і станціях має бути не менше 3100 мм.

7.14. Опори у виїмках мають встановлюватися поза межами кюветів. У виїмках, що надміру заносяться снігом (крім скельних), і на виходах з них (на довжині 100 м) відстань від осі крайньої колії до внутрішнього краю опор контактної мережі має бути не менше 5700 мм. Перелік таких місць визначається начальником залізничного цеху.

7.15. На існуючих до їх реконструкції, а також в особливо важких умовах на заново електрифікованих лініях відстань від осі колії до внутрішнього краю опор допускається не менше: 2450 мм - на станціях і 2750 мм - на перегонах.

Усі зазначені розміри визначені для прямих ділянок колії.

На кривих ділянках ці відстані мають збільшуватися згідно з габаритним розширенням, встановленим для опор контактної мережі.

Взаємне розташування опор контактної мережі наземних ліній і світлофорів, а також сигнальних знаків має забезпечувати чітку видимість сигналів і знаків.

7.16. Усі металеві споруди (мости, шляхопроводи, опори), на яких закріплюються елементи контактної мережі, деталі кріплення ізоляторів контактної мережі на залізобетонних опорах, залізобетонних і неметалевих штучних спорудах, а також металеві конструкції (гідроколони, світлофори, елементи мостів і шляхопроводів тощо), що розташовані на відстані менше ніж 5 м від частин контактної мережі, що перебуває під напругою, мають бути заземлені або обладнані пристроями захисного вимкнення при потрапленні на споруди і конструкції високої напруги.

7.17. Заземленню підлягають також усі розташовані у зоні впливу контактної мережі змінного струму металеві споруди, на яких може виникати небезпечна напруга.

7.18. На шляхопроводах і пішохідних мостах, розташованих над електрифікованими лініями, встановлюються суцільні захисні щити висотою не менше 2 м і шириною не менше 1 м в обидва боки від контактного проводу та суцільний настил у місцях проходу людей для огорожі частин контактної мережі, що перебувають під напругою.

7.19. На всіх пересіченнях електрифікованих колій із шосейними, ґрунтовими дорогами й у пунктах, де проводяться вантажно-розвантажувальні роботи, повинні бути встановлені попереджувальні написи: "Бережись контактного проводу".

7.20. Найменша відстань від струмонесучих елементів струмоприймача або від елементів контактної мережі, яка перебуває під напругою, до заземлених частин підтримувальних конструкцій, будівель й інших інженерних споруд (мостів, шляхопроводів тощо) при

номінальній напрузі до 1 кВ повинна бути не менше 150 мм, у стислих місцях (під існуючими штучними спорудами, підтримувальними конструкціями, боковою контактною мережею тощо) ця відстань може бути зменшена до 100 мм. При номінальній напрузі від 1,5 кВ і вище ця відстань приймається відповідно до державного стандарту і повинна бути не менше 200 мм на лініях, електрифікованих на постійному струмі, і не менше 350 мм - на лініях, електрифікованих на перемінному струмі; у стислих місцях ці відстані мають бути зменшені відповідно до 150 і 300 мм.

7.21. Контактна мережа повинна поділятися на окремі ділянки (секції) за допомогою повітряних проміжків (ізолюваних сполучень), нейтральних вставок, секційних ізоляторів, роз'єднувачів.

Приводи секційних роз'єднувачів з ручним управлінням мають бути замкнені на замки зі спеціальними ключами.

Конструкція і розташування нейтральних вставок повинні забезпечувати можливість наскрізного проходу їх поїздами при швидкості прямування повз сигнальний знак, який обгороджує нейтральну вставку, не більше 20 км/год.

Схема живлення і секціонування контактної мережі повинна забезпечувати безперебійне живлення всіх ділянок в умовах нормальної експлуатації, а також при відключенні окремих ділянок контактної мережі.

У схемі секціонування повинно бути передбачене роздільне живлення постійних і пересувних контактних мереж.

7.22. Контактна мережа на пересувних коліях відвалів і кар'єрів повинна живитися окремими лініями.

Однією лінією дозволяється живити не більше двох відвальних або розкривних і видобувних тупиків. Лінії живлення повинні приєднуватися до контактної мережі через щогловий роз'єднувач.

Розподільні пости можуть бути стаціонарними і пересувними. Стаціонарні і пересувні розподільні пости, які мають більше чотирьох живильних ліній, повинні мати два введення від тягової підстанції.

7.23. Схема живлення і секціонування контактної мережі, ліній автоблокування і поздовжнього електропостачання, а також усі зміни в ній затверджуються керівником підприємства. Виколювання зі схеми додаються до ТРА станцій, що обмежують перегін.

7.24. Перемикання роз'єднувачів контактної мережі електродепо, пунктів технічного обслуговування, екіпірувальних пристроїв, а також колій, де здійснюється огляд дахового обладнання електрорухомого складу, виконується працівниками локомотивного депо або пунктів технічного обслуговування. Переключення інших секційних роз'єднувачів проводиться в порядку, встановленому керівником підприємства.

7.25. Оперативне переключення секційних роз'єднувачів, встановлених на спеціалізованих коліях, призначених для зважування вагонів з дозуванням вантажу, зливу пально-мастильних матеріалів і завантаження-вивантаження вантажів, огляду дахового обладнання, екіпірувальних пристроїв, може виконуватись машиністами локомотивів та іншими працівниками, які мають відповідну кваліфікаційну групу.

Порядок перемикання роз'єднувачів контактної мережі, а також вимикачів і роз'єднувачів лінії автоблокування і поздовжнього електропостачання, збереження ключів від замкнених приводів роз'єднувачів, що забезпечують безперебійність електропостачання й безпеку виконання робіт, визначається керівником підприємства.

7.26. Оперативні перемикання секційних роз'єднувачів у схемі живлення і секціонування повинні виконуватись тільки персоналом, який обслуговує контактну мережу, відповідно до інструкції з безпеки праці і проведення робіт на контактній мережі.

7.27. Пропуск рухомого складу з негабаритними вантажами по електрифікованих ділянках підприємства допускається при забезпеченні таких мінімальних зазорів між контактним проводом у нижній точці прольоту і максимальною висотою навантаженого на вагон вантажу:

при постійному струмі напругою 1,5 - 4 кВ - 250 мм;

при перемінному струмі напругою 6 - 10 кВ - 300 мм;

при перемінному струмі напругою 25 кВ - 375 мм;

при перемінному струмі напругою 35 кВ - 450 мм.

Якщо висота навантаженого вантажу не забезпечує зазначених мінімальних зазорів, але між вантажем і контактним проводом є зазор не менше 100 мм, перевезення повинно здійснюватися локомотивами при відключеному контактному проводі (тепловозами тощо).

При зазорі між вантажем і контактним проводом менше 100 мм застосовуються дуги, що відхиляють контактний провід.

7.28. Відстань від нижньої точки проводів повітряних ліній електропередачі з напругою вище 1000 В до поверхні землі при максимальній стрілі провисання має бути не менше:

на перегонах - 6,0 м,

у тому числі у важкодоступних місцях - 5,0 м;

на пересіченнях з автомобільними дорогами, станціях і в населених пунктах - 7,0 м.

На пересіченнях залізничних колій відстань від нижньої точки проводів повітряних ліній електропередачі з напругою понад 1000 В до рівня верху головки рейки неелектрифікованих колій повинна бути не менше 7,5 м.

На електрифікованих лініях ця відстань до проводів контактної мережі має встановлюватися залежно від рівня напруги ліній, що перетинаються.

VIII. ОГЛЯД СПОРУД І ПРИСТРОЇВ, ЇХ РЕМОНТ

8.1. Усі споруди і пристрої залізничного господарства повинні оглядатися двічі на рік (навесні і восени) комісією, склад якої встановлюється керівником підприємства.

8.2. Колії, стрілочні переводи, пристрої СЦБ та зв'язку, контактна мережа тощо, розташовані в межах станції, повинні оглядатися щомісяця комісією під головуванням начальника станції. Результати огляду й заходи, необхідні для усунення виявлених несправностей, заносяться до Журналу огляду, у якому зазначаються також терміни усунення несправностей і виконання намічених заходів.

8.3. Огляд споруд і пристроїв залізничного транспорту, які належать до виробничих цехів і ділянок, проводиться щомісяця керівниками, яким підпорядковані ці споруди і пристрої.

8.4. Керівники залізничного транспорту та начальники відповідних служб повинні систематично перевіряти в підрозділах стан господарства, дотримання трудової та виробничої

дисципліни і вживати заходів, що гарантують утримання усіх споруд та пристроїв у справному стані, високий рівень технології роботи, дотримання вимог нормативно-правових актів з охорони праці та безпеки руху.

8.5. Ремонт споруд та пристроїв повинен проводитися відповідно до вимог нормативно-правових актів з охорони праці та безпеки руху без зупинки безперебійного транспортного обслуговування виробничих цехів і ділянок підприємства.

8.6. Проведення робіт з порушенням установленого розпорядку руху здійснюється за погодженням керівника залізничного транспорту.

8.7. Точний час початку і закінчення ремонтних робіт на перегоні і станційній колії встановлюється черговим по станції спільно з керівником робіт із записом у Журналі огляду.

8.8. На підприємствах відкритих гірських розробок для будівельних і ремонтних робіт на об'єктах залізничного транспорту надаються дні, встановлені графіком планово-попереджувальних ремонтів на підприємстві.

8.9. На час проведення робіт, для виконання яких зроблено перерви в русі поїздів, керівник робіт зобов'язаний установити постійний зв'язок (телефонний або радіо) з поїзним диспетчером і черговим по станції.

8.10. Для робіт з поточного утримання колії, штучних споруд і пристроїв СЦБ повинні надаватися технологічні вікна, як правило, у світлий час доби. Роботи з ремонту колії, пристроїв СЦБ та зв'язку, контактної мережі й інших споруд і пристроїв, для виконання яких перерви в русі поїздів не передбачаються, повинні проводитися, як правило, без закриття перегону і станційних колій у періоди найменш інтенсивного руху з дозволу поїзного диспетчера і чергових по станціях.

8.11. Будь-які перешкоди для руху (місце, що вимагає зупинки) на перегоні і станції, а також місце виконання робіт, небезпечне для руху, що вимагає зупинки чи зменшення швидкості, мають бути обгороджені сигналами з обох боків незалежно від того, очікується поїзд (маневровий состав) чи ні.

8.12. Забороняється:

розпочинати роботу до огороження сигналами перешкод або місця виконання робіт, небезпечних для проходження рухомого складу;

знімати сигнали, що обгороджують перешкоди або місце виконання робіт, до усунення перешкоди, повного закінчення робіт, перевірки стану колії, контактної мережі і дотримання габариту.

8.13. На станційних коліях забороняється проводити роботи, що вимагають огороження сигналами зупинки або зменшення швидкості, без згоди чергового по станції та без попереднього запису керівником робіт у Журналі огляду.

8.14. При виконанні робіт з усунення несправностей, що виникли несподівано, запис про початок та закінчення робіт може замінятися зареєстрованою в Журналі огляду телефонограмою, що передана керівником робіт черговому по станції.

8.15. Введення в дію пристроїв після закінчення робіт виконується черговим по станції на підставі запису керівника робіт у Журналі огляду або зареєстрованої в Журналі огляду телефонограми, що передана черговому по станції, з подальшим особистим підписом керівника робіт.

8.16. За наявності пристроїв автоматичної реєстрації переговорів дозволяється виконувати роботи з ремонту колії, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ та зв'язку, контактної мережі тощо на віддалених від приміщення чергового по станції ділянках, а також виконувати непередбачені роботи після дозволу чергового по станції, наданого керівнику робіт по радіозв'язку або пристроях двостороннього паркового зв'язку. При цьому черговий по станції зобов'язаний у Журналі огляду зробити запис про характер виконуваної роботи, зазначеної керівником, і закінчення роботи з подальшим особистим підписом керівника робіт.

8.17. Закриття перегону для робіт на одноколійній ділянці, а на двоколійній - однієї або декількох колій проводиться за згодою керівника залізничного транспорту.

8.18. Якщо таке закриття не викликає зміни встановлених розмірів маневрових робіт або не впливає на час прибуття і відправлення поїздів на сусідні станції, воно може бути дозволено поїзним диспетчером.

8.19. Закриття перегонів або однієї з колій, пов'язане з відключенням ліній, які живлять контактну мережу, проводиться в порядку, встановленому керівником підприємства.

8.20. Право на закриття перегону між роздільними пунктами різних підприємств надається керівнику залізничного транспорту підприємства, у підпорядкуванні якого перебувають колії перегону, при обов'язковому узгодженні з керівником залізничного транспорту контрагента. За відсутності погодженого рішення питання про закриття перегону вирішується керівниками підприємств.

8.21. Умови закриття і відкриття колій кар'єрів і відвалів встановлюються керівником підприємства.

8.22. Закриття перегонів або однієї з колій, що з'єднують підприємство і станцію примикання залізниці, погоджується з начальником станції примикання.

8.23. Закриття і відкриття перегону або колій проводяться за наказом поїзного диспетчера перед початком робіт і після їх закінчення.

8.24. Забороняється починати роботу до одержання керівником робіт наказу поїзного диспетчера (у формі письмового повідомлення або телефонограми) про закриття перегону або колій і до огороження місця робіт сигналами.

8.25. Відкриття перегону або колій проводиться тільки після одержання письмового повідомлення або телефонограми від керівника робіт чи уповноваженого ним працівника (за посадою не нижче майстра) про закінчення робіт і за відсутності перешкод для руху поїздів незалежно від того, яка організація виконувала ці роботи.

8.26. Відновлення дії існуючих пристроїв СЦБ та зв'язку або електропостачання на перегоні проводиться після одержання повідомлення відповідно від електромеханіка СЦБ і зв'язку або енергодиспетчера.

