

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства

транспорту України

04 листопада 2003 року № 854

(у редакції наказу Міністерства
інфраструктури України

від 07 листопада 2017 року № 373)

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України
29 листопада 2017 р. за № 1449/31317

Інструкція з руху поїздів і маневрової роботи на метрополітенах України

I. Загальні положення

1. Ця Інструкція визначає правила й порядок:

приймання, відправлення, проходження поїздів станціями, перегонами, з'єднувальними вітками, проведення маневрів у разі застосування різних засобів сигналізації та зв'язку для руху поїздів як за нормальної їх дії, так і у разі несправності;

руху поїздів (составів) під час виконання будь-яких робіт на коліях, спорудах і пристроях;

організації руху поїздів (составів) під час закриття колій перегонів (ділянок), станційних колій;

руху допоміжних поїздів;
руху поїздів за умови зниження видимості, затоплення колії;
видачі попереджень на поїзди (состави);
формування та руху господарських поїздів;
пропускання пробних поїздів на ділянки ліній, що будуються;
дій працівників в інших випадках, пов'язаних з рухом поїздів і маневровою роботою;
інші правила й порядок щодо організації руху поїздів і маневрової роботи.

2. У цій Інструкції використовуються такі скорочення:

АЛС – автоматична локомотивна сигналізація;
АЛС-АРШ – автоматична локомотивна сигналізація з автоматичним регулюванням швидкості;
АРШ – автоматичне регулювання швидкості;
ВПРС – виправно-підбивально-рихтувальна машина;
ДС – начальник станції;
ДСП – черговий по станції метрополітену;
ДСЦП – черговий станційного поста централізації;
ДЦХ – диспетчер поїзний;
електромеханік СЦБ – працівник служби автоматики, телемеханіки та зв'язку (сигналізації) за посадою не нижче електромеханіка СЦБ;
ЕПК (ЕПВ) – електропневматичний клапан (вентиль);
ІСИ – Інструкція із сигналізації на метрополітенах України;
машиніст господарського поїзда – водій дрезини, машиніст мотовоза, машиніст крана на залізничному ході, машиніст залізнично-будівельних машин;
мотодепо – відділення (дільниця) моторно-рейкового транспорту (ремонтно-транспортна дільниця);
оператор – оператор поста централізації;

ОЧ – відсутність частоти;

перегонка – состав, що прямує без пасажирів та без зупинення на станціях;

показчик АЛС – сигнальний прилад у кабіні керування електропоїздом;

помічник майстра шляхового – працівник служби колії та тунельних споруд за посадою не нижче помічника майстра шляхового;

ПТЕ – Правила технічної експлуатації метрополітенів України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 04 листопада 2003 року № 854, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 12 травня 2004 року за № 590/9189 (у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 12 листопада 2014 року № 578);

СЦБ – сигналізація, централізація та блокування;

ТРА – технічно-розпорядчий акт;

УАВА – універсальний автоматичний вимикач автостопа.

3. Терміни вживаються у цій Інструкції у значенні, наведеному в ПТЕ.

II. Загальні вимоги щодо організації руху поїздів

1. Кожна станція в частині керування рухом поїздів і кожен поїзд (состав) мають перебувати одночасно в розпорядженні тільки одного працівника:

станції на лініях, обладнаних диспетчерською централізацією, – ДЦХ, а за його розпорядженням і під його контролем – ДСЦП (на станціях з колійним розвитком) і ДСП (на станціях без колійного розвитку);

станції на лініях, на яких диспетчерська централізація тимчасово не діє, – ДСЦП та ДСП за розпорядженням і під контролем ДЦХ;

технічна станція електродепо – ДСЦП під контролем ДЦХ;

поїзд (состав) – локомотивної бригади.

На перегонах локомотивна бригада підпорядковується ДЦХ, а на станціях – ДЦХ або за його розпорядженнями ДСЦП чи ДСП.

На закритій колії перегону (ділянці), з'єднувальної вітки, станційній колії локомотивна бригада підпорядковується ДЦХ, на закритій парковій та іншій колії технічної станції електродепо – ДСЦП, у разі виконання на закритій колії робіт – керівнику робіт.

2. На станціях, які обладнані постами системи телекерування роботою станції, обов'язки ДСЦП або ДСП виконують чергові станційного поста телекерування.

На станціях із колійним розвитком черговим із приймання та відправлення поїздів метрополітену дозволяється виконувати обов'язки оператора.

3. Усі операції з приймання, відправлення та проходження поїздів, а також під час проведення маневрової роботи мають проводитись чітко, з точним виконанням вимог ПТЕ, ІСИ, цієї Інструкції та ТРА станції.

Усі розпорядження з руху поїздів і маневрової роботи повинні даватися стисло й чітко. Працівник, який дав розпорядження, повинен кожного разу вислухати стисле його повторення, переконатися в тому, що його зрозуміли правильно, та отримати повідомлення від виконавця після виконання розпорядження.

4. Порядок руху поїздів і маневрової роботи у разі виникнення різних позаштатних ситуацій, що створюють небезпеку для життя й здоров'я людей, збереження технічних засобів і споруд метрополітену, визначається окремими нормативно-технічними документами (інструкціями, положеннями тощо), які затверджуються керівництвом метрополітену.

5. Керування приладами СЦБ, відкриття та закриття світлофорів (крім світлофорів автоматичної дії) для організації руху поїздів і маневрової роботи здійснюється:

під час місцевого керування електричною централізацією – ДСЦП або за його розпорядженням оператором під контролем ДЦХ;

під час диспетчерського керування електричною централізацією – ДЦХ або за його розпорядженням оператором.

Передавання керування електричною централізацією станції з диспетчерського керування на місцеве й навпаки здійснюється за розпорядженням ДЦХ у порядку, визначеному керівництвом метрополітену.

Перш ніж передати керування електричною централізацією з диспетчерського керування на місцеве, ДЦХ зобов'язаний повідомити ДСЦП про поїзний стан на станції та прилеглих перегонах.

6. ДСЦП або ДСП, виявивши особисто або за повідомленням інших працівників несправність колій, стрілочних переводів, тунельних споруд, пристроїв СЦБ, зв'язку, контактної мережі, повинен оформити про це запис у журналі огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ, зв'язку та контактної мережі (далі – журнал огляду) і негайно сповістити про це ДЦХ та чергового працівника, який обслуговує ці пристрої, або диспетчера (відповідального чергового) відповідної служби.

Про усунення несправності відповідним працівником на зазначеній станції також оформлюється запис у журналі огляду. ДСЦП або ДСП засвідчує цей запис своїм підписом і доводить до відома ДЦХ.

Дозволяється передавати повідомлення про виявлення та усунення несправності телефонограмою поїзним диспетчерським зв'язком, поїзним радіозв'язком, тунельним, стрілочним зв'язком (якщо здійснюється запис та архівація останнього) або аварійно-технологічним радіозв'язком з подальшим підтвердженням особистим підписом запису в журналі огляду.

7. У разі необхідності користування пломбованими кнопками або кнопками з лічильником має бути оформлено запис у журналі огляду про розпломбування або зміну показань лічильника із зазначенням причини

користування.

Показання кнопок із лічильниками зазначаються ДСЦП у журналі огляду під час приймання та здавання чергування.

У разі комп'ютерного керування пристроями СЦБ, коли органи керування не пломбуються і не мають лічильників та забезпечується реєстрація дій чергового персоналу щодо користування пристроями СЦБ, дозволяється не оформлювати записи в журналі огляду.

Допускається (у разі комп'ютерного керування пристроями СЦБ) оформлювати запис про використання окремих органів керування, перелік яких вказується в ТРА станції.

8. У всіх випадках приймання поїзда на станцію, відправлення поїзда зі станції або маневрового пересування за заборонним показанням відповідного світлофора напівавтоматичної дії (вхідного, вихідного, маневрового) ДСЦП або ДЦХ перш ніж скористатися кнопкою запрошувального сигналу, або дати машиністу електропоїзда відповідний дозвіл на проїзд світлофора із заборонним показанням, зобов'язаний в порядку, встановленому ТРА станції, переконатися у вільності колії приймання або відправлення, колійних і стрілочних ділянок, що входять до маршруту прямування, у вільності негабаритних колійних ділянок, пов'язаних з маршрутом прямування, в правильності встановлення та замикання (запирання) стрілок за маршрутом, в тому числі охоронних, вжити заходів щодо унеможливлення переведення стрілок, що входять до маршруту, в тому числі охоронних (надіти на кнопки (рукоятки) стрілок та на відповідні маршрутні кнопки червоні ковпачки або виконати операції щодо унеможливлення користування відповідними функціями у разі комп'ютерного керування).

У разі відправлення поїзда зі станції ДСЦП або ДЦХ, крім того, повинен з'ясувати поїзний стан на перегоні.

Запрошувальний сигнал світлофора має бути відкритим, доки кабіна керування поїздом (составом) не проміне світлофор.

У зазначених випадках у настільному журналі руху поїздів і маневрової роботи повинна бути зроблена відповідна відмітка: «За запрошувальним сигналом», «За усним наказом», «За копією наказу», «За усним розпорядженням», «За ручним (звуковим) сигналом».

9. Диспетчерські накази записуються у ДЦХ в журналі диспетчерських наказів, а на станціях – у журналах диспетчерських наказів або на бланках встановленої форми:

на станціях з колійним розвитком – ДСЦП;

на станціях без колійного розвитку – ДСП.

Форми бланків, наказів, розпоряджень встановлюються цією Інструкцією та нормативно-технічними документами з цього питання.

Дозволи та копії наказів ДЦХ, що виписуються на бланках встановленої форми, повинні завірятися на станціях із колійним розвитком ДСЦП, а на станціях без колійного розвитку – ДСП.

Порядок ведення облікових форм, що застосовуються в поїзній та маневровій роботах, затверджується керівництвом метрополітену.

10. Форми наказів, бланків, розпоряджень та іншої поїзної документації щодо організації руху поїздів та роботи чергового персоналу, не передбачені цією Інструкцією, з урахуванням особливостей метрополітену встановлюються керівництвом метрополітену.

11. Передавання наказів і розпоряджень, а також переговори між ДЦХ та локомотивними бригадами, ДСЦП, ДСП, черговими по електродепо та іншими працівниками, робота яких пов'язана з рухом поїздів і маневровою роботою, повинні здійснюватися поїзним диспетчерським зв'язком, поїзним радіозв'язком, тунельним зв'язком, маневровим радіозв'язком, стрілочним зв'язком (якщо здійснюється запис переговорів останнім) чи аварійно-технологічним радіозв'язком (за його наявності).

Передавання наказів (розпоряджень), а також переговори зазначеними видами зв'язку мають записуватися приладами звукозапису (здійснюватися їх архівація) з реєстрацією часу.

Порядок збереження звукозаписів (архівації) переговорів, які здійснюються зазначеними видами зв'язку, встановлюється керівництвом метрополітену.

Допускається передавання зазначених наказів (розпоряджень), ведення переговорів іншими видами зв'язку, якщо здійснюється їх звукозапис (архівація).

12. У разі вимушеного проїзду поїздом (составом) світлофора, на якому раптово змінилось дозвільне показання на заборонне під час наближення до нього, або проїзду світлофора із заборонним показанням з інших причин машиніст електропоїзда (машиніст господарського поїзда) зобов'язаний зупинити поїзд (состав) і негайно доповісти про це ДЦХ або ДСЦП. Подальший рух після зупинення дозволяється згідно з порядком щодо випадків проїзду відповідного світлофора із заборонним показанням, встановленим пунктом 8 розділу II, пунктом 6 глави 2 розділу III, пунктами 9 та 10 глави 1 розділу IV цієї Інструкції.

13. Проїзд електрорухомим складом скоби колійного електромеханічного автостопа, що має загороджувальне положення, та нерухомої скоби автостопа має здійснюватися зі швидкістю не більше ніж 5 км/год (якщо можливо – з вимкненими тяговими двигунами).

Після того як електрорухомий склад проїхав скобу автостопа та зупинився, машиніст електропоїзда повинен вжити заходів щодо закриття зривного клапана поїзного автостопа, відновити контакти УАВА і далі прямувати зі швидкістю, яка встановлена ПТЕ щодо руху поїздів (составів) після проїзду світлофора із заборонним показанням чи наближення до тупикового упора або до іншої перешкоди.

Якщо зривний клапан поїзного автостопа не закритися, тоді необхідно зірвати пломбу та відключити УАВА. У всіх випадках відключення УАВА у разі несправності автостопної магістралі або зривного клапана автостопа машиніст електропоїзда зобов'язаний доповісти про несправність та зрив пломби ДЦХ й подати заявку на зняття состава з лінії для позапланового огляду.

14. Машиніст електропоїзда зобов'язаний повідомити ДЦХ поїзним чи аварійно-технологічним радіозв'язком, або тунельним зв'язком про:

виявлення чи виникнення несправності пристроїв рухомого складу, технічних засобів СЦБ і зв'язку, пошкодження колії, споруд, контактної рейки та інших пристроїв, несправності поїзда, що прямує суміжною колією;

усі відхилення від графіка руху поїздів на 30 секунд і більше, вимушені зупинки;

зупинення перед світлофором із заборонним показанням або внаслідок невіддалення поїзда, що прямує попереду, чи його зупинення;

появу заборонних сигнальних показань світлофорів, АЛС «0», «ОЧ» (у тому числі короткочасної появи «0», «ОЧ»);

зупинення поїзда за сигнальними показаннями АЛС «0» або «0» та «ОЧ», що чергуються;

непередбачуване зменшення швидкості руху або зупинення;

проїзд світлофора із заборонним показанням, у тому числі за запрошувальним сигналом;

проїзд без зупинки станцій, сигнальних знаків, що вказують місця зупинення рухомого складу, передбачених графіком руху поїздів чи розпорядженнями ДЦХ;

наявність будь-яких перешкод для руху поїздів, сторонніх людей на шляху прямування;

появу задимлення, води на коліях, зниження видимості тощо.

15. Швидкість поїзда не більше ніж 20 км/год повинна зберігатись упродовж 25-30 с:

після зміни сигнального показання АЛС «ОЧ» на дозвільне сигнальне показання АЛС у кабіні керування електропоїздом зі справними та увімкненими пристроями АЛС-АРШ, у тому числі у разі короткочасної появи «ОЧ» після сигнального показання АЛС «0» під час проїзду межі двох суміжних рейкових кіл (на випадки короткочасної появи «ОЧ» після дозвільного сигнального показання АЛС ця вимога не поширюється);

після проїзду світлофора з дозвільним сигнальним показанням поїздом (составом) з несправними та вимкненими пристроями АЛС-АРШ або поїздом, який не обладнано пристроями АЛС-АРШ, якщо перед цим зазначений поїзд (состав) проїхав попередній світлофор із заборонним показанням.

16. Якщо після відкриття світлофора напівавтоматичної дії на дозвільне показання виникла необхідність змінити маршрут прямування поїзда (состава), ДЦХ або ДСЦП зобов'язаний дати локомотивній бригаді команду зупинитися, заборонити будь-які пересування й попередити її поїзним радіозв'язком, поїзним диспетчерським, тунельним зв'язком, маневровим або аварійно-технологічним радіозв'язком про перекриття світлофора на заборонне показання та зміну маршруту прямування. Перекривати світлофор і змінювати маршрут прямування дозволяється тільки після отримання підтвердження від локомотивної бригади про правильність сприйняття попередження та зупинення поїзда (маневрового состава).

В екстрених випадках перекриття світлофорів на заборонне показання здійснюється згідно з порядком, встановленим керівництвом метрополітену.