ІХ. РУХОМИЙ СКЛАД ТА СПЕЦІАЛЬНИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

1. Вимоги до рухомого складу

1.1. Рухомий склад, призначений для використання на промислових підприємствах, повинен відповідати технічному рівню основного виробництва і вимогам технологічних процесів.

1.2. Рухомий склад повинен утримуватися у справному стані відповідно до вимог нормативно-правових актів з охорони праці та безпеки руху, вчасно проходити планово-попереджувальні види ремонту і технічного обслуговування.

1.3. Особи, відповідальні за технічне обслуговування і ремонт рухомого складу, повинні запобігати появі будь-яких несправностей.

1.4. Обсяг і порядок робіт, виконуваних при ремонті і технічному обслуговуванні, а також допустимі норми зносу основних вузлів і деталей встановлені документацією із технічного обслуговування і ремонту.

1.5. Забороняється експлуатувати локомотиви, спеціальний самохідний рухомий склад і вагони різного призначення, що мають несправності, які загрожують безпеці руху й особистій безпеці обслуговувального персоналу, а також використовувати в поїздах і маневрових составах вагони, стан яких не забезпечує збереження вантажу, який перевозиться.

1.6. Рухомий склад, призначений для використання на підприємствах, повинен відповідати технічному рівню виробництва, яке ним обслуговується, з урахуванням подальшої його механізації й автоматизації.

1.7. При проектуванні і виготовленні рухомого складу, в тому числі спеціального самохідного рухомого складу для залізничного транспорту промислових підприємств, повинні враховуватися особливі умови його експлуатації, технічного обслуговування і ремонту.

Конструкція рухомого складу повинна забезпечувати:

максимальну продуктивність при оптимальних техніко-економічних показниках, необхідні умови безпеки руху та обслуговувального персоналу;

охорону навколишнього середовища;

схоронність вантажів, які перевозяться;

можливість здійснення комплексної механізації й автоматизації виробництва транспортних і вантажно-розвантажувальних робіт;

високий рівень надійності, довговічності і ремонтпридатності;

ефективну експлуатацію з урахуванням особливостей плану і профілю колій підприємств.

1.8. Рухомий склад має відповідати вимогам габариту рухомого складу, встановленого ГОСТ 9238-83.

1.9. Рухомий склад, що пройшов капітальний ремонт до передачі його в експлуатацію, повинен бути випробуваний і прийнятий від виконавця ремонту.

1.10. Локомотиви і спеціальний самохідний рухомий склад обладнуються швидкостемірами відповідно до конструкторської документації.

На локомотивах та спеціальному самохідному рухомому складі замість механічних швидкостемірів дозволяється установка електронних приладів реєстрації швидкості руху.

1.11. Локомотиви і спеціальний самохідний рухомий склад мають бути обладнані радіостанціями відповідно до конструкторської документації.

1.12. Локомотиви і спеціальний самохідний рухомий склад повинні бути обладнані двома звуковими сигнальними пристроями - великої і малої гучності, якщо це передбачено заводом-виробником.

1.13. Електровози, тягові агрегати і тепловози, які обслуговуються одним машиністом без помічника, повинні бути обладнані двома пультами управління (або одним центральним) і радіозв'язком, а заново виготовлені, крім того, - світловими показниками місцеперебування машиніста локомотива. Локомотиви, які використовуються на ділянках, де забезпечена пряма

видимість машиністом локомотива керівника маневрів, радіозв'язком можуть не обладнуватися.

1.14. Поїзні локомотиви, що обслуговуються одним машиністом без помічника, при проходженні з поїздами масою більше тисячі тонн та встановленою швидкістю руху на перегонах більше 25 км/год, мають бути обладнані також пристроями автоматичної зупинки на випадок раптової втрати машиністом здатності керувати поїздом.

1.15. Локомотиви, які використовуються для перевезення гарячих вантажів і працюють на ділянках з високою температурою, мають бути обладнані відповідними пристроями для захисту локомотивної бригади і локомотива від високих температур.

При використанні на гарячих перевезеннях локомотивів, не обладнаних цими пристроями, порядок і умови їх роботи визначаються місцевою інструкцією.

1.16. Забороняється вносити зміни в загальну конструкцію локомотивів, спеціального самохідного рухомого складу, конструкцію ходових частин, зчіпних і гальмових приладів рухомого складу без дозволу заводу-виробника.

1.17. Конструктивні зміни кузовів та інших частин вагонів, крім гальм, ходової частини і зчіпного пристрою, повинні проводитися згідно з технічною документацією, затвердженою керівником підприємства, за умови дотримання габаритів рухомого складу, безпеки руху і охорони праці.

1.18. Кожна одиниця рухомого складу, у тому числі спеціального самохідного рухомого складу, повинна мати такі розпізнавальні чіткі знаки і написи: найменування підприємства-власника і номер.

Крім того, мають бути нанесені такі знаки і написи:

на локомотивах і спеціальному самохідному рухомому складі - табличка заводу-виробника, конструкційна швидкість, серія, табличка і написи про огляд резервуарів і контрольних приладів;

на вантажних вагонах - вантажопідйомність, маса тари, найменування заводу-виробника, дата виготовлення, дата огляду, дата і місце останнього капітального та деповського ремонту.

1.19. Нумерація вагонів, які належать підприємству і не мають права виходу на колії залізниць, встановлюється керівником залізничного транспорту.

1.20. На кожен локомотив, одиницю спеціального самохідного рухомого складу необхідно вести технічний паспорт (формуляр), що містить технічні й експлуатаційні характеристики.

1.21. Маневрові локомотиви мають обладнуватися пристроями для відчеплення їх від вагонів з кабіни машиніста.

2. КОЛІСНІ ПАРИ

2.1. Кожна колісна пара має відповідати вимогам чинного законодавства та мати на осі виразно поставлені знаки про час і місце формування і повного обстеження колісної пари, а також тавро про приймання її при формуванні. Знаки і тавро ставляться в місцях, передбачених правилами маркування.

2.2. Колісні пари підлягають огляду і вимірам під рухомим складом із занесенням результатів виміру в спеціальному журналі. Звичайний і повний огляд і ремонт колісних пар зі зміною елементів повинні проводитися в пунктах, спеціально призначених для цього.

2.3. Відстань між внутрішніми гранями коліс у ненавантаженої колісної пари має бути 1440 мм. Відхилення у бік збільшення і зменшення допускається не більше 3 мм.

- 2.4. Забороняється експлуатувати рухомий склад, включаючи спеціальний рухомий склад:
- з тріщиною в будь-якій частині осі колісної пари;
 - з тріщиною в ободі, диску і маточині колеса;
 - за наявності гострокінцевого накату на гребені колісної пари;
 - при таких зношеннях і пошкодженнях колісних пар, які порушують нормальну взаємодію колії і рухомого складу:
 - з прокатом по колу кочення колеса у локомотивів і спеціального самохідного рухомого складу - більше 7 мм, вантажних вагонів і спеціального несамохідного рухомого складу - більше 9 мм;
 - з товщиною гребеня більше 33 мм або менше 23 мм у локомотивів при вимірюванні на відстані 20 мм, у вагонів - 18 мм від вершини гребеня;
 - з вертикальним підрізом гребеня висотою понад 18 мм;
 - з повзуном (вибоїною) на поверхні кочення у локомотивів, спеціального рухомого складу і вагонів з роликовими буксовими підшипниками - понад 1 мм, вагонів з підшипниками ковзання - понад 2 мм.

При величині повзуна у вагонів від 2 до 6 мм, у локомотива і спеціального самохідного рухомого складу - від 1 до 2 мм допускається рух поїзда із швидкістю 15 км/год, а при величині повзуна відповідно від 6 до 12 мм і від 2 до 4 мм - із швидкістю 10 км/год до найближчого пункту технічного обслуговування, де є засоби для заміни колісних пар.

3. ГАЛЬМОВЕ ОБЛАДНАННЯ І АВТОЗЧІПНИЙ ПРИСТРІЙ

3.1. Усі локомотиви, у тому числі спеціальний самохідний рухомий склад, мають бути обладнані автоматичними і ручними гальмами.

На додаток до пневматичних гальм побудовані заново електровози повинні бути обладнані електричними, а тягові агрегати - електромагнітними рейковими гальмами (за погодженням із замовником).

3.2. Усі поїзди, які відправляються зі станції, повинні забезпечуватися автоматичними і ручними гальмами відповідно до нормативів, встановлених правилами гальмових розрахунків.

3.3. Кількість вагонів, що підлягають обладнанню автоматичними гальмами, а також тих, що не мають гальм, визначається начальником залізничного цеху залежно від місцевих умов.

3.4. На підприємствах відкритих гірничих розробок увесь рухомий склад повинен бути обладнаний автоматичними гальмами, якщо вони передбачені конструкцією.

3.5. Автоматичні гальма рухомого складу, у тому числі спеціального самохідного рухомого складу, повинні утримуватися в стані, що забезпечує:

керованість і надійність дії в різних умовах експлуатації;

плавність гальмування;

зупинку поїзда при роз'єднанні або розриві гальмової магістралі;

можливість застосування різних режимів гальмування залежно від навантаження вагонів і профілю колії;

гальмове натиснення, що гарантує зупинку поїзда при екстреному гальмуванні на відстані не більше встановленого гальмового шляху.

3.6. Усі частини важільної гальмової передачі, роз'єднання або пошкодження яких може викликати вихід із габариту чи падіння на колію, мають забезпечуватися запобіжними пристроями.

3.7. Рухомий склад залізничного транспорту підприємств, у тому числі спеціальний самохідний рухомий склад, має бути обладнаний автозчепом.

Висота осі автозчепа над рівнем верху головок рейок має бути:

у локомотивів, вантажних порожніх вагонів - не більше 1080 мм;

у локомотивів, вантажних порожніх вагонів - не менше 980 мм;

у вантажних навантажених вагонів - не менше 950 мм;

у спеціального рухомого складу:

у порожньому стані - не більше 1080 мм;

у навантаженому стані - не менше 980 мм.

Різниця у висоті між подовжніми осями автозчепів допускається не більше:

у поїзді та маневровому составі - 100 мм;

між локомотивом і першим навантаженим вагоном вантажного поїзда - 110 мм;

між локомотивом і спеціальним рухомим складом - 100 мм.

Автозчеп спеціального рухомого складу, що працює за технологією сумісно у зчепі, повинен мати обмежувач вертикальних переміщень.

3.8. Відповідальним за технічний стан автозчепних пристроїв, з'єднання повітряних рукавів і електропроводки, а також правильне зчеплення вагонів у поїзді є оглядач вагонів або інший працівник, що виконує технічне обслуговування состава поїзда перед відправленням.

3.9. Відповідальним за правильне зчеплення вагонів у поїзді на станціях, де відсутні оглядачі вагонів, а також при маневровій роботі є керівник маневрів.

3.10. За правильне зчеплення локомотива або спеціального самохідного рухомого складу, що використовується як локомотив, відповідно з першим вагоном поїзда або іншим спеціальним рухомим складом, з'єднання повітряних рукавів та електропроводки відповідальним є машиніст локомотива або спеціального самохідного рухомого складу, що використовується як локомотив.

3.11. Відчеплення поїзного локомотива від состава і причеплення до состава (у тому числі роз'єднання, з'єднання і підвішування гальмових рукавів, відкриття і закриття кінцевих кранів) повинні проводити працівники локомотивної бригади.

3.12. Відповідальними за технічний стан гальмових і зіпних пристроїв спеціального рухомого складу є особи, які безпосередньо їх обслуговують, та керівник підрозділу, у підпорядкуванні (віданні) якого він перебуває.

Х. ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ І РЕМОНТ РУХОМОГО СКЛАДУ

1. Технічне обслуговування і ремонт локомотивів, спеціального самохідного рухомого складу

1.1. Технічне обслуговування і ремонт рухомого складу, в тому числі спеціального самохідного рухомого складу, повинні проводитися з використанням засобів механізації й автоматизації виробничих процесів і дотриманням вимог безпеки праці.

1.2. Технічне обслуговування та ремонт рухомого складу, норми міжремонтних пробігів, порядок передання в ремонт і видачі в експлуатацію рухомого складу визначаються згідно з чинним законодавством.

1.3. Відповідальними за якість виконаного технічного обслуговування і ремонту є начальники і майстри відповідних цехів, служб, депо, майстерень і пунктів технічного обслуговування, а також працівники, які безпосередньо здійснюють технічне обслуговування та ремонт.

1.4. Технічний стан локомотивів і спеціального самохідного рухомого складу повинен систематично перевірятися під час технічного обслуговування локомотивними бригадами або бригадами спеціального самохідного рухомого складу, комплексними та спеціалізованими бригадами в пунктах технічного обслуговування і в депо, майстернях, оснащених сучасними діагностичними засобами.

Працівники відповідних служб залізничного підрозділу підприємства здійснюють контроль за технічним станом.

Під час технічного обслуговування перевіряються:

стан та зношеність обладнання, вузлів та деталей і їх відповідність встановленим розмірам;

справність дії пристроїв безпеки, гальмового обладнання та автозчепного пристрою, контрольних, вимірювальних і сигнальних приладів, електричних кіл.

1.5. Забороняється випускати в експлуатацію локомотиви і спеціальний самохідний рухомий склад, у яких є хоча б одна з таких несправностей:

несправність приладу для подачі звукових сигналів;

несправність засобів пожежогасіння;

несправність пневматичного, електричного, ручного гальма чи компресора;

несправність пристроїв поїзного, маневрового радіозв'язку, а також радіозв'язку, встановленого на локомотивах, які обслуговуються бригадою скороченої чисельності;

несправність пристроїв перевірки пильності при обслуговуванні локомотива одним машиністом;

несправність автозчепних пристроїв;

несправність системи подачі піску;

несправність прожектора, буферного ліхтаря, освітлення, контрольних і вимірювальних приладів;

несправність захисного блокування високовольтної камери або інших захисних блокувань, огорож;

несправність пристроїв захисту від струмів короткого замикання, перевантаження і перенапруги, аварійної зупинки дизеля;

несправність або відсутність передбаченого конструкцією пристрою запобігання падінню деталей на колію;

відсутність захисних кожухів електрообладнання;

поява стуку, стороннього шуму в дизелі;

несправність або відключення хоча б одного тягового електродвигуна;

несправність вентилятора холодильника дизеля, тягового електродвигуна або випрямляючої установки;

несправність швидкостеміра та реєструвального пристрою для локомотивів, на яких передбачена їх установка;

тріщина в хомуті, ресорній підвісці або корінному листі ресори, злам ресорного листа;

тріщина в корпусі букси;

несправність буксового або моторно-осьового підшипника;

тріщина або злам хоча б одного зуба тягової зубчастої передачі;

несправність кожуха зубчастої передачі, що спричиняє витікання мастила;

несправність струмоприймача;

несправність акумуляторної батареї.

1.6. Установлені на локомотивах, а також на спеціальному самохідному рухомому складі манометри й запобіжні клапани, регулятори числа оборотів дизеля, швидкостеміри, реле тиску мастила, лічильники витрат палива повинні бути опломбовані.

1.7. На електровозах, тягових агрегатах мають бути запломбовані також апарати і прилади, що реєструють витрату електроенергії.

1.8. Пристрої електричного захисту, засоби пожежогасіння, пожежна сигналізація та автоматика на електровозах, тягових агрегатах і тепловозах, манометри, запобіжні клапани, повітряні резервуари на локомотивах підлягають випробуванню та огляду у визначені терміни.

1.9. Локомотиви і спеціальний самохідний рухомий склад двічі на рік весною та восени мають оглядатися керівництвом та спеціалістами підрозділу залізничного транспорту.

1.10. Локомотивні, а також установлені на спеціальному самохідному рухомому складі пристрої безпеки і радіозв'язку повинні періодично оглядатися на відповідність їх робочому стану.

Періодичність огляду та технічного обслуговування пристроїв безпеки і радіозв'язку встановлюється керівником підприємства.

1.11. Забороняється залишати в робочому стані на депоєвських коліях локомотиви і спеціальний самохідний рухомий склад без нагляду працівника, який знає правила їх обслуговування і вміє їх зупинити, а на інших станційних коліях - без машиніста чи його помічника.

1.12. За потреби залишити локомотив на станційних коліях машиніст повинен погодити з черговим по станції місце зупинки, загальмувати прямодійне і ручне гальма, виключити двигун, а електровоз або тяговий агрегат знеструмити, узяти із собою реверсну рукоятку, закрити вікна і двері кабіни на ключ, підкласти гальмовий башмак з боку ухилу.

2. Технічне обслуговування та ремонт вагонів

2.1. Технічне обслуговування та ремонт вагонів проводяться у вагонних депо, у пунктах технічного обслуговування, на спеціально виділених коліях станцій і пунктах навантаження і вивантаження.

2.2. Технічний стан вагонів систематично перевіряється оглядачами вагонів (або працівниками, на яких покладені ці обов'язки), складальними бригадами і періодично контролюється керівником відповідної служби.

Під час технічного обслуговування вагонів перевіряються:

стан і зношеність вузлів та деталей і їх відповідність визначеним розмірам;

справність дії гальмового обладнання й автозчепного пристрою;

стан і справність ходової частини (візків);

справність кузовів і котлів цистерн, що гарантує збереження вантажів, які перевозяться;

справність перехідних площадок, спеціальних підніжок і поручнів;

справність систем розвантаження вантажних вагонів;

наявність і справність пристроїв, що запобігають падінню на колію деталей та обладнання рухомого складу.

2.3. Забороняється подавання вагонів під навантаження вантажів без технічного їх обслуговування. Про визнання їх придатними має бути зроблений запис у спеціальному журналі.

2.4. Щодобовому технічному обслуговуванню підлягають вагони-самоскиди (думпкари), що працюють на підприємствах відкритих гірничих розробок.

2.5. Конкретний зміст робіт, пов'язаних з технічним обслуговуванням (у тому числі сезонною підготовкою) рухомого складу, визначається місцевою інструкцією.

2.6. Працівники пунктів технічного обслуговування повинні вчасно виконувати технічне обслуговування вагонів, що забезпечує нормальну і безпечну їх експлуатацію.

2.7. Забороняється експлуатувати вагони, у яких є хоча б одна з таких несправностей:

несправність колісної пари, що вимагає її заміни;

тріщина в литій боковій рамі візка або надресорній балці;

у поясних візках тріщина в поясі візка, злам поперечного зв'язку, обрив колонкового або буксового болта;

тріщина в поясі візка або на боковині литого візка, злам надресорної балки або поперечного зв'язку, обрив колонкового або буксового болта;

несправність автозчепа, поглинаючого апарата або тягового хомута автозчепного пристрою;

злам або тріщина (що виходить з горизонтальної на вертикальну полицю) хребтової, бокової, шкворневої балок або буферного бруса;

несправність кузова, а також запірного механізму люка у напіввагона і хопера, що не забезпечує схоронність перевезених вантажів і безпеку руху;

злам подовжнього опорного бруса цистерни;

зрушення котла цистерни;

протікання котла цистерни;

несправність зливно-наливної, запірної і запобіжної арматур цистерни;

перекіс кузова більше 75 мм у вантажних вагонів;

несправність букси, що вимагає її заміни, розплавлений або зламаний буксовий підшипник, відсутність оглядової, кріпильної або буксової кришки.

Сумарний зазор між ковзунами по обидва боки візка у всіх типів 4 - вісних вагонів повинен бути не більше 20 мм або менше 4 мм.

Крім того, забороняється експлуатувати вагони-самоскиди (думпкари), що мають несправності:

циліндрів нахилу кузова (тріщина, ослаблення кріплення, витікання повітря);

важільного механізму перекидання і відкриття подовжнього борта;

кранів управління;

витікання повітря в розвантажувальній магістралі;

прогинання рами кузова у думпкарів з бортами, що піднімаються, коли між днищем і бортом утворився зазор більше 70 мм.

Сумарний зазор між ковзунами у думпкарів, коксовозів, хоперів-котуновозів, платформ для перевезення великовагової обрізі та чушкового чавуну встановлено у технічних умовах на виготовлення цього рухомого складу.

XI. ТЕХНОЛОГІЧНИЙ СПЕЦІАЛЬНИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

11.1. Нормативи і вимоги до утримання, технічного обслуговування і ремонту технологічного спеціального рухомого складу: для перевезення розплавленого металу, вогнянорідких шлаків, виливниць, мульд, шихти для конверторів (платформи для совків), коксогасильних вагонів, трансферкарів, вагонів-ваг тощо встановлюються згідно з чинним законодавством.

При цьому норми утримання колісних пар, гальмового обладнання, автозчепних пристроїв повинні відповідати цим Правилам.

11.2. Технічне обслуговування технологічного спеціального рухомого складу проводиться працівниками цехів (виробництв), до яких приписаний цей рухомий склад, із записом у спеціальному журналі.

11.3. Відповідальними за технічний стан технологічного спеціального рухомого складу є особи експлуатаційного і ремонтного персоналу, що обслуговують його, та керівник цеху (виробництва), який володіє технологічним спеціальним рухомим складом.

11.4. Працівники залізничного підрозділу підприємства здійснюють контроль за технічним станом ходових частин, гальмового обладнання, зчіпних пристроїв технологічного спеціального рухомого складу.

На кожен чавуновоз міксерного типу повинен заповнюватися технічний паспорт, а на решту технологічного спеціального рухомого складу - облікова картка, що містить необхідну технічну й експлуатаційну інформацію.

11.5. Забороняється експлуатувати технологічний спеціальний рухомий склад з несправностями, через які створюється загроза безпеці руху.

11.6. Технологічний спеціальний рухомий склад і локомотиви, які використовуються для його перевезення, повинні бути обладнані однотипними зчіпними пристроями.

XII. ОРГАНІЗАЦІЯ РУХУ ПОЇЗДІВ І МАНЕВРОВОЇ РОБОТИ. РОЗДІЛЬНІ ПУНКТИ

12.1. Основою організації руху поїздів і маневрової роботи є вимоги технології підприємства та єдиного технологічного процесу роботи залізничного транспорту підприємства і магістральної станції примикання.

12.2. Організація руху поїздів і маневрової роботи здійснюється за графіками, що забезпечують: своєчасне перевезення вантажів для виконання технологічного процесу підприємства; безпеку руху поїздів, маневрової роботи і безпеку людей; виконання плану перевезень; раціональне використання рухомого складу і вантажно-розвантажувальних засобів; узгодженість роботи залізничного транспорту підприємства і станцій примикання; ритмічність у роботі й ефективне використання переробної спроможності станцій, провізної і пропускної спроможності ділянок і перегонів; можливість виконання робіт з поточного утримання та ремонту колії, споруд, пристроїв електропостачання, СЦБ і зв'язку.

12.3. Залежно від умов роботи залізничного транспорту й особливостей технології виробництва, яке він обслуговує, на підприємствах застосовуються графіки, що регламентують транспортне обслуговування основного виробництва (руху, контактні, агрегатні тощо).

12.4. Кожному поїзду надається номер. Поїздам одного напрямку (за місцевих умов) надаються парні номери, а поїздам зворотного напрямку - непарні.

Призначення і скасування руху поїздів проводяться начальником зміни залізничного цеху (диспетчером).

12.5. Рух поїздів здійснюється за київським часом у 24-годинному обчисленні.

У службових приміщеннях повинні бути встановлені годинники, показання часу на яких повинно бути однаковим на всіх станціях і постах.

Поїзний диспетчер (начальник зміни), прийнявши чергування, зобов'язаний зробити перевірку показань годинників, що встановлені в приміщеннях чергових по станціях, колійних та стрілочних постів, у депо і у працівників інших структурних підрозділів залізничного транспорту підприємства, пов'язаних з рухом поїздів і маневровою роботою за показанням годинника точного часу, що встановлений у приміщенні начальника зміни (поїзного диспетчера).

12.6. Рух поїздів проводиться з розмежуванням їх роздільними пунктами.

Роздільними пунктами є станції, пости, прохідні світлофори автоблокування і напівавтоблокування. Залізничні колії підприємств, що не мають роздільних пунктів, розглядаються як станції, і рух по них проводиться маневровим порядком.

12.7. Межами станції є:

на одноколійних ділянках - вхідні світлофори;

на двоколіїних ділянках окремо по кожній головній колії - вхідний світлофор, а за відсутності його - сигнальний знак "Межа станції".

Межі двох суміжних роздільних пунктів можуть збігатися. У таких випадках межею цих роздільних пунктів є вхідний світлофор або сигнальний знак "Межа станції", встановлені в створі.

Якщо за місцевих умов неможливо позначити межі роздільних пунктів вхідним світлофором або знаком "Межа станції", то між цими роздільними пунктами межа встановлюється за граничними стовпчиками або стиками рамних рейок, визначеними начальником залізничного цеху.

12.8. Кожний роздільний пункт повинен мати найменування або номер.

12.9. Залізничні колії поділяються на:

головні на перегонах;

станційні колії (у тому числі головні колії на станціях);

спеціального призначення.

12.10. На станціях кожна колія, стрілочний перевід, станційний пост централізації і стрілочний пост, а на перегонах кожна головна колія повинні мати номер.

Забороняється надавати однакові номери коліям, стрілочним переводам та постам у межах однієї станції. На станціях, що мають окремі парки, не дозволяється присвоювати однакові номери коліям у межах одного парку.

Порядок нумерації колій, стрілочних переводів, постів тощо встановлюється при проектуванні і вказується в ТРА станції.

XIII. ОРГАНІЗАЦІЯ ТЕХНІЧНОЇ РОБОТИ СТАНЦІЇ

1. Загальні вимоги

1.1. Порядок використання технічних засобів станції визначається ТРА станції, що регламентує безпечне й безперешкодне приймання, відправлення та проходження поїздів по станції, безпеку внутрішньостанційної маневрової роботи і дотримання вимог охорони праці.

1.2. Порядок, що встановлюється ТРА станції, є обов'язковим для працівників усіх служб залізничного цеху, а також виробничих цехів і ділянок, пов'язаних з роботою залізничного транспорту.

1.3. ТРА станції складається начальником станції відповідно до цих Правил, інших нормативно-правових актів, що регламентують роботу залізничного транспорту, та затверджується начальником залізничного цеху. До ТРА станції додаються схематичний план станції та місцеві інструкції.

1.4. Копії ТРА станції або виписки з них, завірені начальником станції, мають знаходитися в приміщеннях чергового по станції, маневрового диспетчера, чергових сортувальних гірок, виконавчих постів централізації, стрілочних постів, чергового по локомотивному депо і на пунктах технічного обслуговування локомотивів і вагонів, у контрагентів, а також працівників виробничих цехів, ділянок, пов'язаних з рухом поїздів і маневровою роботою.

2. Експлуатація стрілочних переводів

2.1. Стрілки, розташовані на головних і приймально-відправних коліях, а також охоронні мають бути в нормальному положенні.

Нормальним положенням стрілок є:

вхідних на головних коліях станцій двоколійних ліній - напрямом за відповідними головними коліями;

вхідних на головних коліях станцій одноколійних ліній - напрямом з кожного кінця станції на різні колії;

усіх інших на головних коліях перегонів та станцій, за винятком стрілок, що ведуть у запобіжні та уловлювальні тупики, - напрямом за відповідними головними коліями;

тих, що ведуть у запобіжні та уловлювальні тупики, - напрямом у ці тупики, а скидальних стрілок - на скидання.

2.2. В окремих районах станцій і постів дозволяється стрілки не встановлювати в нормальне положення. Перелік таких стрілок наведено в ТРА станції.