17. На станціях, що обладнані пристроями контролю нижнього габариту електрорухомого складу, маршрут відправлення головною колією або подавання на станційну колію поїзда (состава), у якого виявлено порушення габариту, в автоматичному режимі не задається. Задання зазначених маршрутів

у цьому випадку здійснюється згідно з порядком, встановленим інструкцією з експлуатації цих пристроїв та інструкцією про порядок користування пристроями електричної централізації, затвердженими керівництвом метрополітену.

18. У разі коли сигнальні вогні основного світлофора не горять, за наявності сигнальних вогнів на повторювальному світлофорі, локомотивна бригада повинна керуватися сигнальними показаннями повторювального світлофора.

19. На світлофорі напівавтоматичної дії, який обладнано маршрутним показчиком, відсутність показань маршрутного показчика не є перешкодою для виконання вимог сигналу (дозвільного показання або увімкненого запрошувального сигналу). Про несправність маршрутного показчика локомотивна бригада зобов'язана повідомити ДЦХ або ДСЦП.

У разі заборонного показання світлофора та неувімкненого його запрошувального сигналу наявність показання маршрутного показчика не слугує сигналом, що дозволяє рух.

20. У разі вимкнення половини пневматичних гальм поїзда (состава) або прямування допоміжного поїзда з несправним поїздом (составом), пневматичні гальма якого не задіяні, рух на спуску 0,040 і більше здійснюється зі швидкістю не більше ніж 20 км/год.

Про наявність у поїзді половини неробочих пневматичних гальм або незадіяння пневматичних гальм у складі з'єданого состава машиніст електропоїзда повинен повідомити ДЦХ. У цьому випадку машиністу електропоїзда забороняється без дозволу ДЦХ відправлятися на перегін (прямувати перегоном), який має спуск 0,040 і більше. ДЦХ повинен дозволити відправлення (прямування) несправного поїзда або з'єданого состава тільки після звільнення цього перегону поїздом, який прямує попереду.

21. Перелік станцій, на яких допускається виконання обов'язків ДСЦП чи ДСП однією особою, затверджується начальником служби руху.

22. Приміщення станційного поста централізації, станційного поста телекерування роботою станції, а також чергового по станції під час відсутності чергового персоналу служби руху повинні бути зачинені на замок, ключ від якого має зберігатися у ДСЦП, ДСП.

23. До початку чергування ДСЦП та ДСП зобов'язані:

ознайомитися з графіком руху поїздів, з поїзним станом на станції, планом наступної роботи, наявними наказами та розпорядженнями, що стосуються руху поїздів і маневрової роботи;

перевірити, на якому керуванні перебувають пристрої електричної централізації (диспетчерському або місцевому), переконатися в справності приладів керування пристроями СЦБ і зв'язку та наявності пломб відповідно до опису;

перевірити, чи увімкнено пристрої контролю проходження в тунель, і переконатись у їх справності відповідно до діючих інструкцій про порядок користування ними;

перевірити наявність на робочому місці й справність сигнального приладдя та інвентарю;

ознайомитись із записами в поїзній документації, що ведеться ДСЦП та ДСП.

Прийняття та здавання чергування оформлюється в журналі огляду за формою:

« ____ » _____ 20__ року _____ год. _____ хв.

Чергування прийняв	ДСЦП	(підпис)	(прізвище)
	ДСП	(підпис)	(прізвище)
Чергування здав	ДСЦП	(підпис)	(прізвище)

За наявності кнопок з лічильниками перед текстом про приймання та здавання чергування зазначаються показання лічильників.

24. Технологічні «вікна» для виконання робіт з поточного утримання й ремонту паркових та інших колій, контактної рейки, пристроїв електропостачання, СЦБ та інших пристроїв технічної станції електродепо повинні розпочинатися не раніше, ніж після зняття з лінії в електродепо останнього поїзда (состава), передбаченого графіком руху поїздів, та закінчуватися не пізніше ніж за 15 хвилин до початку відправлення поїздів (составів) на лінію або їх приймання з лінії. Тривалість технологічного «вікна» в денний час повинна становити не менше ніж 2 години, у нічний час – не менше ніж 3,5 години.

III. Рух електропоїздів

1. Рух електропоїздів лініями та з'єднувальними вітками

1. Основним засобом сигналізації під час руху електропоїздів лініями та з'єднувальними вітками є система АЛС-АРШ.

Резервним засобом сигналізації під час руху поїздів лініями та з'єднувальними вітками є автоматичне колійне блокування (автоблокування).

АЛС-АРШ як основний засіб сигналізації під час руху електропоїздів застосовується для організації руху електропоїздів, обладнаних пристроями АЛС-АРШ, а автоматичне колійне блокування – для організації руху електропоїздів, що не обладнані пристроями АЛС-АРШ, електропоїздів з несправними та вимкненими пристроями АЛС-АРШ і для організації руху господарських поїздів.

2. Система АЛС-АРШ як основний засіб сигналізації для руху поїздів

передбачає, що сигнальні вогні світлофорів автоблокування (світлофорів автоматичної дії) повинні бути нормально вимкненими, а світлофорів напівавтоматичної дії – нормально увімкненими.

Світлофори напівавтоматичної дії повинні мати два режими роботи:

режим АРШ – у разі вимкненого автоблокування (вимкнених сигнальних вогнів світлофорів автоматичної дії);

режим автоблокування – у разі увімкненого автоблокування (увімкнених сигнальних вогнів світлофорів автоматичної дії).

Рух електропоїздів лінією у разі вимкненого автоблокування здійснюється за сигнальними показаннями АЛС і показаннями вхідних та вихідних світлофорів напівавтоматичної дії в режимі АРШ.

Проїзд світлофорів автоматичної дії з нормально вимкненими сигнальними вогнями здійснюється за сигнальними показаннями АЛС.

Рух електропоїздів у режимі автоблокування здійснюється за сигнальними показаннями АЛС і показаннями світлофорів напівавтоматичної та автоматичної дії в режимі автоблокування.

3. Нормально рух електропоїздів за сигнальними показаннями АЛС у разі вимкнених або увімкнених сигнальних вогнів світлофорів автоматичної дії здійснюється:

на двоколійних перегонах, де кожна колія обладнана АЛС-АРШ для одностороннього руху, – кожною колією тільки в одному напрямку (непарні поїзди – непарною головною колією, парні поїзди – парною головною колією, кожна з яких є правильною для поїздів одного напрямку);

на станціях із колійним розвитком і з'єднувальних вітках, де кожна колія обладнана АЛС-АРШ для двостороннього руху, – кожною колією в обох напрямках (парному та непарному).

4. Під час руху електропоїзда лінією машиніст електропоїзда зобов'язаний спостерігати за сигнальними показаннями світлофорів та

сигнальними показаннями АЛС основної і попереджувальної сигналізації й суворо виконувати їх вимоги. У разі необхідності машиніст електропоїзда повинен своєчасно вживати заходів щодо зниження швидкості до допустимої або зупинення поїзда.

5. Особливості подавання основної та попереджувальної сигналізації АЛС для кожної лінії метрополітену зазначаються в інструкціях, затверджених керівником метрополітену.

6. Якщо попереджувальне сигнальне показання АЛС про допустиму швидкість руху на наступній за напрямком руху колійній або стрілочній ділянці нижче від допустимої швидкості руху на цій ділянці колії, машиніст електропоїзда зобов'язаний своєчасно вжити заходів щодо зниження швидкості до допустимої за попереджувальною сигналізацією, не допускаючи в цьому разі під час в'їзду на колійну або стрілочну ділянку, що розташована попереду за напрямком руху, автоматичне (примусове) гальмування від пристроїв АРШ, у разі попереджувального сигнального показання АЛС «0» або «ОЧ» – знизити швидкість до 20 км/год з готовністю до зупинення.

7. У разі сигнального показання АЛС «0» (за винятком його короткочасної появи) швидкість подальшого руху поїзда (состава) після зупинення повинна бути не більше ніж 20 км/год з натиснутою педаллю (кнопкою) пильності до появи дозвільного показання АЛС. Про сигнальне показання АЛС «0» і швидкість руху не більше ніж 20 км/год машиніст електропоїзда повинен доповісти ДЦХ поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком. ДЦХ у разі необхідності інформує машиніста електропоїзда про поїзний стан на такому перегоні та прилеглий за напрямком руху станції.

8. У разі появи, коли справно діють пристрої АЛС-АРШ, сигнального показання АЛС «ОЧ» (у тому числі у разі короткочасної появи «ОЧ» після

сигнального показання АЛС «0» на попередньому рейковому колі під час проїзду межі двох суміжних рейкових кіл, за винятком випадків короткочасної появи «ОЧ» після дозвільного показання АЛС) машиніст електропоїзда зобов'язаний зупинити поїзд (состав), доповісти про це ДЦХ поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком, після чого продовжити рух зі швидкістю не більше ніж 20 км/год з натиснутою педаллю (кнопкою) пильності до появи дозвільного сигнального показання АЛС і далі вести поїзд із зазначеною швидкістю впродовж 25-30 секунд. У цьому випадку машиніст електропоїзда повинен вести поїзд (состав) з підвищеною пильністю, особливо у випадках:

появи сигнального показання АЛС «ОЧ» після сигнального показання АЛС «0» на попередньому за напрямком руху рейковому колі, що є однією з основних ознак зламу ходової рейки на рейковому колі з показанням «ОЧ» або перебування на ньому рухомого складу, у разі короткочасної появи «ОЧ» під час проїзду межі двох суміжних рейкових кіл – зламу ходової рейки поблизу ізолюючого стику;

появи сигнального показання АЛС «ОЧ» під час руху в межах станції (що є ознакою зламу ходової рейки або неготового маршруту чи втрати контролю однієї зі стрілок, що входять до маршруту прямування).

9. У разі появи сигнального показання АЛС «0» або «ОЧ» у межах пасажирської платформи станції машиніст електропоїзда зобов'язаний зупинити поїзд (состав) біля сигнального знака «Зупинка першого вагона» та доповісти про це ДЦХ.

Якщо після зупинення, під час стоянки поїзда на станції, заборонне сигнальне показання АЛС «0» або «ОЧ» зміниться на дозвільне, допускається не доповідати ДЦХ про появу заборонного сигнального показання.

Якщо показання АЛС «0» або «ОЧ» зберігається після зупинення на станції – далі діяти відповідно до пункту 11 глави 2 цього розділу для відправлення поїзда зі станції за заборонним сигнальним показанням АЛС «0»

або «ОЧ».

10. Під час повідомлення ДЦХ про сигнальне показання АЛС «0» або «ОЧ» машиніст електропоїзда повинен вказати номер рейкового кола (за сигнальним знаком «Межа рейкового кола») або номер пікету.

У разі зупинення перед світлофором із заборонним показанням машиніст електропоїзда повинен вказати найменування світлофора, у разі зупинення перед поїздом, що зупинився попереду, – номер рейкового кола (за сигнальним знаком «Межа рейкового кола») або номер пікету.

11. Про сигнальне показання АЛС «0» або «ОЧ» на рейковому колі ДЦХ повинен своєчасно повідомити машиніста електропоїзда (состава), який прямує услід, з наступним отриманням від нього зворотної інформації про сигнальне показання АЛС під час прямування на зазначеному рейковому колі або його зупинення.

Якщо сигнальне показання АЛС «0» або «ОЧ» на цьому рейковому колі повторюється на поїзді (составі), який прямує услід, ДЦХ повинен повідомити про це поїзним чи аварійно-технологічним радіозв'язком одночасно всім машиністам електропоїздів на лінії (повідомлення повторюється кілька разів). У цьому випадку прямування за сигнальним показанням «0» або «ОЧ» зі швидкістю не більше ніж 20 км/год із натиснутою педаллю (кнопкою) пильності за усною вказівкою ДЦХ може здійснюватися без попереднього зупинення поїзда (состава), у разі зупинення поїзда перед світлофором із заборонним показанням або перед поїздом, який зупинився попереду, рух здійснюється за диспетчерським регулюванням.

12. У разі несправності основного комплекту поїзних пристроїв АЛС-АРШ машиніст електропоїзда після зупинення повинен перейти на керування від резервного комплекту АЛС-АРШ та повідомити про це ДЦХ поїзним чи аварійно-технологічним радіозв'язком, тунельним зв'язком чи через

ДСЦП (ДСП).

Подальший рух поїзда здійснюється з пасажирями до позапланового або планового зняття в електродепо чи пункт технічного обслуговування.

Під час руху поїзда (состава) з використанням тільки резервного комплекту АЛС-АРШ, коли основний комплект АЛС-АРШ вимкнений через несправність, попереджувальна сигналізація АЛС про допустиму швидкість руху на наступній за напрямком руху ізольованій колійній або стрілочній ділянці може не подаватися.

13. У разі несправності ЕПК (ЕПВ), коли поїзні пристрої АЛС-АРШ справні та увімкнені, машиніст електропоїзда (состава) після зупинення повинен:

доповісти про несправність ДЦХ поїзним чи аварійно-технологічним радіозв'язком чи тунельним зв'язком;

увімкнути у встановленому порядку режим обмеження швидкості АРШ;

повідомити ДЦХ про увімкнення режиму обмеження швидкості АРШ та готовність до подальшого руху;

подати ДЦХ заявку про зняття поїзда (состава) з лінії в електродепо або найближчий пункт технічного обслуговування.

Подальший рух поїзда здійснюється в режимі обмеження швидкості АРШ з натиснутою педаллю (кнопкою) пильності, керуючись сигнальними показаннями АЛС і дозвільним показанням світлофорів напівавтоматичної дії в режимі АРШ, зі швидкістю, яку допускає режим обмеження швидкості:

у разі сигнального показання АЛС «80», «70» або «60» – зі швидкістю не більше ніж 40 км/год;

у разі сигнального показання АЛС «40», «0» або «ОЧ» – зі швидкістю не більше ніж 20 км/год.

У цьому випадку сигнальні вогні світлофорів автоматичної дії дозволяється не вмикати, пасажирі з поїзда повинні бути висаджені на найближчій станції, поїзд має бути знято з лінії в електродепо або найближчий

пункт технічного обслуговування, а за необхідності – на вільну станційну колію найближчої станції з колійним розвитком.

ДЦХ після отримання повідомлення від машиніста електропоїзда про зупинення через несправність ЕПК (ЕПВ) та подальший рух у режимі обмеження швидкості АРШ повинен:

вжити заходів щодо затримки поїздів на станціях, не допускаючи їх відправлення з пасажирами на перегін, який зайнятий поїздом, що зупинився через несправність, або перегін, що прилягає до станції, де зупинився поїзд внаслідок несправності ЕПК (ЕПВ);

попередити машиніста електропоїзда з несправним ЕПК (ЕПВ) про маршрут прямування;

попередити машиністів електропоїздів, які прямують услід за несправним поїздом (составом), про рух зі зменшеною швидкістю, контролювати їх прямування;

дати розпорядження ДСЦП, ДСП найближчої станції про зустріч поїзда з несправністю і надання допомоги з висадки пасажирів;

дати розпорядження ДСЦП, ДСП відповідних станцій про контроль за прямуванням поїзда в режимі обмеження швидкості АРШ та зняття його з головної колії лінії (із зазначенням місця зняття).

У цьому випадку ДЦХ повинен особисто контролювати прямування поїзда з несправністю за допомогою контрольних приладів апарата керування диспетчерської централізації та за повідомленнями ДСЦП, ДСП.

14. У виняткових випадках допускається рух поїзда (состава) з вимкненими через несправність поїзними пристроями АРШ – основного та резервного комплектів пристроїв АРШ (у випадках, коли внаслідок несправності зазначених поїзних пристроїв поїзд (состав) неможливо привести в рух або можливий рух зі швидкістю не більше ніж 20 км/год).

Рух поїзда (состава) з вимкненими через несправність пристроями АРШ може здійснюватися без допоміжного поїзда під контролем ДЦХ.

У цьому випадку машиніст електропоїзда повинен:

доповісти ДЦХ поїзним чи аварійно-технологічним радіозв'язком, тунельним зв'язком про несправність поїзних пристроїв АРШ (основного та резервного комплектів) і необхідність їх вимкнення для прямування зі швидкістю не більше ніж 40 км/год;

повідомити ДЦХ про необхідність висадки пасажирів на найближчій станції та зняття поїзда з головної колії;

після отримання дозволу ДЦХ на подальший рух вимкнути у встановленому порядку несправні пристрої АРШ;

за наявності дозвільного сигнального показання АЛС чи сигнального показання АЛС «0» привести поїзд у рух (після отримання попереднього дозволу на це від ДЦХ) з натиснутою педаллю (кнопкою) пильності.

Подальший рух із вимкненими пристроями АРШ здійснюється за сигнальними показаннями АЛС та дозвільним показанням світлофорів напівавтоматичної дії в режимі АРШ:

у разі сигнального показання АЛС «80», «70» або «60» – зі швидкістю не більше ніж 40 км/год;

у разі сигнального показання АЛС «40» або «0» – зі швидкістю не більше ніж 20 км/год.

У цьому випадку сигнальні вогні світлофорів автоматичної дії дозволяється не вмикати.

У разі несправності поїзних пристроїв АЛС-АРШ, коли в наявності лише сигнальне показання «ОЧ» або відсутні сигнальні показання АЛС, машиніст електропоїзда зобов'язаний:

повідомити ДЦХ про несправність, подати заявку про увімкнення автоблокування;

вимкнути пристрої АРШ;

здійснювати рух при натиснутій педалі (кнопці) пильності зі швидкістю не більше ніж 20 км/год до увімкнення автоблокування;

здійснювати рух при натиснутій педалі (кнопці) пильності зі швидкістю

не більше ніж 40 км/год після увімкнення автоблокування та наближення поїзда на відстань видимості першого за напрямком руху світлофора з дозвільним показанням у режимі автоблокування.

Пасажирів з поїзда потрібно висадити на найближчій станції, а поїзд за регулюванням ДЦХ знімається з головної колії на найближчій станції з колійним розвитком із вільною станційною колією або в електродепо, про що ДЦХ своєчасно попереджає ДСЦП або ДСП зазначених станцій.

Під час прямування поїзда (состава) з вимкненими через несправність пристроями АРШ ДЦХ зобов'язаний:

усно попередити машиністів електропоїздів (составів), що прямують услід і попереду, про рух поїзда з вимкненими пристроями АРШ та необхідність прямування з особливою пильністю;

усно попередити машиніста несправного поїзда про маршрут прямування;

дати розпорядження ДСЦП або ДСП найближчої станції про надання допомоги з висадки пасажирів з несправного поїзда;

забезпечити після висадки пасажирів безперешкодне прямування несправного поїзда (состава) без зупинення до найближчої станції з колійним розвитком з вільною станційною колією з інтервалом не менше ніж 3 хвилини та зняття його з головної колії лінії на зазначеній станції;

дати розпорядження ДСЦП або ДСП відповідних станцій щодо забезпечення контролю за прямуванням несправного поїзда;

особисто за допомогою контрольних приладів апарата керування диспетчерської централізації та через ДСЦП або ДСП контролювати прямування несправного поїзда до станції, де він буде знятий із головної колії;

у разі затримки в русі поїзда, що прямує попереду несправного, негайно повідомити про це машиніста несправного поїзда для вжиття своєчасних заходів щодо забезпечення безпеки руху.

У разі затримки на шляху прямування несправного поїзда машиніст електропоїзда повинен негайно повідомити про це ДЦХ, а ДЦХ – машиніста електропоїзда, що прямує услід.

15. Технічний порядок вимкнення основного комплексу поїзних пристроїв АЛС-АРШ та переходу на резервний комплект АЛС-АРШ, увімкнення режиму обмеження швидкості АРШ, вимкнення поїзних пристроїв АЛС-АРШ (основного та резервного комплектів) встановлюється порядком, затвердженим керівником метрополітену.

16. Увімкнення та вимкнення автоблокування під час руху електропоїздів здійснюється у разі перебування пристроїв електричної централізації на:

диспетчерському керуванні – ДЦХ перегонами чи ділянками з попереднім сповіщенням про це машиністів електропоїздів поїзним чи аварійно-технологічним радіозв'язком та ДСЦП, ДСП відповідних станцій поїзним диспетчерським зв'язком;

місцевому керуванні – ДСЦП відповідних станцій за наказом ДЦХ з попереднім сповіщенням машиністів про увімкнення автоблокування.

Наказ ДЦХ передається ДСЦП відповідних станцій за формою:

НАКАЗ № _____

«__» _____ 20__ року _____ год. _____ хв.

Станції _____ ДС

з _____ год. _____ хв. увімкнути

вимкнути

пристрої автоблокування на __ колії перегону (ділянки) _____

для _____

Диспетчер _____ (прізвище)

Машиніст електропоїзда, який вимагав увімкнення автоблокування, повинен доповісти ДЦХ про його фактичне увімкнення.

17. Прямування лінією поїзда, що не обладнаний пристроями

АЛС-АРШ, допускається тільки за умови керування поїздом локомотивною бригадою та увімкнення автоблокування – за дозвільними показаннями світлофорів автоматичної та напівавтоматичної дії в режимі автоблокування зі швидкістю не більше ніж 40 км/год.

2. Приймання та відправлення поїздів

1. Порядок використання технічних засобів станції визначається ТРА, що регламентує безпечне та безперешкодне приймання, відправлення й проходження поїздів станцією, безпеку маневрової роботи та дотримання вимог з охорони праці. Дотримання вимог ТРА станцій є обов'язковим для працівників усіх підрозділів метрополітену, робота яких пов'язана з рухом поїздів і маневровою роботою.

Використання колій станцій для приймання й відправлення поїздів, виконання маневрів має бути зазначено в ТРА станцій і визначено графіком руху поїздів.

2. ДЦХ, ДСЦП, ДСП в межах своїх посадових обов'язків зобов'язані вчасно забезпечувати приймання і відправлення поїздів.

ДСЦП, у разі диспетчерського керування електричною централізацією ДЦХ повинні своєчасно готувати маршрути приймання і відправлення поїздів та відкривати входні й вихідні світлофори напівавтоматичної дії.

Відповідальним за будь-яку не зумовлену необхідністю затримку поїзда (состава) біля світлофора із заборонним показанням є ДЦХ, у разі перебування пристроїв електричної централізації на місцевому керуванні – ДСЦП.

3. Перед прийманням чи відправленням поїзда (состава) ДЦХ або ДСЦП зобов'язаний за показаннями контрольних приладів апарата керування пристроями диспетчерської чи електричної централізації спочатку впевнитись у

вільності колії приймання або відправлення, колійних і стрілочних ділянок, що входять до маршруту, відсутності замикання ворожих маршрутів, а потім встановити маршрут. Фактичне переведення стрілок, їх замикання за маршрутом і відкриття вхідного (вихідного) світлофора (світлофорів) перевіряються за показаннями відповідних контрольних приладів апарата керування.

4. Приймання поїздів на станцію у разі вимкненого автоблокування здійснюється за дозвільним показанням вхідного світлофора напівавтоматичної дії в режимі АРШ, якщо такий поїзд прямує зі швидкістю не більше від зазначеної сигнальним показанням АЛС, а за відсутності вхідного світлофора напівавтоматичної дії – за сигнальними показаннями АЛС.

Приймання на станцію поїзда з несправними пристроями АЛС-АРШ (несправним основним і резервним комплектами), коли на покажчику АЛС відсутні сигнальні показання АЛС або постійно наявне сигнальне показання «ОЧ», а також поїзда, що не обладнаний пристроями АЛС-АРШ, здійснюється за умови увімкненого автоблокування за дозвільними показаннями вхідного світлофора автоматичної дії або вхідного світлофора напівавтоматичної дії в режимі автоблокування, якщо такий поїзд прямує зі швидкістю не більше ніж 40 км/год. Приймання зазначених поїздів, які прямують із вказаною швидкістю, на станцію здійснюється й за відсутності вхідних світлофорів.

5. Відправлення поїзда зі станції у разі вимкненого автоблокування здійснюється за дозвільним показанням вихідного світлофора напівавтоматичної дії в режимі АРШ, якщо такий поїзд прямує зі швидкістю не більше від зазначеної сигнальним показанням АЛС, у разі відсутності вихідного світлофора напівавтоматичної дії – за сигнальними показаннями АЛС.

Відправлення зі станції поїзда з несправними пристроями АЛС-АРШ (несправним основним і резервним комплектами), коли на покажчику АЛС

відсутні сигнальні показання АЛС або постійно наявне сигнальне показання «ОЧ», а також поїзда, що не обладнаний пристроями АЛС-АРШ, здійснюється за дозвільними показаннями вихідного світлофора напівавтоматичної дії в режимі автоблокування або вихідного світлофора автоматичної дії з увімкненими сигнальними вогнями, якщо такий поїзд прямує зі швидкістю не більше ніж 40 км/год.

6. У разі заборонного показання вхідного або вихідного світлофора напівавтоматичної дії (під час вимкненого або увімкненого автоблокування), коли неможливо їх відкрити на дозвільне показання, приймання поїзда на станцію або відправлення поїзда зі станції після зупинення перед світлофором допускається за запрошувальним сигналом, у разі його несправності чи відсутності – за усним наказом ДЦХ за формою згідно з пунктом 7 цієї глави або копією цього наказу ДЦХ, що виписується на бланку форми ДУ-63М згідно з пунктом 8 цієї глави, якщо такий поїзд прямує зі швидкістю не більше ніж 20 км/год з натиснутою педаллю (кнопкою) пильності, до появи дозвільного сигнального показання АЛС, а поїзда, не обладнаного пристроями АЛС-АРШ або з несправними пристроями АЛС-АРШ (несправними основним і резервним комплектами АЛС-АРШ), коли на покажчику АЛС відсутні сигнальні показання АЛС чи постійно наявне сигнальне показання «ОЧ», – якщо він прямує зі швидкістю не більше ніж 20 км/год, до наступного світлофора, за винятком попереджувального світлофора.

У разі заборонного показання наступного за напрямком руху світлофора напівавтоматичної дії подальше прямування поїзда після зупинення перед ним здійснюється в такому самому порядку.

7. Усний наказ на право проїзду поїздом (составом) вхідного або вихідного світлофора напівавтоматичної дії із заборонним показанням передається ДЦХ машиністу електропоїзда поїзним чи аварійно-технологічним радіозв'язком, поїзним диспетчерським або тунельним зв'язком і на відповідну

станцію за формою:

НАКАЗ № _____

« ____ » _____ 20 ____ року ____ год. ____ хв.

Станція _____ ДС

Машиністу електропоїзда поїзда № _____ (маршруту № _____)

прямувати на станцію

Дозволяю поїзду № _____ (маршруту № _____) відправитись зі станції

за заборонним показанням

вхідного/вихідного

світлофора (світлофорів) № _____

вхідних/вихідних

зі швидкістю не більше ніж 20 км/год до появи дозвільного сигнального показання АЛС (до наступного світлофора)

на (з) _____ колію (колії)

станції _____

ДЦХ _____ (прізвище)

Наказ ДЦХ реєструється в журналі диспетчерських наказів у ДЦХ та на відповідній станції.

8. Копія наказу ДЦХ на право проїзду поїздом вхідного або вихідного світлофора напівавтоматичної дії із заборонним показанням виписується на бланку форми ДУ-63М і видається машиністу електропоїзда ДСЦП чи за його розпорядженням оператором, ДСП – у разі видачі на попередній за напрямком руху станції без колійного розвитку.

КОРІНЕЦЬ КОПІЇ НАКАЗУ

Форма ДУ-63М

Станція _____ ДС

штемпель

Копію диспетчерського наказу № _____

о ____ год. ____ хв. « ____ » _____ 20 ____ року

отримав машиніст електропоїзда поїзда (маршруту) № _____
 машиніст господарського поїзда № _____

(підпис і прізвище машиніста електропоїзда, машиніста господарського поїзда)

ДСЦП _____

ДСП _____ (підпис, прізвище)

НАКАЗ № _____

« _____ » _____ 20 ____ року _____ год. _____ хв.

ДЦХ _____ (прізвище)

Станція _____

(штампель)

ДСЦП _____

Копія вірна: ДСП _____ (підпис і прізвище)

Розпорядження про видачу копії наказу машиністу електропоїзда ДЦХ передає тільки після отримання підтвердження від ДСЦП про вільну колію та правильність встановлення й замикання стрілок за маршрутом прямування поїзда.

У разі несправності вхідного світлофора напівавтоматичної дії допускається заповнення та видача копії наказу ДЦХ форми ДУ-63М на попередній за напрямком руху станції. У цьому випадку наказ передається на станцію з несправним світлофором та на попередню за напрямком руху станцію.

9. У разі одночасної несправності на одній станції кількох попутних вхідних або вихідних світлофорів напівавтоматичної дії право на їх проїзд може бути надано одним усним наказом ДЦХ чи в одній його копії, у разі необхідності – з видачею копії цього наказу на попередній за напрямком руху станції.

10. У випадку вимушеного проїзду поїздом (составом) вхідного або вихідного світлофора напівавтоматичної дії, який раптово перекрився з дозвільного на заборонне показання під час наближення до нього поїзда (состава), або в інших випадках проїзду світлофора із заборонним показанням машиніст електропоїзда повинен зупинити поїзд (состав) і терміново доповісти про це ДЦХ поїзним радіозв'язком, тунельним зв'язком або аварійно-технологічним радіозв'язком. ДЦХ після з'ясування обставин і вжиття відповідних заходів безпеки передає машиністу електропоїзда усний наказ за формою:

НАКАЗ №

« ____ » _____ 20 ____ року _____ год. _____ хв.

Дозволяю поїзду № _____ (маршруту № _____) прямувати зі швидкістю не більше ніж 20 км/год до появи дозвільного сигнального показання АЛС (до наступного світлофора).

ДЦХ _____ (прізвище).

11. У разі заборонного показання вхідного світлофора автоматичної дії приймання поїзда на станцію після зупинення перед світлофором дозволяється, якщо такий поїзд прямує зі швидкістю не більше ніж 20 км/год з натиснутою педаллю (кнопкою) пильності, до появи дозвільного показання АЛС, а поїзда з несправними пристроями АЛС-АРШ, коли на покажчику АЛС відсутні сигнальні показання АЛС або постійно наявне сигнальне показання «ОЧ», чи не обладнаного пристроями АЛС-АРШ, – до наступного світлофора.

У разі вимкненого автоблокування, а також за відсутності вхідного

світлофора автоматичної дії за наявності сигнального показання АЛС «0» або «ОЧ» приймання поїзда на станцію або відправлення поїзда зі станції після зупинення дозволяється, якщо такий поїзд прямує зі швидкістю не більше ніж 20 км/год з натиснутою педаллю (кнопкою) пильності, до появи дозвільного показання АЛС.

У разі заборонного показання вихідного світлофора автоматичної дії або сигнального показання АЛС «0» або «ОЧ» відправлення поїзда зі станції після зупинення перед світлофором (за його наявності) здійснюється за усним дозволом ДЦХ, якщо такий поїзд прямує зі швидкістю не більше ніж 20 км/год з натиснутою педаллю (кнопкою) пильності, до появи дозвільного показання АЛС, а поїзда з несправними пристроями АЛС-АРШ, коли на покажчику АЛС відсутні сигнальні показання АЛС або постійно наявне сигнальне показання «ОЧ», чи не обладнаного пристроями АЛС-АРШ, – до наступного світлофора.