2.3. Встановлене нормальне положення позначається на станинах нецентралізованих стрілок і на кожухах приводів стрілок електричної централізації та повинно бути зазначене в ТРА станції і виписках з нього.

2.4. Стрілки в інше положення можуть переводитись у разі:

приготування маршрутів для приймання і відправлення поїздів;

виконання маневрової роботи;

зайняття колії рухомим складом;

необхідності огороження місць перешкод і провадження робіт на станційних коліях;

очищення, перевірки і ремонту стрілок.

2.5. На станціях з електричною централізацією встановлення стрілок у нормальне положення не обов'язкове, за винятком стрілок, що ведуть до запобіжних та уловлювальних тупиків, а також скидальних стрілок, що повинні встановлюватися в нормальне положення пристроями автоматичного повернення, а за їх відсутності - черговим по станції.

2.6. Стрілочний перевід, укладений на перегоні, приписується до однієї із сусідніх станцій чи маневрового району.

Порядок технічного обслуговування, освітлення та охорони таких стрілочних переводів, а також порядок зберігання ключів від стрілок устанавлюються ТРА станції.

2.7. Кожний пост управління стрілками та сигналами повинен перебувати в підпорядкуванні тільки одного працівника, який відповідає за безпеку руху й переведення стрілок та сигналів, що ним управляються: пост централізації - в підпорядкуванні чергового по станції (диспетчера, оператора поста централізації); стрілочний пост - чергового або старшого чергового стрілочного поста; пост централізації механізованої та автоматизованої сортувальної гірки - чергового по гірці або оператора.

2.8. Дозволяється на окремих станціях переведення стрілок безпосередньо черговим по станції (начальником зміни, диспетчером) обслуговування двох стрілочних постів одним черговим стрілочного поста. Обслуговування таких стрілок визначається ТРА станції.

2.9. На станціях, розташованих на ділянках з диспетчерською централізацією, переведення стрілок і управління сигналами здійснює поїзний диспетчер.

2.10. Для контролю за роботою чергових стрілочного поста на станціях з великим колійним розвитком або значним обсягом роботи призначаються старші чергові стрілочного поста. На деяких станціях, перелік яких встановлюється керівником залізничного транспорту, старші чергові стрілочного поста можуть призначатися для безпосереднього обслуговування стрілочних переводів та одночасно для контролю за роботою чергових інших стрілочних постів цього району.

2.11. Перед прийманням та відправленням поїзда повинні замикатися стрілки, що безпосередньо належать до маршруту приймання та відправлення, а також охоронні стрілки.

2.12. Переведення централізованих стрілок у разі приготування маршруту для приймання та відправлення поїздів і при маневровій роботі проводиться черговим по станції або за його вказівкою оператором поста централізації.

2.13. Переведення та замикання нецентралізованих стрілок у разі приготування маршруту для приймання та відправлення поїздів проводяться черговим стрілочного поста, старшим черговим стрілочного поста або черговим по станції під час обслуговування ним стрілок.

2.14. Ключі від замкнених стрілок, не обладнаних пристроями ключової залежності, повинні зберігатися у чергового по станції або в старшого чергового стрілочного поста, а обладнаних пристроями ключової залежності, - у розпорядчому апараті чергового по станції (начальника зміни, диспетчера).

2.15. Ключі від замкнених на перегоні стрілок, не обладнаних ключовою залежністю, повинні зберігатися в чергового по станції (начальника зміни, диспетчера).

Порядок зберігання ключів від інших важливих стрілок (що ведуть на колії, які призначені для стоянки вагонів з небезпечними вантажами, відбудовних поїздів, запобіжних та уловлювальних тупиків тощо) і перелік цих стрілок встановлюються у ТРА станції.

2.16. Під час маневрових переміщень на станціях з електричною централізацією переведення стрілок здійснюється черговим по станції (начальником зміни, диспетчером) або оператором поста електричної централізації. У разі передачі стрілок з центрального на місцеве управління, а також під час проведення маневрів на нецентралізованих стрілках, які не обслуговуються черговими стрілочного поста, допускається переведення стрілок працівниками складальних або локомотивних бригад, черговими по станції (начальниками зміни, диспетчерами), начальником станції, прийомоздавачами вантажів, працівниками локомотивного і вагонного депо та іншими. Перелік таких стрілок із зазначенням номерів, а також працівників, яким дозволяється їх переведення при виконанні маневрів, і порядок переведення стрілок встановлюються керівником залізничного транспорту.

2.17. Перед переведенням централізованої стрілки працівник, який її переводить, повинен переконатися особисто або за повідомленням іншого працівника в тому, що стрілочний перевід не зайнятий рухомим складом.

2.18. Переведення нецентралізованих стрілок під час приготування маршруту для приймання або відправлення поїздів проводиться черговим стрілочного поста, старшим черговим стрілочного поста або черговим по станції при обслуговуванні ним стрілок.

Переведення стрілок під час приготування маршруту для приймання і відправлення поїздів іншими особами забороняється.

2.19. Переведення нецентралізованих стрілок під час маневрових переміщень проводиться сигналістами, черговими стрілочного поста або іншими працівниками за розпорядженням особи, яка керує маневрами.

2.20. Перелік номерів стрілок, які не обслуговуються сигналістами або черговими стрілочного поста, а також працівників, яким дозволяється їх переведення під час проведення маневрів, вказується в ТРА станції.

2.21. Розпорядження чергового по станції або старшого чергового стрілочного поста про переведення стрілок під час приготування маршруту повинно бути повторене оператором поста централізації або черговим стрілочного поста з метою переконатися в тому, що це розпорядження зрозуміли правильно. Після виконання розпорядження оператор поста централізації або черговий стрілочного поста зобов'язаний негайно доповісти про це особі, яка дала розпорядження.

2.22. На станціях, де є прилади управління, що дозволяють контролювати положення стрілок у заданому маршруті, черговий по станції переконується в правильності виконання розпорядження за показаннями цих приладів.

2.23. У разі необхідності виконання робіт з ремонту на стрілочному переводі сигналіст або черговий стрілочного поста (старший черговий стрілочного поста) може допустити до проведення ремонту працівників колії або сигналізації і зв'язку тільки з дозволу чергового по станції (начальника зміни, диспетчера).

2.24. Після закінчення ремонту сигналіст або черговий стрілочного поста (старший черговий стрілочного поста) зобов'язаний переконатися в тому, що стан стрілочного переводу забезпечує безпечний рух, і доповісти про це черговому по станції.

2.25. Відповідальними за технічний стан, очищення, змащення, закріплення та заміну окремих болтів нецентралізованих стрілочних переводів і глухих схрещень є чергові стрілочного поста.

2.26. Відповідальних за технічний стан, очищення, змащення, закріплення та заміну окремих болтів на централізованих, дистанційно керованих з кабіни локомотива, а також нецентралізованих стрілочних переводів і глухих схрещень, які не перебувають у розпорядженні чергових стрілочного поста, призначає керівник залізничного транспорту.

2.27. Відповідальних за технічний стан, очищення, змащення, закріплення та заміну окремих болтів на стрілочних переводах і глухих схрещеннях, переданих у відання виробничих підрозділів підприємства, призначає керівник підприємства.

2.28. Начальники станцій, виробничих цехів і ділянок підприємства зобов'язані забезпечити утримання стрілочних переводів, що перебувають у їх розпорядженні, у чистоті і справності, а також забезпечити чистоту, справність та належне освітлення стрілочних покажчиків.

2.29. Дозволяється покладати на чергових молодіжних стрілочних постів, крім їх основної роботи, виконання обов'язків працівників інших професій (чергових молодіжних переїздів, сигналістів та інших працівників). Перелік таких стрілочних постів та порядок роботи чергових стрілочних постів устанавлюються керівником залізничного транспорту.

3. Маневрова робота

3.1. Маневрова робота здійснюється згідно з технологічним процесом роботи станцій і за планом, що забезпечує:

задоволення потреб у технологічних перевезеннях при безперервному обслуговуванні об'єктів підприємства (цехів, складів, ділянок тощо) та контрагентів;

своєчасне подавання рухомого складу під вантажні операції та забирання його після закінчення вантажних операцій;

безперебійне приймання поїздів на станцію та їх розформування;

своєчасне формування і відправлення поїздів;

найкраще використання маневрових засобів і технічних пристроїв;

безпеку руху поїздів та маневрових переміщень;

безпеку людей і схоронність рухомого складу та вантажів, що перевозяться.

3.2. Маневри на коліях повинні проводитися за розпорядженням тільки одного працівника - чергового по станції (маневрового диспетчера, чергового сортувальної гірки або парку), а на ділянках, обладнаних диспетчерською централізацією, - поїзного диспетчера.

3.3. Операціями щодо переміщення локомотива, що виконує маневри, повинен керувати один працівник: керівник маневрів - складач поїздів (особа, що виконує його обов'язки).

3.4. Маневри на коліях локомотивних і вагонних депо та інших коліях ремонту рухомого складу повинні проводитись тільки під наглядом та за особистими вказівками чергового по депо або іншої особи, якій доручено керівництво маневрами на цих коліях.

3.5. Маневри в межах виробничих цехів і ділянок проводяться в присутності та за вказівками відповідального за роботу транспорту відповідного цеху або ділянки.

3.6. Розмежування районів керівництва маневровою роботою, а також розподіл обов'язків між працівниками з виконання маневрів встановлюються в ТРА станції.

3.7. Забороняється машиністу локомотива, спеціального самохідного рухомого складу, що виконують маневрову роботу, приводити в рух локомотив або спеціальний самохідний рухомий склад, якщо він не знає плану роботи і не одержав вказівку керівника маневрів особисто, за допомогою радіозв'язку, пристроїв двостороннього паркового зв'язку або сигналу, що подається ручними сигнальними приладами.

3.8. Крім вказівки або сигналу керівника маневрів, перед виїздом на стрілки централізованих маневрових маршрутів машиніст локомотива чи спеціального самохідного рухомого складу повинен переконатися в наявності дозвільного показання маневрового світлофора, а на нецентралізовані стрілки - отримати від чергового стрілочного поста або іншої особи, призначеної для переведення стрілок, сигнал або повідомлення (особисто чи за допомогою радіозв'язку, пристрою двостороннього паркового зв'язку) про готовність стрілок до маневрових переміщень. У разі відсутності маневрових світлофорів або неможливості відкриття світлофора для виїзду на централізовані стрілки машиніст локомотива чи спеціального самохідного рухомого складу повинен отримати повідомлення про готовність стрілок для маневрових переміщень від чергового по станції (начальника зміни, диспетчера) особисто, за допомогою радіозв'язку, пристроїв двостороннього паркового зв'язку або через керівника маневрів.

3.9. На станціях з електричною централізацією стрілок і сигналів у разі передачі стрілок з центрального на місцеве управління виїзд на стрілки і робота в такому районі здійснюються за сигналами працівника, на якого покладено переведення стрілок і який одержав завдання від чергового по станції (особисто, по телефону, за допомогою радіозв'язку, пристроїв двостороннього паркового зв'язку), при дозвільних показаннях маневрових світлофорів.

3.10. Виїзд із району місцевого управління при заборонних показаннях маневрового світлофора здійснюється з дозволу чергового по станції, який передається за допомогою радіозв'язку або

двостороннього паркового зв'язку.

3.11. При переміщенні по централізованих стрілках і неможливості відкриття маневрових світлофорів (унаслідок несправності, помилкової зайнятості ізольованої стрілочної ділянки тощо), а також по нецентралізованих стрілках, які не обслуговуються черговими стрілочного поста, машиніст локомотива повинен керуватися сигналами складальної бригади, показаннями стрілочних покажчиків і положенням стрілочних вістряків.

3.12. Маневровими переміщеннями локомотива, що не обслуговується складальною бригадою, керує станційна складальна бригада або працівник, який має право керувати маневрами у цьому районі.

3.13. Переміщення маневрового локомотива (з вагонами або без них) з одного маневрового району в інший допускається тільки з дозволу особи, яка розпоряджається маневрами, - чергового по станції (начальника зміни, диспетчера).

3.14. Основними засобами передачі вказівок у маневровій роботі повинні бути радіозв'язок, пристрої двостороннього паркового зв'язку, обладнані ПАРП.

3.15. Сигнали під час маневрової роботи подаються світлофорами, сигнальними приладами та ручними сигнальними приладами.

3.16. Завдання на приготування маневрових маршрутів може подаватися за допомогою радіозв'язку, пристроїв двостороннього паркового зв'язку, сполученням звуків різної тривалості (свистками локомотивів і свистками керівників маневрів) або іншими засобами в порядку, встановленому ТРА станції.

3.17. Маневри можуть проводитися зі швидкістю не більше ніж:

40 км/год - при русі по вільних коліях одиночних локомотивів та локомотивів з вагонами, причепленими позаду;

25 км/год - при русі вагонами вперед по вільних коліях, при русі порожніх шлаковозів;

15 км/год - при русі навантажених шлаковозів, навантажених і порожніх чавуновозів вантажопідйомністю до 100 т; при русі навантажених і порожніх візків для виливниць;

10 км/ч - при русі вагонів з небезпечними вантажами;

5 км/год - при русі навантажених і порожніх чавуновозів вантажопідйомністю до 100 т по коліях наливу і зливу та по стрілочних переводах, а також навантажених і порожніх чавуновозів вантажопідйомністю понад 100 т, у т. ч. міксерного типу; при русі візків для мульд; при русі у приміщеннях цехів, у відкритих і закритих складах, біля дільниць навантаження-вивантаження, а також при підході відчепа вагонів до іншого відчепа в підгірковому парку і при маневрах поштовхами;

3 км/год - при підході локомотива (з вагонами або без них) до вагонів; при постановці вагонів на вагоноперекидач і при пересуванні вагонів по вагах.