Усний дозвіл на відправлення поїзда зі станції дається ДЦХ після з'ясування поїзного стану на прилеглому з боку відправлення перегоні, не допускаючи довготривалого зупинення на ньому поїзда з пасажирями. Дозвіл ДЦХ передається машиністу електропоїзда поїзним чи аварійно-технологічним радіозв'язком, поїзним диспетчерським, тунельним зв'язком або через ДСЦП, ДСП за вказівкою ДЦХ.

У випадках відправлення поїзда зі станції у разі заборонного показання вихідного світлофора напівавтоматичної дії з'ясування поїзного стану на прилеглому з боку відправлення перегоні здійснюється перед відкриттям запрошувального сигналу, у разі його несправності – перед наданням машиністу електропоїзда усного наказу або копії наказу ДЦХ.

12. Про приймання поїзда на головну станційну колію, що частково зайнята, ДЦХ попереджає машиністів електропоїздів обох поїздів (составів) поїзним чи аварійно-технологічним радіозв'язком, тунельним зв'язком, або за його розпорядженням попередження здійснює ДСЦП, ДСП чи оператор. Попередження машиніста електропоїзда, що приймається на частково зайнятій

головну станційну колію, може здійснюватися на попередній за напрямком руху станції.

У разі приймання поїзда (состава) на частково зайняту головну станційну колію машиніст електропоїзда повинен зупинити поїзд (состав) до початку пасажирської платформи та подати звуковий сигнал «Стій». Далі поїзд (состав) прямує від початку пасажирської платформи за сигналом ДСЦП, ДСП чи оператора зі швидкістю не більше ніж 10 км/год.

13. До відправлення поїзда з початкової станції машиніст електропоїзда повинен мати розклад руху поїзда (виписку з графіка) або поїзний талон.

Розклад руху поїзда машиніст електропоїзда повинен отримати у разі відправлення за графіком руху, а поїзний талон – у разі диспетчерського регулювання руху поїздів або у разі прямування поїзда (состава) спеціального призначення, а також в інших необхідних випадках.

У розкладі вказується номер поїзда, номер маршруту, інтервал між поїздами, час відправлення зі станцій, час прибуття на станцію призначення (кінцеву станцію), номер поїзда та час відправлення із зазначеної станції у зворотному напрямку.

У разі проходження лінією перегонки, що передбачена графіком руху, в розкладі руху поїздів, що прямують попереду та позаду перегонки, додатково вказується попередження про прямування перегонки.

У поїзному талоні вказується номер поїзда, номер маршруту, час відправлення з початкової станції, інтервал між поїздами, час прибуття на станцію призначення (кінцеву станцію), номер поїзда та час відправлення із зазначеної станції у зворотному напрямку.

Поїзний талон машиністу електропоїзда за розпорядженням ДЦХ видає ДСЦП, ДСП чи оператор.

Форми розкладу руху поїздів і поїзного талона, перелік випадків, що потребують видачі поїзних талонів, порядок їх видачі й отримання затверджуються керівництвом метрополітену.

14. Машиніст електропоїзда припиняє посадку пасажирів і зачиняє двері у вагонах поїзда на станціях за п'ять секунд до відправлення поїзда за графіком за умови наявності дозвільного показання вихідного світлофора напівавтоматичної чи автоматичної дії (останнього – у разі увімкненого автоблокування) та дозвільного сигнального показання АЛС у кабіні керування електропоїздом, але не раніше закінчення висадки пасажирів. Про наступне зачинення дверей у вагонах поїзда машиніст електропоїзда повинен сповістити пасажирів гучномовним сповіщенням.

15. Після зачинення дверей у вагонах поїзда, в тому числі на станціях із розташуванням платформи з правого боку за напрямком руху, машиніст електропоїзда, перевіривши готовність поїзда до відправлення, а також впевнившись у наявності дозвільного показання вихідного світлофора та дозвільного сигнального показання АЛС, приводить поїзд у рух.

У разі обслуговування поїзда локомотивною бригадою в складі машиніста електропоїзда та помічника машиніста електропоїзда зачинення дверей (подавання команди про зачинення дверей) та перевірку готовності поїзда до відправлення здійснює помічник машиніста електропоїзда (крім станцій із розташуванням платформи з правого боку за напрямком руху), після чого дає команду машиністу електропоїзда про відправлення поїзда словом «Уперед». Машиніст електропоїзда, впевнившись у дозвільному показанні вихідного світлофора та дозвільному сигнальному показанні АЛС, приводить поїзд у рух.

До проходження кабіни головного вагона поїзда за межі пасажирської платформи станції машиніст електропоїзда (помічник машиніста електропоїзда) повинен через поїзне або станційне дзеркало чи за допомогою інших технічних засобів спостерігати за безперешкодним проходженням поїзда та за сигналами, що можуть бути подані з платформи ДСЦП, ДСП чи оператором для зупинення поїзда або за сигналами пасажирів.

Залежно від місцевих умов (довжини платформи, місця встановлення сигнального знака «Зупинка першого вагона») тривалість спостереження за проходженням поїзда пасажирською платформою (до проходження кабіни головного вагона або до проходження головного вагона за межі платформи) може встановлюватися керівництвом метрополітену.

У разі виявлення задимлення (загоряння) в одному з вагонів поїзда або у випадках затиснення частин тіла пасажирів чи його речей дверима вагона відправлення поїзда зі станції не допускається до з'ясування й усунення причин задимлення (загоряння) або звільнення частин тіла пасажирів чи його речей.

Якщо на станції встановлено подавання сигналу «Поїзд готовий до відправлення», в цьому випадку його подавання ДСЦП, ДСП чи оператором допускається тільки після виявлення та усунення причин задимлення (загоряння) або після звільнення частин тіла пасажирів чи його речей.

16. ДСЦП, ДСП, оператор повинен у певний час перебувати на платформі у визначеному місці, спостерігати за висадкою і посадкою пасажирів, за справним станом поїздів (составів), за наявністю на поїздах (составах) поїзних сигналів, що позначають хвіст поїзда, та їх правильним показанням, за відсутністю перешкод для руху поїздів (маневрових составів) своєчасно подавати сигнал «Поїзд готовий до відправлення» або сигнал «Зачинити двері».

Перелік станцій, де ДСЦП, ДСП, оператор повинні подавати сигнали «Поїзд готовий до відправлення» або «Зачинити двері», і час подавання зазначених сигналів визначаються керівництвом метрополітену.

17. У разі виявлення згаслих поїзних сигналів, що позначають хвіст поїзда, чи їх неправильного показання ДСЦП, ДСП, оператор повинен попередити про це машиніста електропоїзда, що прямує услід, та ДЦХ, який сповіщає поїзним чи аварійно-технологічним радіозв'язком або в інший спосіб машиніста електропоїзда про погасання чи неправильне показання хвостових сигналів на його поїзді. Локомотивна бригада поїзда із згаслими поїзними

сигналами, що позначають хвіст поїзда, чи неправильним їх показанням повинна вжити заходів щодо усунення несправності, у разі неможливості її усунення – подати заявку на прямування до пункту технічного обслуговування або в електродепо.

18. В екстрених випадках, а також під час регулювання руху електропоїздів за розпорядженням ДЦХ електропоїзд із пасажирями може прямувати проміжною станцією без зупинення, про що сповіщають машиніста електропоїзда поїзним чи аварійно-технологічним радіозв'язком або за ручним сигналом ДСЦП, ДСП, оператора з негайним повідомленням про це ДЦХ.

В інших випадках (на більш тривалий період) прямування електропоїздів з пасажирями проміжною станцією без зупинення здійснюється за наказом керівника метрополітену.

19. Сигнал про прямування електропоїзда з пасажирями без зупинення не є дозволом на проїзд заборонного показання вихідного світлофора чи сигнального показання АЛС «0» або «ОЧ» у кабіні керування електропоїздом.

20. У разі розташування поїздів (составів) на тривалий відстій у розкладі руху поїзда (поїзному талоні) повинно зазначатися місце стоянки та номер сигнального знака (покажчика), час прибуття на відстій, а також номер поїзда та час відправлення після відстою.

Після закінчення часу тривалого відстою, що зазначається в розкладі руху поїзда (поїзному талоні), рух у правильному напрямку дозволяється, якщо состав (частина состава) перебуває:

на перегоні або за вихідним світлофором автоматичної дії – зі швидкістю не більше від зазначеної сигнальним показанням АЛС;

перед вхідним, вихідним світлофором напівавтоматичної дії або маневровим світлофором – за дозвільним показанням зазначеного світлофора з

дозволеною швидкістю, але не більше від зазначеної сигнальним показанням АЛС;

перед вхідним, вихідним світлофором автоматичної дії у разі увімкнених його сигнальних вогнів – за дозвільним показанням світлофора з дозволеною швидкістю, але не більше від зазначеної сигнальним показанням АЛС, у разі вимкнених сигнальних вогнів зазначених світлофорів – зі швидкістю не більше від зазначеної сигнальним показанням АЛС;

за світлофором напівавтоматичної дії (вхідним, вихідним) – за розпорядженням ДЦХ у разі наявності дозвільного сигнального показання АЛС у кабіні керування електропоїздом, у разі сигнального показання АЛС «0» або «ОЧ» – за усним наказом або копією наказу ДЦХ зі швидкістю не більше ніж 20 км/год до появи дозвільного показання АЛС (до наступного світлофора);

за маневровим світлофором на станції – за усним розпорядженням ДЦХ, ДСЦП чи за ручним або звуковим сигналом ДСЦП, оператора – зі швидкістю не більше ніж 20 км/год до появи дозвільного показання АЛС (до наступного світлофора).

Якщо состав перебував у тривалому відстої на станційній колії і видимість сигнального показання маневрового світлофора, що розташований попереду, не забезпечується, тоді рух до цього світлофора дозволяється за усним розпорядженням ДЦХ або ДСЦП після закінчення часу перебування у відстої, що зазначено у розкладі (поїзному талоні), зі швидкістю не більше ніж 20 км/год.

Дозволяється рух состава після нічного відстою в неправильному напрямку з перегону на станцію (за умови керування з головної кабіни за напрямком руху) зі швидкістю не більше ніж 20 км/год за усним розпорядженням ДЦХ з натиснутою педаллю (кнопкою) пильності без закриття колії перегону до початку пасажирської платформи, далі після зупинення – зі швидкістю не більше ніж 10 км/год за ручним сигналом ДСЦП, ДСП чи оператора. У цих випадках ДЦХ повинен вжити необхідних запобіжних заходів щодо забезпечення безпечного прямування состава.

3. Рух перших поїздів

1. Для прямування першого поїзда лінією після нічної перерви в русі поїздів графіком руху повинно бути передбачено збільшення часу його прямування на 2-3 хвилини.

2. Робоче та аварійне освітлення тунелів після подавання другого попереджувального сигналу повинно бути вимкнене й повторно увімкнене перед прямуванням першого поїзда станцією.

На наземних ділянках освітлення вмикають у темний час доби та під час зниження видимості.

На час прямування першого поїзда, а на ділянках, де діють попередження – перших п'яти поїздів, повинно бути увімкнене робоче та аварійне освітлення. За наказом керівника метрополітену допускається увімкнення зазначеного освітлення тільки під час прямування першого поїзда.

3. ДСЦП, ДСП чи оператор під час прямування першого поїзда повинні спостерігати за його прибуттям і відправленням, перебуваючи на платформі або за допомогою пристроїв теленагляду, повідомляти ДЦХ (на його вимогу) про відправлення першого поїзда зі станції із зазначенням номера маршруту та колії.

4. Під час ведення першого поїзда після нічної перерви в русі електропоїздів машиніст електропоїзда повинен подавати сповіщувальний сигнал відповідно до встановлених сигнальних знаків «С» та перед стрілочними переводами, прямувати з особливою пильністю й готовністю негайно зупинити поїзд, якщо буде перешкода для подальшого руху; про зупинення поїзда або виявлення перешкоди машиніст електропоїзда повинен доповісти ДЦХ поїзним радіозв'язком, тунельним зв'язком або аварійно-технологічним радіозв'язком та далі діяти за його вказівками.

5. Після виконання певних робіт на перші п'ять поїздів машиністам електропоїздів повинні видаватися письмові попередження. Заявку про видачу попереджень надають керівники таких робіт. Перелік робіт і посад керівників зазначено у пунктах 3 та 5 глави 1 розділу VI цієї Інструкції.

6. У разі необхідності перший поїзд може супроводжуватися помічником майстра шляхового. Порядок і вимоги до супроводження першого поїзда в такому випадку визначаються керівництвом метрополітену.

4. Рух електропоїздів у неправильному напрямку

1. На двоколійних перегонах кожна головна колія, зазвичай, призначена для руху електропоїздів у одному визначеному (правильному) напрямку.

У виняткових випадках для регулювання руху електропоїздів за наказом ДЦХ допускається рух електропоїздів у неправильному напрямку:

без пасажирів вільним перегоном – з вимкненими поїзними пристроями АРШ із натиснутою педаллю (кнопкою) пильності зі швидкістю не більше ніж 40 км/год;

із пасажирами вільним перегоном – з увімкненими поїзними пристроями АРШ із натиснутою педаллю (кнопкою) пильності зі швидкістю не більше ніж 20 км/год;

на зайнятому перегоні – з увімкненими поїзними пристроями АРШ із натиснутою педаллю (кнопкою) пильності зі швидкістю не більше ніж 15 км/год.

2. Колія перегону (ділянки), на якій буде здійснюватися рух у неправильному напрямку, закривається для руху всіх поїздів, окрім електропоїзда, що буде прямувати перегоном (ділянкою) у неправильному напрямку.

Відправляють електропоїзд зі станції в неправильному напрямку чи повертають електропоїзд із перегону на станцію в неправильному напрямку за наказом ДЦХ після закриття станційної колії відправлення, колії перегону (ділянки), якою буде прямувати електропоїзд, а також колії приймання на станції призначення.

3. Якщо колія приймання на станції призначення з боку перегону, що прилягає в правильному напрямку, не огорожена вхідним світлофором напівавтоматичної дії, колія цього перегону повинна бути закрыта для руху всіх електропоїздів; у разі наявності вхідного світлофора напівавтоматичної дії зазначена колія перегону не закривається за умови, що зазначений вхідний світлофор має бути закритий на заборонне показання до передавання наказу ДЦХ про закриття колії перегону на весь час його дії.

Приклади схем розміщення переносних сигналів зупинення для зазначених випадків наведено на рис. 1, 2.



Рис. 1. Схема розміщення переносних сигналів зупинення у випадку, коли колія приймання на станцію призначення Д з боку перегону, що прилягає в правильному напрямку, не огорожена вхідним світлофором напівавтоматичної дії.

Закривається ділянка від станції Б до станції Е.

Поїзд прямує в неправильному напрямку від станції Б до станції Д.

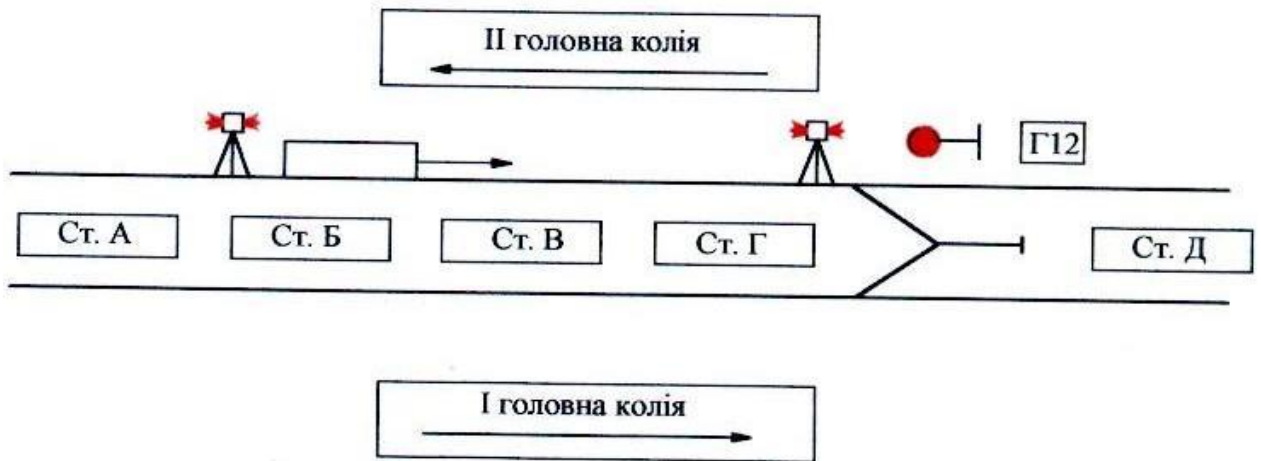


Рис. 2. Схема розміщення переносних сигналів зупинення у випадку, коли колія приймання на станцію призначення Г з боку перегону, що прилягає в правильному напрямку, огорожена вхідним світлофором напівавтоматичної дії Г12.

Світлофор Г12 має бути закритий (мати заборонне показання – червоний вогонь).

Закривається ділянка від станції Б до станції Г.

Поїзд прямує в неправильному напрямку від станції Б до станції Г.

4. До передавання наказу про закриття колії перегону (ділянки) для руху електропоїзда у неправильному напрямку ДЦХ повинен припинити відправлення поїздів на колію перегону, що прилягає до станції призначення з боку правильного напрямку. У разі наявності поїздів на цій колії перегону ДЦХ повинен вжити заходів щодо їх зупинення, отримати підтвердження машиністів електропоїздів про зупинення поїздів і заборонити машиністам цих електропоїздів подальший рух до його розпорядження.

5. До передавання наказу про закриття колії перегону (ділянки) для руху електропоїзда зі станції в неправильному напрямку, а також про повернення електропоїзда з перегону на станцію в неправильному напрямку ДЦХ повинен:

викликати ДСЦП, ДСП станцій, що обмежують колію ділянки (перегону), яка закривається, та входять до цієї ділянки, і попередити їх про наступне закриття колії перегону (ділянки) для прямування електропоїзда в неправильному напрямку, про встановлення переносних сигналів зупинення на станціях, які обмежують колію перегону (ділянки), що закривається, перекриття

на заборонне показання вхідного світлофора напівавтоматичної дії на станції призначення (у разі його наявності), а також про увімкнення всіх груп освітлення на відповідних перегонах тунельної ділянки та в темний час доби на перегонах наземної ділянки;

уточнити за показаннями апарата керування диспетчерської централізації або через ДСЦП і ДСП вільність колії перегону (ділянки), що закривається для прямування поїзда в неправильному напрямку, правильність положення стрілок за маршрутом прямування;

перевірити, чи вжито заходів для унеможливлення переведення стрілок у маршруті прямування та охоронних (надіти на кнопки стрілок і відповідні маршрутні кнопки червоні ковпачки або виконати операції щодо унеможливлення користування відповідними функціями у разі комп'ютерного керування);

викликати та попередити машиніста електропоїзда про наступне прямування електропоїзда в неправильному напрямку.

У разі заборонного показання додаткового світлофора небезпеки (ДОП) наказ ДЦХ надається після запирання ДСЦП або іншим уповноваженим на це працівником стрілки, що огорожена цим світлофором, на закладку та навісний замок у положенні для руху головною колією.

6. Наказ ДЦХ про закриття колії перегону (ділянки) для руху електропоїзда зі станції в неправильному напрямку або про повернення електропоїзда з перегону на станцію затверджується після встановлення відповідно до пункту 3 цієї глави переносних сигналів зупинення і перекриття вхідного світлофора напівавтоматичної дії на заборонне показання (у разі наявності зазначеного світлофора) та передається:

станціям, що обмежують колію перегону (ділянки), яка закривається;

станціям, що входять до ділянки, яка закривається;

станції суміжної лінії, з якої здійснюється керування стрілками, що входять до ділянки, яка закривається, та ДЦХ суміжної лінії;

машиністам електропоїздів, які перебувають на перегоні, що прилягає з боку правильного напрямку до станції призначення, якщо на цій станції відсутній вхідний світлофор напівавтоматичної дії;

машиністу електропоїзда, який відправляється зі станції в неправильному напрямку або повертається з перегону.

7. Наказ ДЦХ дається за формою:

НАКАЗ № _____

« _____ » _____ 20__ року _____ год. _____ хв.

Станції _____ ДС

Машиністу електропоїзда _____ поїзда № _____
маршруту № _____

З _____ год. _____ хв. _____ ГОЛОВНА КОЛІЯ
перегону _____
ділянки
від _____ до _____

закрита для руху всіх поїздів, крім _____ поїзда № _____,
маршруту № _____

якому дозволяю відправитися _____ головною колією в неправильному напрямку
зі (з) _____ станції _____
перегону _____

і прямувати до _____
40 км/год

зі швидкістю не більше ніж _____ 20 км/год
15 км/год

ДЦХ _____ (прізвище)

Наказ ДЦХ реєструється в журналі диспетчерських наказів на станціях, що обмежують колію перегону (ділянки), яка закривається, на всіх станціях, що

входять у цю ділянку, та у ДЦХ, а в разі необхідності – на відповідній станції та ДЦХ суміжної лінії.

8. До відправлення електропоїзда в неправильному напрямку ДСЦП, а на станції без колійного розвитку – ДСП через ДЦХ повинен уточнити, чи є діючими попередження на шляху прямування електропоїзда в неправильному напрямку, та за їх наявності – видати машиністу електропоїзда письмове попередження.

Якщо на апараті керування диспетчерської централізації або на апараті керування електричної централізації станції окремі рейкові кола вільної колії перегону, що закривається для руху в неправильному напрямку, показують несправжню зайнятість, тоді в наказі ДЦХ зазначається швидкість прямування цим перегonom – не більше ніж 20 км/год.

9. Машиніст електропоїзда після отримання письмового попередження повинен враховувати наявність переносних сигналів обмеження швидкості, що розташовані ліворуч під час руху поїзда в неправильному напрямку.

10. До відправлення електропоїзда зі станції в неправильному напрямку пасажирів з нього повинні бути висаджені, за винятком випадків відправлення електропоїзда у разі двостороннього руху або відправлення за дозволом, виписаним на бланку форми ДУ-56М.

11. Право на відправлення електропоїзда зі станції в неправильному напрямку дає видана машиністу електропоїзда копія наказу ДЦХ про закриття колії перегону (ділянки) для руху електропоїзда в неправильному напрямку за формою, встановленою пунктом 7 цієї глави, що виписана на бланку форми ДУ-63М і засвідчена підписом ДСЦП або ДСП.

12. Повернення електропоїзда з перегону на найближчу станцію в неправильному напрямку здійснюється за усним наказом ДЦХ за формою,

встановленою пунктом 7 цієї глави. Наказ передається машиністу електропоїзда поїзним радіозв'язком, тунельним зв'язком або аварійно-технологічним радіозв'язком.

Якщо електропоїзд і далі має прямувати в неправильному напрямку, на цій станції машиністу електропоїзда вручається копія наказу ДЦХ, що виписана на бланку форми ДУ-63М і засвідчена підписом ДСЦП або ДСП.

13. Рух у неправильному напрямку електропоїзда, що не обладнаний пристроями АЛС-АРШ, дозволяється тільки за умови, якщо керування машиніст електропоїзда здійснює разом з помічником машиніста електропоїзда.

14. Допускається відправлення кількох електропоїздів зі станції або повернення їх із перегону в неправильному напрямку. У цьому разі ДЦХ дає окремий наказ про відправлення у неправильному напрямку локомотивній бригаді кожного поїзда.

Наказ ДЦХ другому та наступним електропоїздам дозволяється надавати тільки після прибуття на місце призначення поїзда, що відправився раніше, та отримання повідомлення про це від машиніста електропоїзда чи ДСЦП, ДСП.

У цьому разі наказ про відкриття перегону (ділянки) ДЦХ дає після прибуття усіх поїздів до місця призначення.

15. Якщо на шляху прямування електропоїзда в неправильному напрямку є світлофори напівавтоматичної дії або світлофори небезпеки ОП, їх проїзд головною колією дозволяється без зниження встановленої швидкості та зупинення поїзда незалежно від показань цих світлофорів.

Проїзд заборонного показання додаткового світлофора небезпеки ДОП здійснюється після зупинення перед цим світлофором за дозволом ДЦХ, наданим після отримання від ДСЦП підтвердження про запирання стрілки, що огорожена цим світлофором, на закладку та навісний замок у положенні для руху головною колією.

У разі заборонного показання світлофорів огороження їх проїзд електропоїздом допускається згідно з порядком, встановленим керівником метрополітену.

16. ДСЦП, ДСП, оператор повинні уважно стежити за проходженням електропоїзда, що прямує у неправильному напрямку, негайно повідомляти ДЦХ про відправлення поїзда з початкової станції, його проходження проміжними станціями та прибуття на станцію призначення.

17. У разі відправлення електропоїзда зі станції або повернення електропоїзда з перегону на станцію в неправильному напрямку наказ ДЦХ надає право руху тільки до початку пасажирської платформи станції призначення.

В'їзд електропоїзда на цю станцію від початку пасажирської платформи дозволяється за ручним сигналом ДСЦП, ДСП чи оператора зі швидкістю не більше ніж 10 км/год.

18. Після отримання повідомлення про звільнення колії перегону (ділянки) й прибуття всіх електропоїздів на станцію призначення чи до місця призначення ДЦХ дає наказ про відкриття колії перегону (ділянки) для нормального руху поїздів за формою:

НАКАЗ № _____

« ____ » _____ 20 ____ року _____ год. ____ хв.

Станціям _____ ДС

машиністу електропоїзда поїзда (поїздів) № _____

(машиністам електропоїздів) маршруту (маршрутів) № _____

Наказ № _____ від « ____ » _____ 20 ____ року скасовується.

З ____ год. ____ хв. « ____ » _____ 20 ____ року _____ головну колію перегону

(ділянки) від _____ до _____ відкрито для руху всіх поїздів.

ДЦХ _____

(прізвище)

19. Наказ ДЦХ про відкриття колії перегону (ділянки) передається станціям і машиністам електропоїздів, яким надавався наказ про закриття колії для руху в неправильному напрямку, після отримання інформації від ДСЦП, ДСП, оператора про зняття переносних сигналів зупинення.

Наказ ДЦХ реєструється в журналах диспетчерських наказів на станціях і в ДЦХ. Машиністам електропоїздів наказ передає ДЦХ поїзним радіозв'язком, тунельним зв'язком або аварійно-технологічним радіозв'язком.

5. Двосторонній рух

1. Під час перерви в русі електропоїздів із пасажирями однією з колій двоколіїної ділянки (перегону) дозволяється по іншій її (його) колії за наказом ДЦХ організувати для перевезення пасажирів двосторонній рух одним составом, обладнаним пристроями АЛС-АРШ.

Двосторонній рух здійснюється за умови, якщо керування поїздом здійснює локомотивна бригада.

Тимчасово, до прибуття другої особи (машиніста електропоїзда або помічника машиніста електропоїзда), допускається рух під керуванням машиніста електропоїзда одноосібно; у цьому разі рух у правильному напрямку здійснюється з увімкненими пристроями АЛС-АРШ за сигнальними показаннями світлофорів і сигнальними показаннями АЛС зі швидкістю не більше від встановленої для цієї ділянки колії, а в неправильному напрямку – з увімкненими пристроями АЛС-АРШ з натиснутою педаллю (кнопкою) пильності зі швидкістю не більше ніж 20 км/год.

Після прибуття другого машиніста електропоїзда або помічника машиніста електропоїзда умови руху в правильному напрямку не змінюються, а рух поїзда в неправильному напрямку здійснюється під керуванням локомотивної бригади з вимкненими пристроями АРШ (основного та резервного комплектів) із натиснутою педаллю (кнопкою) пильності зі

швидкістю не більше ніж 40 км/год.

2. Перехід на двосторонній рух однією з колій двоколіїної ділянки здійснюється за наказом ДЦХ із закриттям колії перегону (ділянки), на якій буде здійснюватись двосторонній рух, і колій станцій, що обмежують зазначений перегін (ділянку) після встановлення переносних сигналів зупинення на межах ділянки, що закривається. Під час організації двостороннього руху ДЦХ дає наказ, в якому зазначається, що поїзд (состав) має право в'їзду на колії станцій, які обмежують колію перегону (ділянки), що закривається.

3. У випадках, коли це доцільно, ДЦХ повинен організувати роздільний двосторонній рух поїздів на декількох перегонах (ділянках) із використанням обох колій, де можна здійснювати цей рух.

4. До передавання наказу про організацію двостороннього руху ДЦХ повинен:

визначити межі колії перегону (ділянки), що закривається, межі колії, де буде організовано двосторонній рух, а також станції, де тимчасово буде здійснюватись оборот составів;

вжити заходів щодо звільнення від поїздів колії перегону (ділянки), де має бути організовано двосторонній рух, та колії перегону, що прилягає з боку правильного напрямку до станції, яка обмежує колію перегону (ділянки), що закривається, а також вжити заходів, які унеможливають відправлення поїздів на зазначений перегін;

викликати ДСЦП і ДСП, що обмежують і входять до цієї ділянки, попередити їх про подальшу організацію двостороннього руху;

дати розпорядження ДСЦП і ДСП про встановлення переносних сигналів зупинення на станціях, що обмежують ділянку, яка закривається, закриття відповідних світлофорів напівавтоматичної дії на станціях, про

увімкнення всіх груп освітлення у відповідних тунелях перегону (ділянки) та у темний час доби на наземній ділянці;

припинити відправлення поїздів на колію перегону, що прилягає з боку правильного напрямку до станції, яка обмежує колію перегону (ділянки), що закривається, та вжити заходів щодо унеможливлення переведення стрілок, які входять до маршруту відправлення на зазначений перегін (надати вказівку ДСЦП щодо блокування кнопок переведення відповідних стрілок та маршрутних кнопок червоними ковпачками або виконання операцій щодо блокування відповідних органів комп'ютерного керування тощо);

дати розпорядження ДСЦП чи ДСП однієї із станцій про затримку поїзда, що буде використовуватися для двостороннього руху;

уточнити за показаннями апарата керування диспетчерської централізації або через ДСЦП і ДСП вільність колії перегону (ділянки), що закривається, правильність положення стрілок за маршрутом прямування, перевірити, чи вжито заходів щодо унеможливлення переведення стрілок, які входять до маршруту прямування, і охоронних (чи надіто на кнопки цих стрілок і відповідні маршрутні кнопки червоні ковпачки або, чи виконано операції щодо унеможливлення користування відповідними функціями у разі комп'ютерного керування);

викликати машиніста електропоїзда, що буде працювати під час двостороннього руху, уточнити номер маршруту та попередити його про подальшу організацію двостороннього руху колією перегону (ділянки);

дати вказівку машиністу-інструктору локомотивних бригад щодо направлення працівника для роботи помічником машиніста на поїзді, що буде здійснювати двосторонній рух.

5. Наказ про організацію двостороннього руху на одній із колій двоколійного перегону (ділянки) дається за формою:

НАКАЗ № _____

«_____» _____ 20__ року _____ год. _____ хв.

Станціям _____ ДС

Машиністу електропоїзда _____
поїзда №
маршруту №

З _____ год. _____ хв. _____ головну колію

перегону _____

ділянки

від _____

до _____

закрито для руху всіх поїздів, крім _____
поїзда №
маршруту №

і на перегоні _____
ділянці _____

організовано двосторонній рух із правом в'їзду поїзда на станції

ДЦХ _____ (прізвище)

Наказ ДЦХ про організацію двостороннього руху передається:

станціям, що обмежують колію перегону (ділянки), яка закривається;

станціям, що входять до цієї ділянки колії;

ДЦХ та станції суміжної лінії, з якої здійснюється керування стрілками, що входять до ділянки, яка закривається;

машиністу електропоїзда, який буде працювати під час двостороннього руху.