3.18. Якщо ваги за своїми конструктивними особливостями дозволяють переміщення по них з більшою швидкістю, то максимальна швидкість встановлюється відповідно до паспортних даних цих ваг і вказується в технічно-розпорядчому акті станції.

3.19. Швидкість руху по естакадах встановлюється місцевою інструкцією відповідно до проекту.

3.20. Швидкість розпуску вагонів на сортувальних гірках при різних сигналах гіркових світлофорів, а також умови, що забезпечують безпеку руху і схоронність рухомого складу,

встановлюються начальником залізничного цеху залежно від місцевих умов і технічного оснащення гірок.

3.21. Швидкість руху вагонів з негабаритними, великоваговими і довгомірними вантажами встановлюється місцевою інструкцією з перевезення негабаритних, великовагових і довгомірних вантажів по залізничних коліях підприємства.

3.22. Для переміщення вагонів біля дільниць навантаження-вивантаження для подачі вагонів та їх прибирання від окремих агрегатів і установок можуть використовуватися спеціальні маневрові засоби (штовхачі, дистанційно керовані локомотиви, маневрові візки, електролебідки та інші пристрої), що забезпечують безпеку руху та безпеку працівників, пов'язаних з маневровою і вантажною роботою, схоронність рухомого складу, технічних пристроїв та споруд.

Порядок використання спеціальних маневрових засобів встановлюється керівником підприємства.

3.23. Маневри на головних коліях або за їх пересіченням, а також з виходом за вихідні стрілки можуть допускатися тільки з дозволу чергового по станції за умови закритих відповідних вхідних світлофорів, що відгороджують вхід на колії та стрілки, на яких виконуються маневри.

3.24. Забороняються маневри з виходом состава за межі станції на перегін на одноколійних і по неправильній колії на двоколійних ділянках без дозволу чергового по сусідній станції та без встановленого дозволу, що видається машиністу.

Маневри з виходом состава за межі станції правильною колією на двоколійних ділянках допускаються з дозволу чергового по станції.

3.25. Маневри на станційних коліях, розташованих на ухилах, де створюється небезпека виходу рухомого складу на перегін, на маршрути прямування поїздів, маневрових составів або в інші маневрові райони, дозволяється проводити тільки за умови постановки локомотива з боку спуску з ввімкненням та випробуванням автогальм вагонів. У разі неможливості поставки локомотива з боку спуску маневри на таких коліях повинні проводитися шляхом осаджування, а автогальма вагонів повинні бути ввімкнені та випробувані. Виконання маневрів із забезпеченням безпеки руху на станціях, що мають такі колії, здійснюються відповідно до ТРА станції.

3.26. При виконанні маневрів у районі розташування стрілок, які не обслуговуються черговими стрілочного поста, дозволяється переведення цих стрілок працівниками локомотивних і складальних бригад, а також іншими працівниками, що виконують їх функції.

3.27. Перед заїздом маневрових локомотивів, вантажопідйомних кранів на залізничному ходу, спеціального самохідного рухомого складу в райони, де стрілки не обслуговуються черговими стрілочного поста, а також при поверненні з таких районів складач поїздів, а за його відсутності - локомотивна бригада (машиніст самохідної одиниці) повинні погодити з черговим по станції свої дії.

3.28. Керівник маневрів перед заїздом у район, де стрілки не обслуговуються черговими стрілочного поста, зобов'язаний:

погодити план роботи зі складальною або локомотивною бригадою;

перевірити стан колії та положення стрілок у районі і переконатися у відсутності перешкод для руху;

оглянути вагони, які перебувають в районі, прибрати з-під вагонів гальмові башмаки і попередити працівників, що перебувають на коліях, про майбутні маневри.

3.29. Забороняється виконувати маневри поштовхами, а також розпускати з сортувальної гірки:

вагони з вантажами окремих категорій, зазначених у Правилах перевезень вантажів;

платформи та напіввагони з вантажами бокової та нижньої негабаритності 4-го, 5-го, 6-го ступенів і вантажами верхньої негабаритності 3-го ступеня, завантажені транспортери (при навантаженні призначенням на зовнішню мережу і прибутті із зовнішньої мережі) та відповідних їм ступенів негабаритності згідно з Інструкцією з перевезення негабаритних і великовагових вантажів залізницями України, затвердженою наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 23.11.2004 N 1026, зареєстрованою в Міністерстві юстиції України 24.12.2004 за N 1640/10239;

локомотиви, спеціальний самохідний рухомий склад у неробочому стані, крани на залізничному ходу;

технологічний спеціальний рухомий склад, вагони-самоскиди і хопери;

вагони та спеціальний рухомий склад, що має трафарет "З гірки не спускати".

Вказаний рухомий склад може бути пропущений через сортувальну гірку тільки з маневровим локомотивом.

3.30. Рухомий склад на станційних коліях повинен встановлюватися в межах, позначених граничними стовпчиками або сигналами.

3.31. Склади поїздів, що стоять на станційних коліях без локомотива, вагони, локомотиви і спеціальний самохідний рухомий склад у неробочому стані повинні бути зчеплені і надійно закріплені від виходу ручними гальмами, або гальмовими башмаками, або іншими встановленими засобами закріплення.

3.32. Необхідність і порядок закріплення вагонів і составів з урахуванням місцевих умов зазначаються в ТРА станції.

3.33. Засоби закріплення технологічного спеціального рухомого складу встановлюються місцевою інструкцією.

3.34. Вагони з небезпечними вантажами 1-го класу та цистерни зі зрідженими газами за умов їх стоянки на станції окремо від поїздів, за винятком тих, що перебувають під накопиченням, повинні встановлюватися на спеціалізованих коліях, вказаних у ТРА станції. Такі вагони повинні бути зчеплені, надійно закріплені гальмовими башмаками й огорожені переносними сигналами зупинки.

Стрілки, що ведуть на колію стоянки зазначених вагонів, встановлюються в положення, яке унеможливорює заїзд на цю колію.

3.35. Якщо вагони з небезпечними вантажами 1-го класу та цистерни зі зрідженими газами перебувають під накопиченням на коліях сортувальних парків, слід вжити особливих запобіжних заходів відповідно до Правил перевезення небезпечних вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25.11.2008 N 1430, зареєстрованих у Мін'юсті 26.02.2009 за N 180/16196 (далі - Правила перевезення небезпечних вантажів).

3.36. Рухом локомотива, що виконує маневри, повинен керувати один працівник: керівник маневрів - складач поїздів (особа, що виконує його обов'язки), який відповідає за правильне виконання маневрів.

3.37. Перелік посад робітників, на яких покладаються обов'язки керівника маневрів у кожному маневровому районі, встановлений ТРА станції.

3.38. Маневрова робота виконується одним складачем, складальною, або локомотивною бригадою.

3.39. Виконання маневрової роботи дозволяється із залученням працівників виробничих цехів і ділянок.

3.40. Керівник маневрів зобов'язаний:

формувати состави, суворо дотримуючись вимог цих Правил;

забезпечити правильне розташування та узгодженість дій усіх працівників, які беруть участь у виконанні маневрів, на основі ознайомлення їх з планом та способами виконання такої маневрової роботи;

точно і вчасно виконувати завдання щодо маневрової роботи;

забезпечити подачу рухомого складу до виробничих підрозділів підприємства відповідно до діючих графіків (контактних та інших);

при розформуванні і формуванні поїздів і составів застосовувати прогресивні методи маневрової роботи;

при проведенні маневрів на кривих ділянках колії, із составами великої довжини або в умовах поганої видимості (туман, хуртовина, снігопад тощо) залучати для передачі сигналів чергового стрілочного поста, а за потреби - інших працівників;

організувати маневрову роботу так, щоб були забезпечені безпека руху, особиста безпека працівників, які зайняті на маневрах, схоронність рухомого складу та вантажів, що перевозяться.

3.41. Під час руху вагонами вперед один із працівників, який проводить маневри, повинен перебувати на спеціальній підніжці (перехідній площадці) першого вагона і стежити за правильністю підготовленого маршруту, сигналами, що подаються, та негайно вживати заходів для зупинки у разі виникнення небезпеки для людей і перешкод для руху.

3.42. Під час руху біля негабаритних місць працівникам не дозволяється перебувати на спеціальній підніжці вагона з боку негабаритного місця.

3.43. Локомотивна бригада при виконанні маневрів зобов'язана:

точно та вчасно виконувати завдання;

уважно стежити за сигналами, що подаються, точно і вчасно дотримуватися сигналів і вказівок про переміщення;

уважно стежити за людьми, які перебувають на коліях, положенням стрілок та розміщенням рухомого складу;

негайно вживати заходів для зупинки состава або локомотива у випадку небезпеки для людей і при виявленні несправностей і перешкод, що загрожують безпеці руху;

забезпечити безпеку локомотивоскладальної бригади;

забезпечити безпеку виконання маневрів та схоронність рухомого складу.

3.44. Управління локомотивом і спеціальним самохідним рухомим складом при маневрах здійснює машиніст. Машиніст може доручити управління локомотивом (управління спеціальним самохідним рухомим складом) помічнику машиніста тільки під своїм наглядом з повною відповідальністю за його дії.

Машиністу локомотива і спеціального самохідного рухомого складу не дозволяється передавати управління своєму помічнику за несприятливих умов видимості та складного профілю колії, а також уночі.

3.45. Локомотивні бригади, як правило, повинні бути закріплені за певними маневровими локомотивами.

Локомотивні і складальні бригади (або інші працівники, відповідальні за виконання маневрової роботи і які безпосередньо її виконують) повинні знати порядок маневрової роботи на станції, установлений ТРА станції і місцевими інструкціями.

3.46. При маневрах у місцях роботи колійних бригад, пересічень переїздів, на коліях складів, у виробничих цехах підприємства, вагонних і локомотивних депо, майстернях тощо складальні і локомотивні бригади повинні виявляти особливу пильність, вчасно подавати звукові сигнали при наближенні до людей, які перебувають біля колії або на платформі.

3.47. При маневрових переміщеннях місцезнаходження керівника маневрів, порядок передачі сигналів і вказівок про переміщення та заходи із забезпечення безпеки руху встановлено ТРА станції.

4. Формування поїздів

4.1. Поїзди, що відправляються на колії залізниць без переробки на станції примикання, повинні бути сформовані відповідно до Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20.12.96 N 411, зареєстрованих у Мін'юсті 25.02.97 за N 50/1854.

4.2. Поїзди, що обертаються в межах підприємства, формуються відповідно до цих Правил та схем формування.

4.3. Норми ваги та довжини поїздів установлюються керівником залізничного транспорту на підставі тягових розрахунків та контрольних поїздок з урахуванням технологічних вимог цехів і ділянок, що обслуговуються транспортом.

На відправлення великовагових поїздів дозвіл дає начальник зміни (поїзний диспетчер).

4.4. Довжина поїзда не повинна перевищувати корисної довжини приймально-відправних колій на ділянці його обертання.

Дозволяється встановлювати довжину составів понад корисну довжину станційних колій з одночасним встановленням умов приймання та пропускання таких довгосоставних поїздів по цих коліях.

4.5. Забороняється ставити в поїзди:

несправні вагони, що загрожують безпеці руху й збереженню вантажів, що перевозяться;

вагони, завантажені понад їх вантажопідйомність (з урахуванням дозволеного перевантаження), з одnobічним навантаженням або з одnobічним залишком вантажу;

вагони, що мали сходження з рейок або були в поїзді (маневровому составі), що зазнав катастрофи або аварії, до їх огляду та виконання необхідного поточного ремонту й визнання придатними для руху;

ковші, наповнені понад установлені норми;

вагони, завантажені з порушенням технічних умов навантаження та кріплення вантажів;

хопери (у тому числі коксовози, котуновози, агловози тощо) з відкритими розвантажувальними люками;

платформи з незакритими бортами, напіввагони з відкритими дверима та люками або люками, закритими на одну клямку запірного механізму, а також думпкари з відкритими бортами;

порожні криті вагони з відчиненими й не замкненими на дверну клямку дверима;

цистерни, цементовози й інший рухомий склад з відкритими кришками вантажно-розвантажувальних верхніх та нижніх пристроїв;

вагони для перевезення рідкого бітуму з неочищеними від бітуму колісними парами по колу кочення;

платформи, транспортери та напіввагони з негабаритним вантажем за відсутності особливих вказівок про рух цих вагонів;

цистерни з ознаками витікання;

думпкари з несправним механізмом перекидання, якщо є загроза мимовільного перекидання;

вагони, що мають прогнуті ресори, що спричиняє перекіс кузова або удари рами і кузова вагона об ходову частину.

4.6. Формування вантажних поїздів здійснюється без підбирання автозчепних вагонів за кількістю осей і вагою.

4.7. Перелік та порядок розміщення в поїздах вагонів з небезпечними, легкозаймистими, негабаритними вантажами та спеціального рухомого складу у поїздах, що прямують на залізниці без переробки, визначено Правилами перевезень небезпечних вантажів.

4.8. У поїздах, які обертаються між роздільними пунктами підприємства, вагони з небезпечними вантажами повинні мати прикриття від локомотива згідно з нормами, встановленими керівником.

4.9. Порядок розміщення в поїздах та прямування вагонів з негабаритними вантажами, що курсують у межах підприємства, встановлюється місцевими інструкціями.

4.10. Необхідність і порядок постановки в поїздах вагонів з гальмовими майданчиками визначаються начальником залізничного цеху.

5. Увімкнення гальм у поїздах

5.1. Порядок увімкнення автогальм та забезпечення ручними гальмами поїздів, що відправляються на колії загального користування без переробки на станції примикання, визначається згідно з чинним законодавством.

5.2. У поїздах, що курсують у межах підприємства, забезпечення гальмами повинно відповідати вазі поїзда, швидкості руху і провідному спуску на кожній ділянці, а також реалізованим величинам гальмових натиснень.