Наказ передається після встановлення переносних сигналів зупинення та закриття відповідного вхідного напівавтоматичного світлофора (за його наявності) на заборонне показання, а також після вжиття заходів, що унеможливають переведення стрілок за маршрутом прямування та відправлення поїздів на перегін, що прилягає до перегону (ділянки), де буде організовано двосторонній рух, з боку правильного напрямку.

6. У разі організації двостороннього руху до відправлення поїзда з початкової станції ДСЦП, а на станції без колійного розвитку – ДСП повинен уточнити через ДЦХ, чи є чинні попередження на шляху прямування поїзда, і за їх наявності – видати машиністу електропоїзда письмове попередження.

Машиніст електропоїзда після отримання письмового попередження повинен враховувати наявність переносних сигналів обмеження швидкості, що розташовані ліворуч під час руху поїзда в неправильному напрямку.

7. Право на відправлення поїзда з початкової станції та подальше його прямування закритою колією перегону (ділянки) під час двостороннього руху дає видана машиністу електропоїзда копія наказу ДЦХ про закриття колії перегону (ділянки) для організації двостороннього руху, що виписана і засвідчена підписом ДСЦП або ДСП на бланку форми ДУ-63М.

8. Час відправлення поїзда з початкової станції під час двостороннього руху передає машиністу електропоїзда поїзним радіозв'язком, поїзним диспетчерським зв'язком, тунельним зв'язком, аварійно-технологічним радіозв'язком ДЦХ або за його розпорядженням ДСЦП або ДСП.

На всіх станціях, що входять до ділянки, де організовано двосторонній рух, ДСЦП, ДСП, оператор повинні у разі відсутності перешкод для руху поїзда подавати сигнал «Поїзд готовий до відправлення».

9. Під час двостороннього руху на закритій колії перегону (ділянки) рух поїзда в правильному напрямку за сигнальним показанням АЛС «0» або «ОЧ», заборонним показанням світлофорів здійснюється в порядку, встановленому ПТЕ та цією Інструкцією.

Під час руху поїзда закритою колією перегону (ділянки) в неправильному напрямку проїзд світлофорів напівавтоматичної дії та світлофорів огороження із заборонним показанням, світлофорів небезпеки ОП і ДОП здійснюється згідно з порядком, встановленим пунктом 15 глави 4 цього розділу.

До відправлення поїзда в неправильному напрямку машиніст електропоїзда повинен підготувати состав до руху згідно з порядком, встановленим пунктом 11 глави 4 цього розділу.

Якщо під час руху в правильному напрямку поїзд проїхав колійну ділянку за сигнальним показанням АЛС «ОЧ» або проїхав світлофор із заборонним показанням, тоді швидкість руху поїзда цим перегонном у неправильному напрямку не повинна перевищувати 20 км/год.

10. Дозволяється рух для перевезення пасажирів:

на перегоні між станцією, де тимчасово здійснюється оборот составів, і станцією, що обмежує колію перегону (ділянки), де організовано двосторонній рух, – тільки составу, який використовується для двостороннього руху на закритій колії (ділянці);

на перегоні чи ділянці з не більш як двох перегонів між станцією, де тимчасово здійснюється оборот составів, і суміжною кінцевою станцією лінії, а також між станціями, де тимчасово здійснюється оборот составів, – поїзду, що призначається ДЦХ.

Відправляють поїзди на зазначений перегін (ділянку) за розпорядженням ДЦХ:

у правильному напрямку – за сигнальними показаннями АЛС та світлофорів;

у неправильному напрямку – за дозволом на бланку з червоною смугою по діагоналі (форми ДУ-56М, встановленою пунктом 12 цієї глави).

Дозвіл на бланку з червоною смугою по діагоналі видає ДСЦП, ДСП за розпорядженням ДЦХ після перевірки правильності встановлення та замикання (запирання) стрілок за маршрутом прямування поїзда на станцію, що зазначена в дозволі, та вжиття заходів щодо унеможливлення переведення зазначених стрілок і охоронних (чи надіто на відповідні кнопки стрілок і маршрутні кнопки червоні ковпачки або, чи виконано операції щодо унеможливлення користування відповідними функціями у разі комп'ютерного керування).

Приклади схем розміщення переносних сигналів зупинення для зазначених випадків наведено на рис. 3, 4.

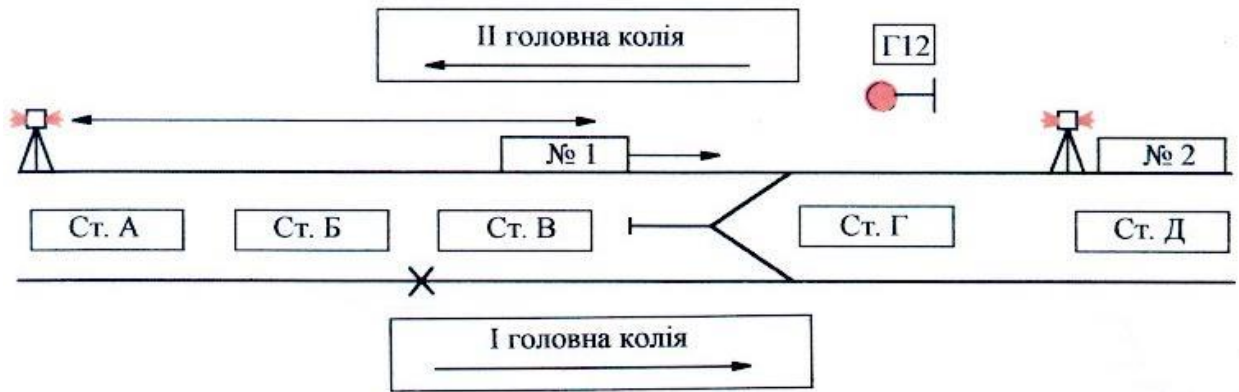


Рис. 3. Схема розміщення переносних сигналів зупинення під час відправлення поїзда № 1 зі станції В до станції тимчасового обороту Г.

Двосторонній рух організовано II головною колією між станціями А та В.

Для прямування зі станції В на станцію Г машиністу електропоїзда № 1 надається дозвіл ДЦХ на бланку форми ДУ-56М. Колія приймання на станцію призначення Г з боку перегону, що прилягає в правильному напрямку, огорожена вхідним світлофором напівавтоматичної дії Г12, що має бути закритим (мати заборонне показання – червоний вогонь).

Поїзд № 2, що прямує на станцію Г в правильному напрямку, затримано на станції Д біля переносного сигналу зупинення.

У зворотному напрямку (зі станції Г на станцію В) поїзд № 1 буде прямувати за основними засобами сигналізації.

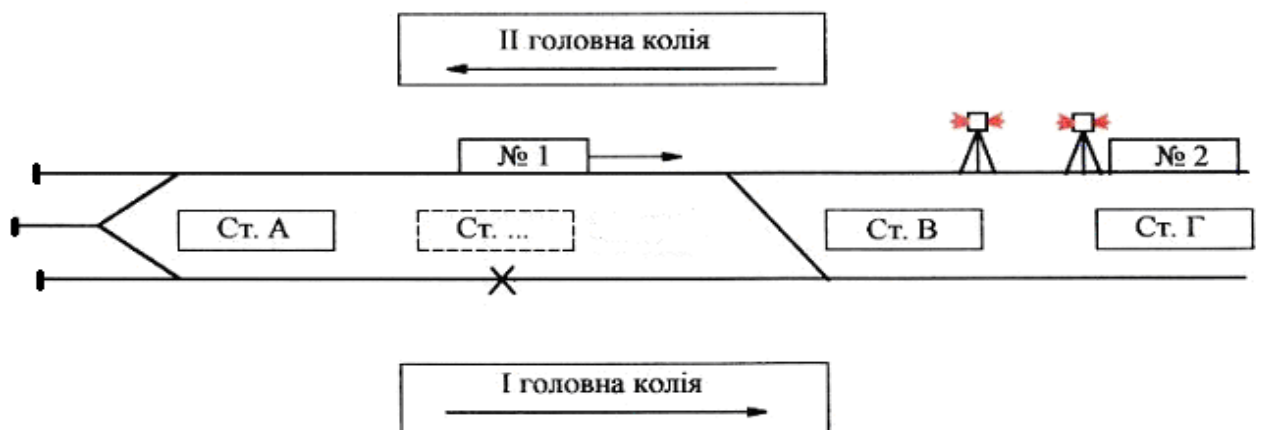


Рис. 4. Схема розміщення переносних сигналів зупинення під час руху поїзда з кінцевої станції А на станцію тимчасового обороту В.

Колія приймання на станцію призначення В з боку перегону, що прилягає в правильному напрямку, не огорожена вхідним світлофором напівавтоматичної дії.

Перегін між станцією В та станцією Г огорожений переносними сигналами зупинення.

Поїзд № 2, що прямує в правильному напрямку, затримано на станції Г перед переносним сигналом зупинення.

Машиністу електропоїзда поїзда № 1, що буде прямувати зі станції А на станцію В у неправильному напрямку, видається дозвіл на бланку форми ДУ-56М.

У зворотному напрямку (зі станції В до станції А) поїзд № 1 прямує за основними засобами сигналізації.

11. Видача дозволу на бланку з червоною смугою по діагоналі на відправлення поїзда в неправильному напрямку зі станції, що обмежує закриття для двостороннього руху ділянку, або з кінцевої станції лінії чи проміжної станції з тимчасовим оборотом составів на суміжну станцію, де тимчасово здійснюється оборот составів, допускається з дотриманням таких умов:

за відсутності вхідного світлофора напівавтоматичної дії на суміжній станції – перегін, що прилягає з боку правильного напрямку до станції, де тимчасово здійснюється оборот составів, повинен бути вільний від поїздів і огорожений переносними сигналами зупинення, які встановлюють і знімають ДСЦП, ДСП, оператор за розпорядженням ДЦХ;

за наявності вхідного світлофора напівавтоматичної дії на станції тимчасового обороту – колія приймання з боку правильного напрямку має бути огорожена зазначеним світлофором, який повинен мати заборонне показання (червоний вогонь);

зустрічний поїзд, що прямує в правильному напрямку, повинен бути затриманий біля переносного сигналу зупинення на станції, яка суміжна зі станцією, де здійснюється тимчасовий оборот составів.

12. Дозвіл на бланку з червоною смугою по діагоналі форми ДУ-56М дає право машиністу електропоїзда:

за умови, якщо керування поїздом здійснює машиніст електропоїзда одноосібно, – на відправлення зі станції та прямування в неправильному

напрямку з увімкненими пристроями АЛС-АРШ з натиснутою педаллю (кнопкою) пильності зі швидкістю не більше ніж 20 км/год;

за умови, якщо керування поїздом здійснює машиніст електропоїзда разом з помічником машиніста електропоїзда, – на відправлення зі станції та прямування в неправильному напрямку з вимкненими пристроями АЛС-АРШ (основного та резервного комплектів) з натиснутою педаллю (кнопкою) пильності зі швидкістю не більше ніж 40 км/год.

В'їзд на станцію дозволяється зі швидкістю не більше ніж 10 км/год. Цей дозвіл дійсний на прямування лише один раз.

Рух поїздів у неправильному напрямку здійснюється з дотриманням вимог пунктів 8, 9, 14, 16 глави 4 цього розділу.

КОРІНЕЦЬ ДОЗВОЛУ № _____ Форма ДУ-56М

Станція _____ ДС
(штампель)

« _____ » _____ 20 ____ року _____ ГОД. _____ ХВ.

Видано на поїзд № _____
маршрут № _____

ДСЦП _____ (підпис, прізвище)

ДСП

Дозвіл отримав машиніст електропоїзда поїзда /маршруту № _____
(підпис, прізвище)

ДОЗВІЛ № _____

Станція _____ ДС
(штампель)

« _____ » _____ 20 ____ року _____ ГОД. _____ ХВ.

Дозволяю поїзду № _____ відправитись зі станції
маршруту № _____

_____ ГОЛОВНОЮ КОЛІЄЮ В НЕПРАВИЛЬНОМУ

напрямку та прямувати на станцію _____.

Зустрічний поїзд затримано на станції _____.

Прямувати перегonom (ділянкою) зі швидкістю не більше ніж 20/40 км/год із особливою пильністю та готовністю зупинитися у разі виникнення перешкоди для подальшого руху.

В'їжджати на станцію _____ зі швидкістю не більше ніж 10 км/год.

ДСЦП _____ (підпис, прізвище)

ДСП

(бланк білого кольору з червоною смугою по діагоналі)

13. Відновлення нормального руху на колії перегону (ділянки), де було організовано двосторонній рух, здійснюється за наказом ДЦХ (форма наказу встановлена пунктом 19 глави 4 цього розділу), який передається після отримання інформації від ДСЦП, ДСП, оператора про зняття переносних сигналів зупинення.

Копія цього наказу на бланку форми ДУ-63М вручається машиністу електропоїзда, що здійснював двосторонній рух.

Накази ДЦХ про організацію двостороннього руху та про їх скасування реєструються в журналах диспетчерських наказів на станціях, що обмежують колію перегону (ділянки), які закривають, і станціях, що входять до цієї ділянки колії, а також у ДЦХ.

6. Рух допоміжних електропоїздів

1. У разі втрати керування електропоїздом (составом) машиніст електропоїзда зобов'язаний вжити заходів по відновленню керування.

Машиніст електропоїзда повинен вимагати допоміжний поїзд:

якщо керування поїздом (составом) не може бути відновлено впродовж 5 хвилин;

у разі керування поїздом без помічника машиніста електропоїзда, якщо поїзд сформовано з вагонів, які не обладнано стоянковими гальмами, та перекриті кінцеві крани гальмівної магістралі між вагонами у хвостовій частині поїзда;

у разі обслуговування електропоїзда машиністом електропоїзда без помічника машиніста електропоїзда й неможливості керування електропоїздом з головного вагона за напрямком руху;

у разі вимкнення в поїзді більш як половини пневматичних гальм.

Як допоміжний може бути призначено поїзд (состав), що прямує услід за правильним напрямком руху, або поїзд (состав), що прямує попереду, – в неправильному напрямку.

2. Допоміжний поїзд призначає ДЦХ на підставі вимоги, отриманої від машиніста електропоїзда несправного поїзда поїзним чи аварійно-технологічним радіозв'язком, тунельним зв'язком або через ДСЦП, ДСП чи оператора.

Машиніст електропоїзда (состава), що зупинився через несправність на перегоні чи на станції, повинен надати вимогу щодо призначення допоміжного поїзда, якщо керування поїздом (составом) не може бути відновлено впродовж 5 хвилин після зупинення.

У разі розриву поїзда, якщо кожна його частина не може рухатись самостійно, машиніст електропоїзда повинен надати вимогу щодо призначення двох допоміжних поїздів. У цьому випадку ДЦХ призначає допоміжні поїзди з протилежних напрямків руху (один – у правильному, а другий – у неправильному напрямках руху).

3. Після отримання повідомлення від машиніста електропоїзда про несправність та його зупинення на перегоні (станції) ДЦХ повинен:

вжити заходів для затримання поїздів, не допускаючи їх відправлення з пасажирами зі станцій на перегін, що зайнятий несправним поїздом, або на

перегін, який прилягає до станції, де зупинився несправний поїзд;

дати розпорядження ДСЦП, ДСП про увімкнення всіх груп освітлення тунелю (робочого й аварійного) на перегоні, де зупинився несправний поїзд, про зустріч несправного поїзда, про з'ясування можливості його подальшої роботи та про підготовку за необхідності до висадки з нього пасажирів;

повідомити диспетчера електромеханічної служби про місце зупинення несправного поїзда й надати йому розпорядження про забезпечення відповідного режиму роботи вентиляції на цьому перегоні.

4. Після виклику допоміжного поїзда машиніст електропоїзда не має права приводити поїзд у рух до прибуття допоміжного поїзда або до отримання розпорядження ДЦХ про порядок подальшого руху.

5. Призначається допоміжний поїзд у неправильному напрямку тільки зі станції, у цьому разі він повинен прямувати на перегін без пасажирів.

Допускається призначення допоміжного поїзда в неправильному напрямку з перегону, якщо поїзд прямує без пасажирів.

Колія перегону (ділянки) для прямування допоміжного поїзда в неправильному напрямку закривається за наказом ДЦХ, що передається після встановлення переносних сигналів зупинення на межах ділянки, яка закривається:

станціям, що обмежують колію перегону (ділянки), яка закривається;

станціям, що входять до цієї ділянки;

машиністам електропоїздів несправного та допоміжного поїздів, а також поїзду, що перебуває на перегоні, який прилягає з боку правильного напрямку до станції, що обмежує колію (ділянку), яка закривається, якщо вхідний світлофор напівавтоматичної дії на цю станцію відсутній.

6. Наказ ДЦХ про закриття колії та призначення допоміжного поїзда для руху в неправильному напрямку передається поїзним радіозв'язком, поїзним

диспетчерським зв'язком, тунельним зв'язком або аварійно-технологічним радіозв'язком за формою:

НАКАЗ № _____
 « ____ » _____ 20 ____ року _____ год. _____ хв.
 Станції _____ ДС
 Машиністам електропоїздів _____ поїздів № _____
 _____ маршрутів № _____
 З _____ год. _____ хв. _____ головна колія
 перегону _____
 ділянки
 від _____
 до _____
 закрита для руху всіх поїздів, крім _____ поїзда № _____,
 _____ маршруту № _____
 якому дозволяю відправитися _____ головною колією в неправильному напрямку
 зі станції _____
 з перегону
 і прямувати як допоміжний поїзд № _____, маршруту № _____, який зупинився на
 перегоні (станції) _____, та після зчеплення з
 несправним поїздом відправитись на станцію _____.
 ДЦХ _____ (прізвище)

Перед передаванням наказу ДЦХ повинен:

попередити ДСЦП і ДСП станцій, які обмежують колію перегону (ділянки), що закривається, та входять до цієї ділянки, про наступне закриття колії перегону (ділянки) та призначення допоміжного поїзда для руху в неправильному напрямку, надати розпорядження про встановлення переносних сигналів зупинення, що огорожують колію перегону (ділянки), яка закривається, увімкнення робочого й аварійного освітлення у відповідних тунелях та в темний час доби на наземній ділянці;

уточнити за показаннями апарата керування диспетчерської централізації або через ДСЦП і ДСП вільність колії прямування допоміжного поїзда в неправильному напрямку та правильність положення стрілок за маршрутом прямування;

перевірити, чи вжито заходів щодо унеможливлення переведення стрілок, що входять до маршруту прямування, і охоронних (чи надіто на відповідні кнопки стрілок і маршрутні кнопки ковпачки червоного кольору або виконано операції щодо унеможливлення користування відповідними функціями у разі комп'ютерного керування);

викликати та попередити локомотивну бригаду поїзда, що буде призначено допоміжним, про наступне прямування.

Наказ ДЦХ реєструється в журналах диспетчерських наказів у ДЦХ і на станціях, які обмежують і входять до ділянки, що закривається.

У разі призначення допоміжного поїзда в неправильному напрямку зі станції машиністу електропоїзда надається копія наказу ДЦХ, виписана на бланку форми ДУ-63М.

До відправлення поїзда в неправильному напрямку машиніст електропоїзда повинен підготувати состав до руху згідно з порядком, встановленим пунктом 11 глави 4 цього розділу.

Рух поїзда на закритій колії перегону (ділянки) в неправильному напрямку здійснюється згідно з порядком, встановленим пунктами 8, 9, 14, 16 глави 4 цього розділу.

7. У правильному напрямку допоміжний поїзд призначається зі станції або перегону за усним розпорядженням ДЦХ, що передається локомотивній бригаді допоміжного поїзда поїзним радіозв'язком, поїзним диспетчерським зв'язком, тунельним зв'язком, аварійно-технологічним радіозв'язком або через ДСЦП, ДСП за формою:

« ____ « _____ 20 ____ року _____ год. _____ хв.
Машиністу електропоїзда поїзда № _____, маршруту № _____

Прямуйте ___ головною колією як допоміжний поїзд № ____, маршруту № __, який зупинився на перегоні (станції) _____, та після зчеплення з несправним поїздом прямуйте на станцію _____ ДЦХ _____ (прізвище)

8. Якщо допоміжний поїзд призначається зі станції в правильному напрямку руху, він повинен прямувати без пасажирів. У разі призначення допоміжного поїзда з перегону в правильному напрямку висадка пасажирів як із допоміжного, так і з несправного поїздів здійснюється на найближчій станції.

9. Якщо причина вимушеного зупинення буде усунена раніше, ніж прибуде допоміжний поїзд, машиніст електропоїзда, що зупинився, повинен доповісти про готовність до подальшого прямування ДЦХ поїзним радіозв'язком, тунельним зв'язком, аварійно-технологічним радіозв'язком чи через ДСЦП, ДСП. У цьому випадку ДЦХ може скасувати призначення допоміжного поїзда й дозволити відправитись поїзду з вжиттям необхідних заходів щодо забезпечення безпеки руху.

Скасування призначення допоміжного поїзда, що прямує в правильному напрямку, здійснюється за усним розпорядженням ДЦХ, яке передається машиністу електропоїзда поїзним радіозв'язком, тунельним зв'язком, аварійно-технологічним радіозв'язком чи через ДСЦП, ДСП, оператора. Про скасування призначення допоміжного поїзда повідомляють ДСЦП, ДСП ділянки, де очікувався рух допоміжного поїзда.

Скасування призначення допоміжного поїзда, що прямував у неправильному напрямку, та відкриття колії перегону (ділянки) проводиться за наказом ДЦХ, що передається за формою, встановленою пунктом 19 глави 4 цього розділу, машиністам обох електропоїздів і станціям, які входять до закритої ділянки і обмежують її.

10. Після виклику допоміжного поїзда машиніст несправного

електропоїзда повинен вжити заходів щодо унеможливлення самовільного руху поїзда, перевірити справність сигнальних червоних вогнів на вагоні з боку прибуття допоміжного поїзда, а під час його наближення – подавати звуковий сигнал «Стій!». Переконавшись, що допоміжний поїзд зупинився, машиніст несправного електропоїзда повинен вийти з кабіни на колію з дотриманням правил охорони праці та подати ручний сигнал машиністу допоміжного поїзда на просування до несправного поїзда.

11. Під час наближення до несправного поїзда, що зупинився попереду, машиніст електропоїзда допоміжного поїзда повинен зупинити свій поїзд на відстані не менше ніж 25 м від нього, а на спуску більш як 0,030 – не менше ніж 50 м, подати звуковий сигнал «Стій!» і за сигналом машиніста електропоїзда несправного поїзда привести свій поїзд у рух, зупинити його на відстані 1,5-2 м від несправного поїзда.

Після зупинення допоміжного поїзда машиніст електропоїзда несправного поїзда повинен забезпечити правильність зчеплення несправного та допоміжного поїздів (відкрити кришки електроконтактних коробок, відцентрувати зчіпні пристрої, дати команду машиністу електропоїзда допоміжного поїзда провести зчеплення поїздів).

За правильність зчеплення відповідає машиніст електропоїзда несправного поїзда.

Після зчеплення машиністи електропоїздів обох поїздів зобов'язані:

відкрити кінцеві крани напірної та гальмівної магістралей, якщо магістралі справні;

перевірити дію пневматичних гальм за показаннями манометрів у суміжних кабінах керування обох поїздів;

перевірити двосторонній зв'язок між поїздами.

Машиніст електропоїзда допоміжного поїзда повинен вимкнути пристрої АЛС-АРШ, якщо допоміжний поїзд мав рухатись в правильному напрямку.

Про готовність з'єднаного поїзда (состава) до руху за маршрутом

прямування, що зазначений ДЦХ, машиніст несправного електропоїзда зобов'язаний повідомити ДЦХ.

12. Після приведення в рух з'єднаного поїзда (состава) машиніст електропоїзда, який керує пневматичними гальмами, повинен перевірити їх дію в русі.

Під час руху з'єднаного поїзда (состава) крани подвійної тяги або крани живлення, передбачені конструкцією електрорухомого складу, повинні бути відкриті, як правило, тільки в кабіні машиніста електропоїзда, з якої здійснюється керування гальмами з'єднаного состава. Контроль тиску в магістралях має здійснюватися локомотивними бригадами обох поїздів.

13. Якщо під час прямування з'єднаного поїзда (состава) попереду перебуває несправний состав, у якого втрачено керування тяговими двигунами, а гальма справні, тоді керування гальмами з'єднаного поїзда (состава) повинно проводитись з кабіни керування головного вагона цього поїзда (состава) (першого за напрямком руху).

14. Під час прямування з'єднаного поїзда (состава) та керування гальмами й тяговими двигунами з кабіни другого за напрямком руху состава в головній кабіні першого за напрямком руху повинен перебувати машиніст електропоїзда, який зобов'язаний стежити за вільністю колії, подавати відповідні сигнали та у разі необхідності вживати заходів до зупинення з'єднаного поїзда (состава).

15. У всіх випадках керує рухом та відповідає за безпеку руху з'єднаного поїзда (состава) машиніст електропоїзда першого за напрямком руху состава.

16. Під час відправлення з'єднаного поїзда (состава) зі станції в правильному напрямку має дотримуватись інтервал між з'єднаним поїздом та поїздом, що прямує попереду, не менш як 3 хвилини.

Відправлення зі станції поїзда, що прямує услід за з'єднаним поїздом (составом) у правильному напрямку, здійснюється тільки після відправлення з'єданого поїзда (состава) з наступної станції.

17. У разі відправлення з'єданого поїзда (состава) в правильному напрямку ДЦХ повинен:

попередити машиніста електропоїзда, що прямує за з'єднаним поїздом (составом), а за необхідності – і машиніста електропоїзда, що прямує попереду, про прямування з особливою пильністю;

дати розпорядження ДСЦП, ДСП про увімкнення всіх груп освітлення тунелю, наземної ділянки в темний час доби (робочого й аварійного) на шляху прямування з'єданого поїзда (состава) та на станційних коліях (коліях з'єднувальної вітки), де він буде розміщений;

забезпечити безперешкодне прямування з'єданого поїзда без зупинення до пункту призначення з інтервалом між поїздом, що прямує попереду, не менш як 3 хвилини;

особисто або через ДСЦП, ДСП контролювати прямування з'єданого поїзда (состава) до пункту призначення.

18. У випадку затримки на шляху прямування з'єданого поїзда (состава) машиніст електропоїзда першого за напрямком руху состава повинен терміново доповісти ДЦХ про причини затримки, а ДЦХ повинен вжити заходів до затримки поїзда, що прямує услід.

19. Прямування з'єданого поїзда (состава) в правильному напрямку, коли першим у зчепі прямує допоміжний, а несправний – другим, за умови керування гальмами й тяговими двигунами з головної кабіни першого за напрямком руху поїзда (состава), повинно здійснюватись, як правило, з увімкненими пристроями АЛС-АРШ першого поїзда (состава) – за сигнальними показаннями АЛС та дозвільним показанням світлофорів напівавтоматичної дії

в режимі АРШ зі швидкістю не більше ніж 40 км/год.

У разі, якщо сигнальне показання АЛС «0» або «ОЧ» та справно діють пристрої АЛС-АРШ першого поїзда (состава), машиністу цього поїзда (состава) дозволяється продовжувати рух без зупинення зі швидкістю не більше ніж 20 км/год із натиснутою педаллю (кнопкою) пильності до появи дозвільного показання АЛС. Машиніст електропоїзда зобов'язаний доповісти про це ДЦХ поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком та вести з'єднаний состав з особливою пильністю. При цьому проїзд світлофорів із заборонним показанням здійснюється згідно з вимогами, встановленими ПТЕ та цією Інструкцією.

20. Прямування з'єданого поїзда (состава) в правильному напрямку, коли першим у зчепі є несправний, а другим – допоміжний, здійснюється зі швидкістю:

у разі керування гальмами з головної кабіни першого состава, а тяговими двигунами з кабіни другого состава – не більше ніж 40 км/год;

у разі керування гальмами та тяговими двигунами з кабіни другого состава – не більше ніж 35 км/год.

В обох випадках рух здійснюється з вимкненими пристроями АЛС-АРШ другого состава (основного та резервного комплектів) із натиснутою педаллю (кнопкою) пильності.

Справні пристрої АЛС першого за напрямком руху состава повинні бути увімкнені, рух з'єданого поїзда (состава) здійснюється за сигнальними показаннями АЛС у кабіні керування першого состава та дозвільним показанням світлофорів напівавтоматичної дії в режимі АРШ зі швидкістю не більше ніж 40 км/год.

У разі несправності пристроїв АЛС першого за напрямком руху состава машиніст електропоїзда перед початком руху повинен подати заявку ДЦХ на увімкнення світлофорів автоблокування. Рух у цьому випадку повинен здійснюватися за їх показаннями та показаннями напівавтоматичних світлофорів у режимі автоблокування.

21. Прямування з'єднаного поїзда (состава) в неправильному напрямку в разі керування гальмами та тяговими двигунами з головної кабіни першого за напрямком руху вагона з'єднаного состава повинно здійснюватись зі швидкістю не більше ніж 20 км/год з вимкненими на обох складах поїзних пристроями АЛС-АРШ (основного та резервного комплектів) із натиснутою педаллю (кнопкою) пильності.

22. Після звільнення з'єднаним поїздом (составом) закритої колії перегону (ділянки) ДЦХ дає наказ про відкриття цієї колії перегону (ділянки) станціям, що входять до закритої ділянки й огорожують її, за формою, встановленою пунктом 19 глави 4 цього розділу.

23. У разі непередбачуваного зупинення поїзда на перегоні, коли відомо, що поїзд зупинився з причини несправності або причина зупинення невідома, ДЦХ повинен, не очікуючи від локомотивної бригади поїзда, що зупинився, вимоги про призначення допоміжного поїзда, дати поїзним радіозв'язком, тунельним зв'язком або аварійно-технологічним радіозв'язком усне розпорядження локомотивній бригаді поїзда, що прямує услід, про надання допомоги за формою:

« ____ » _____ 20 ____ року _____ год. _____ хв.

Машиністу електропоїзда поїзда № _____.

Надайте допомогу поїзду № _____, маршрут № _____, який зупинився попереду.

У разі необхідності здійсніть зчеплення з ним і прямуйте на станцію

_____.

ДЦХ _____ (прізвище)

Поїзд, який відправляється зі станції для надання допомоги, повинен прямувати на перегін без пасажирів.

У разі зупинення поїзда через несправність на станції ДЦХ дає усне розпорядження машиністу електропоїзда, що зупинився на суміжній колії

станції, про надання допомоги машиністу несправного електропоїзда в усуненні несправності.

24. Якщо причина непередбачуваного зупинення буде усунена раніше, ніж прибуде поїзд, призначеного для надання допомоги, ДЦХ може скасувати призначення цього поїзда.