5.3. Залежно від технічного оснащення рухомого складу гальмовими засобами, у тому числі спеціального рухомого складу, керівник залізничного транспорту визначає:

єдине найменше гальмове натиснення на кожні 100 т ваги поїзда та найбільший провідний спуск, на якому допускається рух поїздів із встановленими максимальними швидкостями;

залежність між швидкістю руху, величиною ухилу, гальмовим натисненням та гальмовим шляхом;

розрахункові норми натиснення гальмових колодок на осі рухомого складу, норми забезпечення передавальних составів і поїздів ручними гальмами та інші дані, необхідні для виконання гальмових розрахунків.

5.4. У поїздах проводиться повне та скорочене випробування автогальм.

Повне випробування автогальм з перевіркою стану гальмової магістралі й дії гальм у всіх вагонах проводиться:

на станціях формування перед відправленням поїзда;

після заміни локомотива;

на станціях перед перегонами із затяжними спусками (крім підприємств відкритих гірничих розробок), де поїзд зупиняється з технічних причин;

у пунктах технічного обслуговування спеціалізованих поїздів (не рідше одного разу на добу) і при заміні локомотивних бригад на підприємствах відкритих гірських розробок.

Скорочене випробування автогальм з перевіркою стану гальмової магістралі й дії гальм у двох хвостових вагонах проводиться:

після причеплення поїзного локомотива до состава, якщо попередньо на станції було зроблено повне випробування автогальм від компресорної установки або локомотива;

після будь-якого роз'єднання рукавів у составі поїзда, перекриття кінцевого крана в составі;

після з'єднання рукавів унаслідок причеплення рухомого складу (в останньому випадку з перевіркою дії гальм на кожному вагоні, що причіплюється);

у разі падіння тиску в головних резервуарах нижче зарядного тиску гальмової магістралі;

після зміни кабіни управління і після зміни локомотивних бригад, коли локомотив від поїзда не відчеплюється.

У разі якщо при скороченому випробуванні автогальм не спрацюють гальма хоча б одного з двох хвостових вагонів, працівник, якому доручено випробування автогальм, зобов'язаний вжити заходів, щоб не допустити відправлення поїзда.

5.5. Випробування автогальм у поїзді проводиться тільки після перевірки правильності з'єднання рукавів гальмової магістралі і положення рукояток кінцевих кранів.

5.6. Перелік роздільних пунктів, на яких проводиться випробування автогальм у поїздах (повне або скорочене), порядок перевірки їх дії на ефективність на шляху проходження встановлюються начальником залізничного цеху.

5.7. Після повного випробування в поїзді автогальм оглядач-автоматник або оглядач вагонів, а на станціях, де ці посади не передбачені, - складач вручає машиністу локомотива довідку про забезпечення поїзда гальмами і справну їх дію.

5.8. На станціях, де посади оглядача-автоматника й оглядача вагонів не передбачені, а поїзди складальною бригадою не супроводжуються, випробування автогальм проводиться локомотивною бригадою або іншими працівниками, навченими виконанню операцій з випробування автогальм.

6. Спорядження та обслуговування поїздів і маневрових составів

6.1. Усі локомотиви й спеціальний самохідний рухомий склад повинні бути забезпечені засобами пожежогасіння, необхідними сигнальними приладами, інструментами, засобами для

надання першої медичної допомоги та в необхідних випадках піднімальними засобами.

На підприємствах відкритих гірничих розробок наявність піднімальних засобів на локомотивах обов'язкова.

Локомотиви і спеціальний самохідний рухомий склад повинні бути забезпечені гальмовими башмаками на випадок необхідності закріплення состава на перегоні при пошкодженні автогальм.

6.2. Локомотиви, зайняті на перевезенні вагонів з небезпечними вантажами, забезпечуються засобами пожежогасіння.

6.3. Поїзди і маневрові состави мають обслуговуватися локомотивною і складальною бригадами, локомотивною бригадою і складачем, машиністом і складачем, локомотивною бригадою або одним машиністом.

Кількісний склад локомотивоскладальних бригад залежно від місцевих умов роботи визначається керівником підприємства.

При обслуговуванні поїздів і маневрових составів бригадами з неповним штатом розподіл обов'язків між працівниками встановлюється начальником залізничного цеху.

При електричній і тепловозній тязі одна локомотивна бригада може обслуговувати кілька локомотивів, які управляються з однієї кабіни.

6.4. Забороняється проїзд на локомотиві осіб, що не входять до складу локомотивоскладальної бригади, крім працівників, проїзд яким дозволений начальником залізничного цеху, але не більше трьох осіб одночасно.

6.5. Діючі локомотиви ставляться в голові поїзда та управляються машиністом з кабіни. У разі потреби дозволяється постановка локомотива у хвості та в середині поїзда. Місце постановки діючих локомотивів у поїздах та рух заднім ходом вказуються в ТРА станції.

6.6. У поїздах, що прямують з двома або трьома діючими локомотивами по всій ділянці обертання, у голові поїзда ставиться локомотив, що має потужніші компресори.

6.7. До поодинокі прямуючих локомотивів допускається причіпляти окремі вагони. Кількість вагонів і порядок їх причеплення до поодинокі прямуючих локомотивів встановлюються керівником залізничного транспорту.

XIV. РУХ ПОЇЗДІВ

1. Загальні вимоги

1.1. Рухом поїздів по перегонах повинен керувати тільки один працівник - поїзний диспетчер залізничного цеху, який відповідає за безпечний і своєчасний рух поїздів на ділянці, яку він обслуговує.

Накази поїзного диспетчера підлягають безумовному виконанню працівниками, які безпосередньо пов'язані з рухом поїздів на цій ділянці.

Забороняється давати оперативні розпорядження з руху поїздів на ділянці без відома поїзного диспетчера.

1.2. Кожна станція, пост у частині керівництва рухом і кожен поїзд повинні бути одночасно в розпорядженні тільки одного працівника: станція - чергового по станції (диспетчера), пост - чергового поста, а на ділянках, обладнаних диспетчерською централізацією, - поїзного диспетчера; поїзд - машиніста ведучого локомотива (складача).

На великих станціях може бути кілька чергових по станції, парку або поста, кожний з яких одноосібно розпоряджається рухом поїздів і маневрових составів у межах своєї ділянки роботи. Розмежування районів управління на таких станціях і коло обов'язків, пов'язаних з рухом поїздів, кожного чергового по станції, парку або поста встановлюються в ТРА.

1.3. Порядок дій чергових по станціях і поїзних диспетчерів з виконання операцій, пов'язаних із прийманням і відправленням поїздів, встановлюється в ТРА.

1.4. На станціях складач, який супроводжує поїзд, і машиніст локомотива поїзда, що не обслуговується складальною бригадою, підкоряються вказівкам чергового по станції, а на ділянках, обладнаних диспетчерською централізацією, - поїзного диспетчера.

1.5. Черговий по станції зобов'язаний забезпечити безпеку руху поїздів і виконання маневрової роботи, наявність і готовність вільних колій для вчасного приймання поїздів, виконання графіка руху поїздів, контактного графіка, змінного плану роботи, а також безпеку працівників, які пов'язані з рухом поїздів та маневровою роботою.

1.6. Забороняється займати приймально-відправні колії окремими вагонами або групами вагонів, відчеплених від поїздів, що проходять, і призначених для подачі під навантаження, вивантаження, ремонт та інші операції. Тимчасове зайняття цих колій окремими вагонами чи групами вагонів може бути допущене тільки з дозволу поїзного диспетчера.

Забороняється займати уловлювальні і запобіжні тупики рухомим складом.

1.7. Начальник станції повинен забезпечити безпеку руху поїздів, виробництва маневрової роботи і безпеку праці працівників станції, своєчасне транспортне обслуговування виробничих цехів і ділянок, справне утримання і ефективне використання технічних засобів на станції.

1.8. Начальник станції зобов'язаний контролювати роботу чергових по станції, операторів постів централізації, сигналістів та чергових стрілочних постів з виконання операцій, пов'язаних з прийманням та відправленням поїздів і проведенням маневрів, особливо в умовах порушення нормальної роботи пристроїв СЦБ.

1.9. Правом входу в приміщення чергового по станції (маневрового диспетчера) користуються тільки начальник станції, особи, які безпосередньо працюють або виконують свої посадові обов'язки разом з черговим по станції (маневровим диспетчером), а також особи, які здійснюють контроль за їх роботою та справністю приладів управління.

1.10. Рух пасажирських поїздів по залізничних коліях підприємств не дозволяється.

2. Приймання поїздів

2.1. Приймання поїздів повинно проводитися на вільні колії, призначені для цього ТРА станції, і тільки при відкритому вхідному сигналі.

2.2. Поїзди, у составі яких є вагони з небезпечними вантажами, приймаються на колії, вказані в ТРА станції.

2.3. Допускається приймання поїздів маневровим порядком на частково зайняті рухомим складом колії, а також безпосередньо до технологічних ділянок виробництва за маневровим сигналом, встановленим на щоглі вхідного (маршрутного) світлофора.

Так само у необхідних випадках допускається приймання відбудовних поїздів, поодиноких локомотивів, снігоочисників, спеціального самохідного рухомого складу, а також господарчих поїздів і колійних машин.

Порядок приймання цих поїздів, що забезпечує безпеку руху, встановлюється начальником залізничного цеху.

2.4. Забороняється черговому по станції відкривати вхідний світлофор, не переконавшись у тому, що маршрут для приймання поїзда готовий, стрілки замкнені, колія приймання вільна і маневри на стрілках маршруту приймання припинені.

2.5. Вхідний світлофор має відкриватися черговим по станції особисто або за його вказівкою оператором поста централізації. На ділянках, обладнаних диспетчерською централізацією, вхідний світлофор відкривається поїзним диспетчером.

2.6. Вхідний світлофор має закриватися автоматично після проходу його першою колісною парою поїзда, що прибуває, а на станціях, що не мають електричних рейкових кіл, - черговим по станції, оператором поста централізації або черговим стрілочного поста після проходження світлофора усім составом поїзда, що прибуває. На ділянках з постійним рухом вагонами вперед, а також рухом позмінно вагонами або локомотивом уперед вхідний світлофор повинен закриватися після проходження його усім составом.

2.7. Приймання поїзда на станцію при заборонному показанні або погаслих основних вогнях вхідного світлофора може бути здійснене за запрошувальним сигналом або за наказом чергового по станції. Швидкість прямування поїзда при прийманні на станцію за запрошувальним сигналом або за наказом чергового по станції повинна бути не більше 15 км/год, при цьому машиніст зобов'язаний вести поїзд з особливою пильністю і готовністю негайно зупинитися, якщо зустрінеться перешкода для подальшого прямування.

2.8. Черговий по станції, а на ділянках з диспетчерською централізацією - поїзний диспетчер перед прийманням поїзда зобов'язаний:

припинити маневри з виходом на колію та маршрут приймання поїзда;

переконатися у тому, що колія для приймання поїзда вільна;

приготувати маршрут приймання поїзда;

відкрити вхідний сигнал.

2.9. Можливість одночасного приймання поїздів протилежних напрямків і порядок, що забезпечує безпеку руху, якщо підхід до станції хоча б з одного боку розміщений на затяжному спуску, встановлюються ТРА станції з урахуванням профілю підходів, колійного розвитку й умов роботи станцій.

2.10. Поїзд, що прибуває на станцію, має бути зупинений між вихідним світлофором і межовим стовпчиком колії приймання, а там, де немає вихідного світлофора, - між граничними стовпчиками.

2.11. У разі якщо хвіст поїзда залишиться за межовим стовпчиком, черговий по станції вживає заходів для розміщення поїзда в межах корисної довжини колії приймання. Якщо поїзд неможливо розмістити в межах корисної довжини колії приймання, черговий по станції зобов'язаний вжити заходів, що забезпечують безпеку при переміщенні рухомого складу на суміжних коліях. Порядок приймання довгосоставних поїздів встановлюється начальником залізничного цеху.

2.12. Поїзд, що прибуває на частково зайняту колію, повинен зупинитися між рухомим складом, що стоїть на колії приймання, і межовим стовпчиком. При цьому відстань між поїздом, що прибув, і рухомим складом, що стоїть на колії, повинна бути не менше 10 м.

2.13. Черговий по станції зустрічає кожний поїзд, що прибуває, перевіряє його стан, наявність на ньому необхідних сигналів.

На станціях, де за місцевими умовами черговий по станції не може зустрічати поїзд, у прибутті поїзда в повному складі він переконується з доповіді чергового стрілочного поста або інших працівників, на яких покладено виконання цих функцій.

2.14. На ділянках з диспетчерською централізацією, де немає чергових по станції, і на станціях з електричною централізацією стрілок і сигналів, де черговий по станції за місцевими умовами не може зустрічати поїзд і немає інших працівників для цього, прибуття поїздів контролюється за показаннями приладів управління.

Перелік станцій, де чергові по станції можуть не зустрічати поїзди, і умови забезпечення безпеки руху під час приймання поїздів встановлюються начальником залізничного цеху.

2.15. Час фактичного прибуття або проходження кожного поїзда та його номер черговий по станції зобов'язаний занести до журналу руху поїздів або у графік виконаного руху і негайно сповістити чергового сусідньої станції, що відправила поїзд, та поїзного диспетчера і, крім того, забезпечити передачу відповідної інформації в автоматизовану систему управління.

3. Відправлення поїздів

3.1. Черговому по станції забороняється відправляти поїзди на одноколійних і по неправильній колії на двоколійних ділянках без згоди чергового по станції, на яку відправляється поїзд.

3.2. На двоколійних ділянках відправлення поїздів проводиться за вказівкою чергового по станції, з якої поїзди відправляються правильною колією, після одержання повідомлення про прибуття раніше відправленого поїзда, а при автоблокуванні - після звільнення першої блок-ділянки. Попередня згода чергового по станції, на яку відправляється поїзд, не потрібна.

3.3. При русі поїздів за допомогою одного жезла або одного локомотива поїзди відправляються за розпорядженням чергового по станції, на якій знаходиться жезл або локомотив, за наявності згоди чергового по станції приймання.

3.4. Черговий по станції, а на ділянках з диспетчерською централізацією - поїзний диспетчер перед відправленням поїзда зобов'язаний:

переконатися, що перегін вільний, а при автоматичному блокуванні - вільна перша блок-ділянка;

припинити маневри з виходом на маршрут відправлення поїзда;

приготувати маршрут відправлення;

відкрити вихідний світлофор або вручити машиністу інший дозвіл на зайняття перегону.

3.5. Забороняється відправлення поїзда на перегін без дозволу чергового по станції.

Дозволом на зайняття перегону для машиніста поїзда, що відправляється, є:

дозвільні показання вихідного світлофора, а при його несправності або відправленні поїзда з колій, де немає вихідних світлофорів:

наказ чергового по станції, переданий по радіозв'язку з автоматичною реєстрацією переговорів або реєстрацією в настільному журналі руху поїздів;

жезл, що належить цьому перегону.

Для господарських поїздів і підштовхувальних локомотивів, які повертаються на станцію відправлення, крім того, видається ключ-жезл, що належить цьому перегону, або письмовий дозвіл.

3.6. Черговому по станції, а на ділянках, обладнаних диспетчерською централізацією, - поїзному диспетчеру забороняється відкривати вихідний світлофор або давати інший дозвіл на зайняття перегону, не переконавшись у тому, що технічне обслуговування і комерційний огляд состава закінчені, маневри на стрілках маршруту відправлення припинені, маршрут для відправлення поїзда готовий, стрілки замкнені, а на станціях формування поїздів або станціях, де проводилось причеплення або відчеплення вагонів у хвості поїзда, крім того, у наявності хвостових сигналів (якщо вони передбачені).

3.7. Вихідний світлофор має відкриватися черговим по станції особисто або за його вказівкою оператором поста централізації. На ділянках, обладнаних диспетчерською централізацією, вихідний світлофор відкривається поїзним диспетчером.

3.8. Вихідний світлофор має закриватися автоматично після проходження його першою колісною парою поїзда, що відправляється, а на ділянках з постійним рухом вагонами вперед, а також рухом поперемінно вагонами або локомотивом уперед - після проходження його всім составом поїзда, що відправляється.

3.9. На станціях, що не мають електричних рейкових кіл, вихідний світлофор має закриватися черговим по станції, оператором поста централізації або черговим стрілочного поста після проходження світлофора всім составом поїзда, що відправився.

3.10. Письмовий дозвіл на зайняття перегону там, де немає вихідних сигналів, а також при відправленні поїзда при заборонному показанні вихідного світлофора вручається машиністу ведучого локомотива, спеціального самохідного рухомого складу черговим по станції особисто або через одного із працівників локомотивної бригади цього поїзда чи інших працівників. Машиніст зобов'язаний переконатися в правильності отриманого дозволу на зайняття перегону.

Порядок вручення машиністам локомотивів дозволів на зайняття перегону й подачі сигналу на відправлення визначається керівником залізничного транспорту та вказується в ТРА станції.

3.11. При відправленні поїзда зі станційних колій при заборонному вихідному сигналі, а також з колій, що не мають вихідних сигналів, машиністу локомотива за наявності дозволу на зайняття перегону забороняється приводити в рух поїзд без вказівки чергового по станції, переданого по радіозв'язку, або сигналу відправлення, поданого черговим по станції або за його вказівкою черговим поста, оператором поста централізації, черговим стрілочного поста, сигналістом або складачем поїздів.

3.12. Перед приведенням поїзда в рух машиніст локомотива і спеціального самохідного рухомого складу і його помічник повинні перевірити, чи не подаються з поїзда або працівниками станції сигнали зупинки.

3.13. Можливість одночасного відправлення і приймання поїздів, що прямують в одному напрямку, і порядок, що забезпечує безпеку руху на станціях, які мають підходи із затяжними спусками, встановлюються ТРА станції з урахуванням профілю підходу, колійного розвитку й умов роботи станції.

3.14. Черговий по станції, як правило, проводить кожний поїзд, що відправляється зі станції або прямує безупинно повз станцію, стежить за справним його станом, наявністю і правильним показанням встановлених поїзних сигналів, якщо вони передбачені.

Про відправлення поїзда в повному складі черговий по станції переконується особисто або з доповіді чергового стрілочного поста чи іншого працівника, визначеного ТРА станції.

3.15. На ділянках з диспетчерською централізацією, де немає чергових по станції, і на станціях, що мають електричну централізацію стрілок і сигналів, де черговий по станції за місцевих умов не може проводити поїзди і немає інших працівників (сигналістів, чергових стрілочного поста), відправлення поїздів контролюється за показаннями приладів управління.

3.16. Перелік станцій, де чергові по станції можуть не проводити поїзди, і умови забезпечення безпеки руху при відправленні поїздів встановлюються начальником залізничного цеху.

3.17. Працівник, який проводить поїзд, зобов'язаний упевнитися в тому, що поїзд пройшов у повному складі.

3.18. У разі виявлення в поїзді несправності, що загрожує безпеці руху, а також при прямованні поїзда без встановлених поїзних сигналів працівник, який проводить поїзд, зобов'язаний вжити заходів для його зупинки.

3.19. Відповідальними за правильність формування, приймання та відправлення поїздів, навішування і зняття поїзних сигнальних приладів, що позначають хвіст або голову поїзда, є працівники залізничного транспорту відповідно до своїх обов'язків.

3.20. Дозволяється рух поїздів без хвостових сигналів. При цьому порядок і способи перевірки відправлення і прибуття поїзда в повному складі визначаються керівником залізничного транспорту і вказуються в ТРА станції.

3.21. Час фактичного відправлення чи проходження кожного поїзда і його номер черговий по станції зобов'язаний занести до журналу руху поїздів або у графік виконаного руху і негайно сповістити черговому сусідньої станції, на яку відправлений поїзд, та поїзному диспетчеру, а за потреби передати й інші дані, що характеризують состав поїзда. Крім того, черговий по станції повинен забезпечити передачу необхідних даних про поїзд в автоматизовану систему управління, якщо така впроваджена на підприємстві.

4. Засоби сигналізації та зв'язку під час руху поїздів

4.1. Основними засобами сигналізації та зв'язку під час руху поїздів є автоматичне і напівавтоматичне колійне блокування. На окремих ділянках до реконструкції як засіб зв'язку під час руху поїздів допускається застосовувати електрожезлову систему і телефон.

На малодіяльних ділянках рух поїздів допускається за:

наказами поїзного диспетчера;

допомогою одного жезла;

допомогою одного локомотива.

4.2. При автоматичному блокуванні:

дозволом на зайняття поїздом блок-ділянки є дозвільне показання вихідного або прохідного світлофора;

після зупинки поїзда перед прохідним світлофором з погаслим червоним вогнем, а також з незрозумілим показанням, якщо машиніст бачить або знає, що блок-ділянка, що лежить попереду, зайнята поїздом, йому забороняється продовжувати рух до того часу, поки блок-ділянка не звільниться.

4.3. Якщо машиніст не знає про перебування на блок-ділянці, що лежить попереду, поїзда, він повинен після зупинки відпустити автогальма і, якщо за цей час на світлофорі не з'явиться дозвільний вогонь, вести поїзд до наступного світлофора зі швидкістю не більше 15 км/год з особливою пильністю і готовністю негайно зупинитися, якщо зустрінеться перешкода для подальшого руху.

У разі якщо наступний прохідний світлофор буде в такому самому стані, рух поїзда після обов'язкової зупинки триває в тому самому порядку.

4.4. При напівавтоматичному блокуванні:

дозволом на зайняття поїздом перегону є дозвільне показання вихідного або прохідного світлофора;

на одноколійних ділянках для відкриття вихідного світлофора необхідно попередньо одержати по блок-апарату від чергового сусідньої станції, на яку відправляється поїзд, блокувальний сигнал згоди або переключити блок-систему на відповідний напрямок руху.

4.5. При електрожезловій системі:

дозволом на зайняття поїздом перегону є жезл цього перегону, який вручається машиністу;

усі переговори по телефону з питань руху поїздів, а також вилучення і вкладання жезлів, видача й отримання їх можуть проводитися тільки черговим по станції. При встановленні жезлових апаратів у приміщеннях стрілочних постів вилучення та вкладення жезлів, видача й отримання їх можуть проводитися старшим черговим стрілочного поста з дозволу чергового по станції;

черговий по станції має право передавати без пропуску через жезловий апарат жезл, отриманий з поїзда, що прибув, на поїзд, який відправляється на той самий перегін. У цьому разі необхідно попередньо одержати згоду чергового по сусідній станції, на яку відправляється поїзд.

На станціях, де жезлові апарати мають ключі-жезли, передавати жезл без пропуску через жезловий апарат забороняється.

4.6. Забороняється також:

запитувати дозвіл на вилучення жезла раніше готовності поїзда до відправлення, за винятком випадків безупинного пропускання поїздів або стоянки їх за розкладом не більше п'яти хвилин;

зберігати діючі жезли не вкладеними в апарат;

провозити жезл на сусідній перегін.

4.7. Електрожезлова система вважається несправною і користуватися нею забороняється, якщо:

неможливо вкласти жезл в апарат або витягти жезл із апарата при вільному перегоні;

відсутній (загублений) жезл, що належить перегону;

на жезловому апараті або на індукторі відсутні пломби;

можливе обертання рукоятки індуктора у зворотний бік (разом з якорем);

відхиляється стрілка амперметра жезлового апарата або дзвенить дзвінок у той час, коли сусідня станція не подає струм.

4.8. При телефонних засобах зв'язку дозволом на зайняття поїздом перегону є письмовий дозвіл чергового по станції, який вручається машиністу локомотива.

4.9. На одноколійних перегонах, а також на двоколійних при відправленні по неправильній колії до видачі письмового дозволу машиністу локомотива черговий по станції повинен отримати згоду чергового сусідньої станції на відправлення поїзда.

4.10. На двоколійних перегонах при відправленні по правильній колії видача письмового дозволу проводиться після одержання повідомлення про прибуття на сусідню станцію раніше відправленого поїзда.

4.11. За наявності пристроїв автоматичної реєстрації переговорів чергових по станціях, що обмежують перегін, з машиністами локомотивів за допомогою радіозв'язку дозволом на відправлення поїздів і зайняття ними перегонів (без видачі письмових дозволів) є:

на одноколійних перегонах, а також двоколійних і багатокілійних при відправленні по неправильній колії - згода чергового по станції приймання поїзда і дозвіл чергового по станції відправлення, передані машиністу по радіозв'язку;

на двоколійних перегонах при відправленні по правильній колії - дозвіл чергового по станції відправлення, переданий машиністу по радіозв'язку.

4.12. Автоматична реєстрація переговорів фіксує текст дозволу (який відповідає тексту письмового дозволу), переданого машиністу черговим по станції відправлення, згоду чергового по станції приймання та підтвердження машиністом одержання дозволу.

4.13. За наявності автоматичної реєстрації переговорів в аналогічному порядку проводиться відправлення поїздів і у випадках переходу на телефонні засоби зв'язку при несправності автоматичного, напівавтоматичного блокування, електрожезлової системи, несправності вихідного (маршрутного) світлофора; при відправленні поїздів з колій, що не мають вихідних світлофорів, а також при несправності або відсутності маршрутного показника колії відправлення на груповому світлофорі.

4.14. Під час перерви дії усіх встановлених засобів сигналізації та зв'язку рух поїздів проводиться на одноколійних ділянках за допомогою письмових повідомлень, а на двоколійних - з розмежуванням часом, необхідним на проходження поїздом перегону між станціями.

4.15. Між двома роздільними пунктами, межами яких є стик рамної рейки, або межові стовпчики, або знак "Межа станції", рух поїздів здійснюється маневровим порядком.

5. Рух поїздів

5.1. Швидкість руху на перегонах та станціях визначається виходячи із стану, плану й профілю колії, конструктивних можливостей рухомого складу, маси составів, що обертаються, забезпечення їх гальмовими засобами, умов видимості, наявності перехрестя доріг, вимог, що стосуються переміщення технологічних вантажів і спеціального рухомого складу, та інших умов забезпечення безпеки руху.

5.2. При русі поїздів вагонами уперед швидкість не повинна перевищувати 25 км/год, при веденні поїздів тяговими агрегатами - 35 км/год.

5.3. Для господарських поїздів за наявності радіозв'язку на локомотиві і спеціальному самохідному рухомому складі залежно від конструкції спеціального самохідного рухомого складу і відбудовних поїздів швидкість має бути не більше 35 км/год. Швидкість проходження снігоочисників визначена місцевою інструкцією.

5.4. Швидкість руху при прийманні поїздів на тупикові станційні колії, на частково зайняті колії або до технологічних ділянок виробництва не повинна перевищувати 15 км/год на початку колії приймання.

5.5. Швидкість руху на ділянці, де вимагається її зменшення, повинна бути не більше зазначеної в попередженні або у відповідному наказі, а за відсутності таких вказівок - не більше 15 км/год.

5.6. Швидкість руху спеціального технологічного рухомого складу не повинна перевищувати:

35 км/год - при русі составів з порожніми платформами для совків (без совків);

25 км/год - при русі порожніх шлаковозів, составів з навантаженими платформами для совків;

15 км/год - при русі навантажених шлаковозів, навантажених і порожніх чавуновозів вантажопідйомністю до 100 т, а також навантажених і порожніх візків для виливниць;

10 км/год - при русі ковшів міксерного типу для перевезення чавуну;

5 км/год - при русі мульдових составів, чавуновозів вантажопідйомністю понад 100 т.

5.7. У разі якщо при русі поїздів необхідно забезпечити особливу пильність локомотивоскладальних бригад і попередити їх про проведення робіт, то на такі поїзди видаються письмові попередження.

За наявності радіозв'язку з автоматичною реєстрацією переговорів дозволяється видавати попередження за допомогою радіозв'язку.

Попередження видаються у разі:

несправності колії, пристроїв контактної мережі, переїзної сигналізації, штучних та інших споруд, а також при проведенні будівельних та ремонтних робіт, що вимагають зменшення швидкості або зупинки в дорозі;

введення в дію нових видів засобів сигналізації та зв'язку, а також при включенні нових, переміщенні або скасуванні існуючих світлофорів і через їх несправність, коли світлофор неможливо привести в закрите положення;

відправлення поїзда з вантажами, що виходять за межі габариту навантаження, коли під час проходження цього поїзда необхідно зменшувати швидкість або дотримуватися особливих умов;

роботи на суміжній колії двоколійного або багатокілійного перегону снігоочисника, баластера, рейкоукладача, вантажопідйомного крана, щибенеочисної та інших машин, а також при виконанні вантажно-розвантажувальних робіт;

поставки в поїзд рухомого складу, який не може прямувати зі швидкістю, що визначена для цієї ділянки;

роботи знімних рухомих одиниць в умовах поганої видимості, а також під час перевезення на колійних вагончиках важких вантажів;

в усіх інших випадках, коли вимагається зменшення швидкості або зупинка состава, а також коли необхідно попередити локомотивні бригади про особливі умови прямування.

5.8. На двоколійних перегонах кожна головна колія, як правило, служить для руху поїздів в одному певному напрямку.

Для регулювання руху поїздів за наказом поїзного диспетчера може застосовуватися відправлення поїздів по неправильній колії.

Дозволяється використання кожної з колій двоколійного або багатоколійного перегону для постійного двостороннього руху.

На багатоколійних лініях порядок руху по кожній головній колії визначається керівником залізничного транспорту.

5.9. Прямування поїздів вагонами вперед на головних коліях перегонів дозволяється за присутності на першому по ходу вагоні складача або іншої особи, що виконує його обов'язки. Якщо під час руху вагонами вперед поїзд складачем або особою, що виконує його обов'язки, не супроводжується, то засоби безпеки встановлюються керівником залізничного транспорту.

На підприємствах відкритих гірничих розробок під час прямування вагонами вперед спеціалізованих поїздів (вертушок), які не супроводжуються складачем, перший по ходу вагон має бути обладнаний звуковим, а в темний час доби - світловим сигналами.

5.10. За необхідності поїзди можуть з'єднуватися та прямувати з діючими локомотивами в голові та середині состава.

Організація руху таких поїздів і порядок їх прямування перегонами і станціями встановлюються місцевою інструкцією.

5.11. Пересування господарських поїздів на перегоні здійснюється за вказівкою керівника робіт або особи, що ним уповноважена.

6. Порядок водіння поїздів і спеціального самохідного рухомого складу

6.1. Машиніст локомотива, спеціального самохідного рухомого складу зобов'язаний:

добре знати конструкцію локомотива, спеціального самохідного рухомого складу, профіль ділянок, що обслуговуються, розміщення на них постійних сигналів, сигнальних показників та знаків і їх призначення, діючі графіки, технічно-розпорядчі акти станцій і місцеві інструкції;

при прийманні локомотива, спеціального самохідного рухомого складу переконатися в його справності, особливо гальм, пісочниць та радіозв'язку;

перевірити наявність сигнальних і протипожежних засобів, інших пристроїв, що забезпечують безпеку руху.

6.2. Після причеплення локомотива до состава поїзда, а спеціального самохідного рухомого складу - до господарського поїзда машиніст зобов'язаний:

переконатися в правильності зчеплення локомотива, спеціального самохідного рухомого складу з першим вагоном состава та з'єднання повітряних рукавів, а також у тому, що кінцеві крани між ними відкрито;

зарядити гальмову магістраль стисненим повітрям, переконатися в тому, що падіння тиску не перевищує визначених норм, і випробувати автогальма;

після повного випробування автогальм переконатися у відповідності гальмового натиснення встановленим нормам;

переконатися, що радіостанція працює.

6.3. Під час ведення поїзда машиніст та його помічник зобов'язані:

стежити за колією, сигналами, сигнальними показниками та знаками, дотримуватися їх і промовляти вголос показання всіх сигналів;

стежити за станом і цілісністю состава та за сигналами, які подаються з нього, а на електрифікованих ділянках, крім того, - і за станом контактної мережі;

спостерігати за показаннями приладів, що контролюють безперебійність та безпеку роботи локомотива і спеціального самохідного рухомого складу;

забезпечувати найбільш повне використання потужності локомотива при економному витрачанні електроенергії, палива і мастила;

під час в'їзду на станцію та при проходженні по станційних коліях подавати встановлені сигнали, стежити за правильністю маршруту, за колією і сигналами, що подаються працівниками станції, а також за рухом маневрових локомотивів на суміжних коліях, негайно вживати заходів щодо зупинки в разі виникнення загрози безпеці руху.

6.4. Після зупинки поїзда на станції, якщо в ньому виявлено несправності, машиніст зобов'язаний негайно доповісти про це черговому по станції, а на ділянках, обладнаних диспетчерською централізацією, - поїзному диспетчеру.

6.5. У випадках виявлення на шляху прямування несправностей світлофорів автоблокування, пошкоджень колії, контактної мережі та інших споруд і пристроїв, несправностей у поїздах, що прямують суміжними коліями, а також інших перешкод або несправностей, що загрожують безпеці руху, машиніст зобов'язаний повідомити про ці несправності черговому найближчої станції або поїзному диспетчеру, а за потреби - машиністу поїзда, що прямує суміжною колією.

6.6. У разі необхідності зупинки на станції машиніст зобов'язаний зупинити состав, не проїжджаючи вихідний світлофор (у разі його відсутності - межовий стовпчик) колії приймання. Не доїжджаючи до них, машиніст може зупинити поїзд тільки в тому випадку, якщо переконаний, що весь состав встановлений у межах корисної довжини колії приймання.

6.7. Під час ведення поїзда машиніст повинен:

тримати гальмові пристрої постійно готовими до дії, перевіряти їх на шляху прямування, не допускати падіння тиску в головному резервуарі та магістралі нижче встановлених норм;

при заборонних показаннях постійних сигналів, показаннях сигналів зменшення швидкості та інших сигналів, що вимагають зменшення швидкості, застосовуючи службове гальмування, зупиняти поїзд, не проїжджаючи сигналу зупинки, а сигнал, який вимагає зменшення швидкості, пройти із швидкістю, не більшою встановленої для цього сигналу;

у разі несподіваної подачі сигналу зупинки або раптового виникнення перешкоди застосувати всі наявні засоби екстреного гальмування для зупинки состава;

в умовах сильних туманів, зливи та хуртовини, що різко обмежують видимість сигналів, вести состав з особливою пильністю і в разі потреби зменшувати швидкість для забезпечення безпеки руху.

6.8. На шляху прямування машиністу забороняється:

перевищувати швидкості, встановлені цими Правилами;

відволікатися від керування локомотивом, спеціальним самохідним рухомим складом, його обслуговування та спостереження за сигналами і станом колії;

передавати управління локомотивом помічнику за умови поганої видимості або на ділянках з несприятливим профілем, що вимагає ведення поїзда з особливою пильністю;

вимикати справно діючі пристрої безпеки або втручатися у їх роботу.

6.9. На шляху прямування локомотивоскладальна бригада спостерігає за станом вагонів і вантажів у поїзді. При виявленні несправності вагонів або розвалу вантажів, що загрожують безпеці руху, локомотивоскладальна бригада зобов'язана вжити заходів для зупинки поїзда й усунення виявлених несправностей.

Під час руху складач повинен перебувати на хвостовому або першому вагоні по ходу поїзда.

В окремих випадках допускається проїзд складача в іншій частині состава або в кабіні машиніста локомотива, що вказується в місцевій інструкції.

6.10. У разі прямування поїзда подвійною тягою або з підштовхувальним локомотивом рухом поїзда управляє машиніст ведучого локомотива. Машиністи другого та підштовхувального локомотивів повинні підпорядковуватися всім вказівкам машиніста ведучого локомотива та повторювати їх.

Порядок роботи підштовхувальних локомотивів для кожної ділянки підштовхування встановлюється місцевою інструкцією.

7. Порядок дій за вимушеної зупинки поїзда на перегоні. Рух знімних одиниць

7.1. У разі вимушеної зупинки поїзда на перегоні машиніст зобов'язаний:

зупинити поїзд за можливості на майданчику або прямій ділянці колії, якщо не вимагається екстрена зупинка;

привести в дію автогальма поїзда, а в разі потреби і ручне гальмо локомотива; на спеціальному самохідному рухомому складі - автогальма, а за наявності приладів управління - і допоміжне гальмо;

за наявності радіозв'язку негайно повідомити про зупинку машиністам локомотивів, що прямують по перегону, черговим по станціях в межах перегону, а поїзному диспетчеру - про причини зупинки і необхідні заходи з ліквідації перешкод для руху, що виникли; машиніст спеціального самохідного рухомого складу сповіщає про це керівника робіт у господарському поїзді;

за відсутності радіозв'язку передати повідомлення черговим по станціях або поїзному диспетчеру з найближчого пункту, де є телефонний зв'язок;

якщо зупинка не пов'язана із затримкою поїзда біля світлофора із заборонним показанням, з'ясувати її причини і можливість подальшого руху;

якщо рух поїзда не може бути відновлено протягом десяти і більше хвилин і немає можливості утримувати поїзд на місці автогальмами, привести в дію ручне гальмо локомотива, спеціального самохідного рухомого складу і подати сигнал для приведення в дію наявних у составі ручних гальм (складачем, керівником робіт у господарському поїзді). У поїздах, де таких працівників немає, помічник машиніста в необхідних випадках повинен підкласти під колеса вагонів необхідну кількість гальмових башмаків;

разом з усіма працівниками, що супроводжують поїзд, ужити заходів до усунення виниклої перешкоди для руху, а в необхідних випадках забезпечити огороження поїзда та суміжної колії.

7.2. При вимушеній зупинці поїзда на перегоні, при русі поїзда без супроводу складачем машиніст, крім того, зобов'язаний залучити для огороження поїзда працівників інших служб залізничного транспорту, які перебувають поблизу, з попереднім інструктажем їх про конкретні дії.

При загромадженні сусідньої колії на перегонах ця колія негайно обгороджується помічником машиніста в першу чергу з боку очікуваного поїзда.

7.3. При вимушеній зупинці поїзда складач, а за його відсутності - помічник машиніста зобов'язаний:

привести в дію ручні гальма, а в необхідних випадках на вимогу машиніста підкласти під колеса вагонів гальмові башмаки;

вжити всіх можливих заходів для усунення перешкод для руху, що виникли;

оглянути поїзд, з'ясувати, чи він у повному складі;

перевірити наявність хвостових сигналів (якщо такі передбачені);

у необхідних випадках обгородити поїзд та суміжну колію.

Рух відновлюється машиністом після повідомлення складача (помічника машиніста) про готовність поїзда до подальшого прямування.

7.4. У разі зупинки на перегоні машиністу забороняється приводити в рух локомотив без сигналу складача або керівника робіт у випадках:

коли поїзд був зупинений за сигналом складача, керівника робіт;

при зупинці поїзда для вивантаження і навантаження вантажів.

7.5. Огородження поїзда, що зупинився на перегоні, проводиться негайно після зупинки, якщо поїзд був відправлений під час перерви дії всіх установлених засобів сигналізації та зв'язку.

В усіх випадках негайно має бути огорожене місце перешкоди для руху поїздів на суміжній колії двоколійного чи багатоколійного перегону і, в першу чергу, з боку поїзда, що очікується.

7.6. При обслуговуванні локомотива одним машиністом порядок його дій при вимушеній зупинці поїзда на перегоні встановлюється начальником залізничного цеху.

7.7. Якщо поїзд зупинився на підйомі і в хвості його немає підштовхувального локомотива, машиніст за потреби може осадити поїзд на легший профіль того самого перегону.

У цьому випадку, якщо перший по ходу у бік осаджування вагон не обладнаний пристроями звукової і світлової сигналізації, попереду поїзда, що осаджується, повинен бути працівник локомотивної бригади, складач або керівник робіт у господарському поїзді.

Швидкість осаджування поїзда має бути не більше 5 км/год.

Осаджування не допускається:

під час туману, хуртовини та за інших несприятливих умов, коли сигнали важко розпізнаються;

на перегонах, обладнаних автоблокуванням;

якщо поїзд, що зупинився, був відправлений під час перерви дії всіх установлених засобів сигналізації та зв'язку.

7.8. Поїзд, що перебуває на перегоні, може бути повернений на станцію відправлення тільки за розпорядженням чергового цієї станції.

7.9. Якщо поїзд не може самостійно рухатися після зупинки, він виводиться з перегону допоміжним локомотивом.

7.10. Якщо викликано відбудовний поїзд або допоміжний локомотив, то поїзд, що зупинився, не може починати рухатися, поки не прибуде допомога або не буде дано дозвіл на рух.

8. Рух знімних одиниць

8.1. Рух знімних рухомих одиниць проводиться без видачі поїзних документів на право зайняття перегону.

8.2. На перегонах, що мають тунелі чи великі мости, а також складні умови плану і профілю, порядок руху знімних одиниць устанавлюється керівником залізничного транспорту і вказується в ТРА станції.

8.3. Рух знімних рухомих одиниць не повинен викликати жодних порушень у поїзній і маневровій роботі.

8.4. Усі знімні рухомі одиниці, що прямують ділянками з електричними рейковими колами, повинні мати осі колісних пар з електричною ізоляцією.

Заступник Міністра

С. Л. Біленький