25. Машиніст електропоїзда, що прямує за несправним, отримавши усне розпорядження ДЦХ про надання допомоги поїзду, що зупинився попереду, зобов'язаний:

зупинити поїзд перед несправним на відстані не менше ніж 25 м, а на спуску більш як 0,030 – не менше ніж 50 м, загальмувати поїзд повним службовим гальмуванням, подати звуковий сигнал «Стій!» і доповісти про це ДЦХ;

вжити заходів, що унеможливають рух поїзда, у встановленому на метрополітені порядку;

якщо поїзд обслуговується машиністом електропоїзда та помічником машиніста – залишити помічника машиніста електропоїзда в кабіні керування;

вийти на колію, підійти до несправного поїзда й визначити місцезнаходження машиніста електропоїзда, з'ясувати в нього характер несправності та здійснені для її усунення дії, простежити за правильністю його дій, надати при цьому необхідну допомогу;

за відсутності машиніста електропоїзда біля поїзда увійти у хвостову кабінку несправного поїзда, доповісти про це ДЦХ поїзним радіозв'язком, аварійно-технологічним радіозв'язком та попередити машиністу електропоїзда несправного поїзда про свою присутність на поїзді гучномовним сповіщенням або за допомогою дзвінкової сигналізації (три коротких звуки);

у разі необхідності здійснити зчеплення поїздів, доповісти ДЦХ про зчеплення поїздів і готовність з'єднаного поїзда (состава) до руху;

здійснювати подальший рух з'єднаного поїзда (состава) відповідно до пунктів 19-21 цієї глави.

26. Детальний порядок призначення допоміжного поїзда та поїзда для надання допомоги, прямування, зняття, розчеплення з'єднаних поїздів (составів) залежно від особливостей ліній і розмірів руху поїздів встановлюється керівництвом метрополітену.

7. Рух електропоїздів за умови зниження видимості чи затоплення колії

1. Під час сильного туману, зливи, заметілі, задимлення та в інших випадках обмеження видимості сигналів і колії в тунелі або на наземній ділянці машиніст електропоїзда повинен вести поїзд зі швидкістю, що забезпечує зупинення поїзда до перешкоди, яка може виникнути. Про недостатню видимість і зниження швидкості руху машиніст електропоїзда повинен повідомити ДЦХ із зазначенням ділянки (перегону) з обмеженою видимістю. Під час прямування ділянкою (перегоном) з обмеженою видимістю машиніст електропоїзда повинен періодично подавати сповіщувальний сигнал.

2. ДЦХ, отримавши повідомлення від машиніста електропоїзда про зниження видимості та швидкості руху, записує його до журналу диспетчерських наказів, надає ДСЦП і ДСП, що обмежують і входять до ділянки, де знижена видимість, і які видаватимуть письмові попередження, наказ про видачу на поїзди письмових попереджень про зниження видимості та прямування зі зменшеною швидкістю (за формою, встановленою пунктом 5 глави 2 розділу VI цієї Інструкції), а також розпорядження про увімкнення всіх груп освітлення на відповідних перегонах тунельної або наземної ділянки.

До передавання наказу про видачу письмових попереджень і їх видачі ДЦХ надає поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком усні попередження кожному машиністу електропоїзда, що відправляється на ділянку зі зниженою видимістю.

Швидкість прямування в цих випадках визначається кожним машиністом

електропоїзда для свого поїзда залежно від ступеня видимості та конкретних умов, про що машиніст електропоїзда повідомляє ДЦХ поїзним чи аварійно-технологічним радіозв'язком або через ДСЦП, ДСП чи оператора найближчої станції.

На станціях, що обмежують і входять до ділянки, де має місце знижена видимість, і які видаватимуть письмові попередження, наказ ДЦХ записується до журналу диспетчерських наказів.

3. Якщо видимість сигналів світлофорів, колії не перевищує 10 м, рух поїздів на цій ділянці повинен бути припинений за наказом ДЦХ. Поїзди, що були відправлені на цю ділянку до припинення руху, повинні проїжджати її зі швидкістю не більше ніж 5 км/год.

Наказ ДЦХ про припинення руху передається станціям, що обмежують та входять до цієї ділянки, за формою:

НАКАЗ № _____

« ____ » _____ 20__ року _____ год. _____ хв.

Станції _____ ДС

На підставі повідомлення _____

з _____ год. _____ хв. _____ головна колія

перегону _____

ділянки

від _____ до _____

у зв'язку із затопленням колії (відсутністю видимості) закрита для руху всіх поїздів.

ДЦХ _____ (прізвище)

4. У разі задимлення або утворення туману в тунелі або на станції тунельної ділянки диспетчер електромеханічної служби на вимогу ДЦХ приймає рішення про доцільність зміни режиму роботи вентиляційних шахт на відповідних

перегонах і станціях для якнайшвидшого видалення диму або туману.

5. Скасування видачі попереджень про зниження видимості та прямування зі зменшеною швидкістю або відновлення руху здійснюється за наказом ДЦХ за заявкою машиніста електропоїзда або машиніста-інструктора локомотивних бригад, а про відновлення руху поїздів на тунельних ділянках за необхідності заявка може надаватися помічником майстра шляхового. Заявка передається поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком, поїзним диспетчерським або тунельним зв'язком та записується ДЦХ до журналу диспетчерських наказів.

Наказ ДЦХ про припинення видачі попереджень передається станціям, що обмежують і входять до ділянки, де була знижена видимість, і на яких видавались попередження, за формою, встановленою пунктом 13 глави 2 розділу VI цієї Інструкції.

Наказ ДЦХ про відновлення руху передається станціям, що обмежують і входять до ділянки, де припинявся рух поїздів, за формою:

НАКАЗ № _____

« ____ » _____ 20 ____ року _____ год. _____ хв.

Станція _____ ДС

Наказ від « ____ » _____ 20 ____ року № _____ скасовується.

З _____ год. _____ хв. _____

перегону _____

головна колія _____

ділянки _____

від _____ до _____

відкрита для руху всіх поїздів.

ДЦХ _____ (прізвище)

На зазначених станціях і ДЦХ наказ записується до журналу диспетчерських наказів.

6. Машиніст електропоїзда або будь-який працівник метрополітену у разі

виявлення води на коліях повинен терміново повідомити про це ДЦХ із зазначенням місця (перегону, колії, пікетів, станції) та рівня води. ДЦХ записує повідомлення про виявлення води на коліях до журналу диспетчерських наказів і дає ДСЦП і ДСП, що обмежують і входять до ділянки, де виявлено воду, та які будуть видавати письмові попередження, наказ про видачу письмових попереджень про наявність води на коліях і прямування зі зменшеною швидкістю за формою, встановленою пунктом 5 глави 2 розділу VI цієї Інструкції, та розпорядження про увімкнення всіх груп освітлення на відповідних перегонах тунельної або наземної ділянки.

На станціях, що обмежують і входять до ділянки з наявністю води на коліях і на яких видаватимуть письмові попередження, наказ ДЦХ записують до журналу диспетчерських наказів.

Крім того, про виявлення води на коліях ДЦХ повідомляє диспетчерів і черговий оперативний персонал відповідних служб.

До передавання наказу про видачу письмових попереджень та їх видачі ДЦХ надає поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком усні попередження машиністам електропоїздів, що відправляються на ділянку з наявністю води на коліях, про прямування з обмеженою швидкістю.

7. Після отримання повідомлення від ДЦХ про затоплення колії диспетчери та черговий оперативний персонал відповідних служб у межах їх експлуатаційної відповідальності повинні вжити оперативних заходів щодо усунення причин появи, прибування води; забезпечити безвідмовну дію водозливних та водовідвідних пристроїв і споруд певної ділянки та контролювати достатність й ефективність вжитих заходів.

8. Машиніст електропоїзда, отримавши попередження про наявність води на коліях або особисто виявивши її, повинен у разі затоплення колії на рівні підшви ходових рейок прямувати цією ділянкою в тунелі зі швидкістю не більше ніж 35 км/год, а на наземній ділянці – зі швидкістю не більше ніж

15 км/год. Під час затоплення шийки ходових рейок швидкість прямування встановлюється кожним машиністом електропоїзда для свого поїзда, але не більше від зазначеної швидкості. Про рівень затоплення ходових рейок і встановлену ним швидкість руху машиніст електропоїзда повідомляє ДЦХ.

Під час прямування поїзда затопленою ділянкою колії машиніст електропоїзда повинен особливу увагу звертати на стан колії, а у разі виявлення поштовхів, просідань колії й інших несправностей, що загрожують безпеці руху поїздів, терміново повідомити про це ДЦХ.

ДЦХ, отримавши повідомлення від машиніста електропоїзда про наявність поштовхів, просідання колії й інших несправностей, що загрожують безпеці руху поїздів, повинен своїм наказом припинити рух поїздів цією колією перегону.

9. Під час затоплення колії вище від рівня головок ходових рейок рух поїздів на такій ділянці має бути припинено за наказом ДЦХ. Поїзди, що відправились на цю ділянку до припинення руху, повинні проїхати її зі швидкістю не більше ніж 10 км/год.

10. Повідомлення про затоплення колії вище від рівня головок ходових рейок і про наявність поштовхів, просідань колії й інших несправностей, що загрожують безпеці руху поїздів, ДЦХ повинен записати до журналу диспетчерських наказів. Наказ про припинення руху передається станціям, що обмежують і входять до цієї ділянки, за формою, встановленою пунктом 3 цієї глави.

11. Скасування видачі попереджень про наявність води на коліях і прямування зі зменшеною швидкістю або відновлення руху здійснюється за наказом ДЦХ на підставі запису в журналі огляду або телефонограми, що оформлюється в журналі огляду, від помічника майстра шляхового. Ця телефонограма записується ДЦХ до журналу диспетчерських наказів. Наказ

ДЦХ про припинення видачі попереджень або відновлення руху передається станціям, на яких видавалися попередження, і станціям, що обмежують і входять до ділянки, де припинявся рух поїздів, відповідно до пункту 5 цієї глави та пункту 13 глави 2 розділу VI цієї Інструкції.

На цих станціях накази записуються до журналу диспетчерських наказів:

- на станціях з колійним розвитком – ДСЦП;
- на станціях без колійного розвитку – ДСП.

8. Порядок дій у разі виявлення людей на коліях під час руху поїздів

1. У разі виявлення на коліях людей (у тунелі, на станції, на наземній ділянці), які не подають ручний сигнал «Увага, люди!» під час наближення до них поїзда (на наземній ділянці в темний час доби) або перебувають без сигнальних жилетів, машиніст електропоїзда, подавши сповіщувальний сигнал, повинен:

якщо людина (група людей) перебуває у габариті рухомого складу, вжити заходів для негайного зупинення поїзда й надалі діяти залежно від обставин, що склалися;

якщо людина (група людей) перебуває поза межами габариту рухомого складу та немає змоги зупинити поїзд перед нею (ними), максимально знизити швидкість і прямувати до станції, а по можливості – зупинити поїзд й вивести людей на станцію;

про виявлення людей на коліях і вжиті заходи повідомити ДЦХ у встановленому порядку;

якщо людей, яких виявлено на коліях, узято на поїзд, необхідно передати їх ДСЦП, ДСП, оператору або працівнику охорони на найближчій станції.

2. Отримавши повідомлення від машиніста електропоїзда, ДСЦП, ДСП, оператора або іншого працівника метрополітену про виявлення людей на станційних коліях, у тунелі або на наземній ділянці, ДЦХ зобов'язаний:

повідомити про перебування людей у тунелі або на наземній ділянці

ДСЦП, ДСП станцій, що обмежують перегін, на якому виявлено людину (групу людей), та дати їм розпорядження про увімкнення всіх груп освітлення (робочого й аварійного) в тунелі на обох коліях такого перегону, а на наземній ділянці – у разі зниженої видимості;

забезпечити передачу поїзним чи аварійно-технологічним радіозв'язком або через ДСЦП, ДСП усних попереджень машиністам електропоїздів усіх поїздів, що прямують обома коліями, про наявність людей на коліях. Попередження машиністів електропоїздів необхідно починати з поїздів, які перебувають на цьому перегоні та відправляються зі станцій на цей перегін;

організувати зустріч поїздів працівниками поліції, охорони або працівниками станцій, що обмежують перегін.

3. Якщо виявлено людину (групу людей) на станційній колії в межах пасажирської платформи, ДСЦП, ДСП, оператор повинен:

вжити заходів щодо зупинення поїзда, що прибуває на станцію;

повідомити про випадок ДЦХ та особисто негайно зняти напругу з контактної рейки (за наявності технічної можливості) або подати заявку на зняття напруги з контактної рейки;

вивести людину (групу людей) на платформу станції через торцеві двері та передати працівнику поліції чи охорони.

4. Машиніст електропоїзда, отримавши усне попередження про наявність людини (групи людей) на шляху прямування поїзда, повинен:

уважно спостерігати за вільністю колії, подавати у встановленому порядку сповіщувальний сигнал, вести поїзд зі швидкістю, за якої можливо зупинити поїзд, не доїжджаючи до людини (групи людей);

після зупинення поїзда попередити людину (групу людей) про небезпеку доторкання до контактної рейки, у разі необхідності вимагати зняття напруги з контактної рейки, взяти людину (групу людей) на поїзд і повідомити про це ДЦХ поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком, тунельним зв'язком;

передати людину (групу людей) ДСЦП, ДСП, оператору чи працівнику охорони на найближчій станції.

5. Після повідомлення машиніста електропоїзда або ДСЦП, ДСП про виведення людей з колії або повідомлення помічника майстра шляхового (тунельного) про те, що люди на перегоні не виявлені, ДЦХ припиняє передачу усних попереджень машиністам електропоїздів про наявність людей на перегоні і дає розпорядження про вимкнення освітлення в тунелі та за нормальної видимості – на наземній ділянці.

6. У разі виявлення сторонніх осіб на паркових коліях технічної станції електродепо ДСЦП попереджає їх гучномовним сповіщенням про небезпеку доторкання до контактної рейки та повідомляє локомотивні бригади, які здійснюють маневри, про перебування сторонніх осіб на коліях.

Черговий по електродепо та ДСЦП повинні поінформувати працівників, які здійснюють охорону електродепо, для вжиття заходів щодо виведення сторонніх осіб з колії.

7. Порядок проходження (проїзду) працівників метрополітену в тунелі та на наземні ділянки під час руху електропоїздів і наявності напруги на контактній рейці та під час нічної перерви в русі електропоїздів, а також проходження (проїзду) на паркові колії технічної станції електродепо встановлюється керівником метрополітену.

8. Порядок дій чергового персоналу метрополітену під час різних режимів роботи пристроїв контролю проходження в тунель на лініях метрополітену, в тому числі перевірки наявності сторонніх осіб на коліях ліній і технічних станцій електродепо, встановлюється керівником метрополітену.

9. Рух електропоїздів під час виконання робіт на коліях і спорудах

1. Для виконання передбачених (планових) робіт на коліях і спорудах метрополітену в період руху електропоїздів відповідно до вимог ПТЕ на окремих ділянках можуть встановлюватися тимчасові обмеження швидкості руху, у разі виконання робіт, які вимагають закриття колії перегонів (ділянок), колії з'єднувальних віток, що розташовані поза межами станцій, станційні колії, в тому числі паркові й інші колії, закриваються для руху поїздів (составів). У цих випадках встановлення тимчасових обмежень швидкостей руху та закриття колій перегонів (ділянок) для руху поїздів (составів) здійснюється за наказом керівника метрополітену.

Повне або часткове припинення руху електропоїздів на лінії (ділянках) у зв'язку з виконанням зазначених робіт допускається тільки за наказом керівника метрополітену та має бути погоджено з міською державною адміністрацією.

2. Безпосередньо закриття й відкриття колій перегонів (ділянок), станцій, з'єднувальних віток, паркових колій для руху електропоїздів під час виконання передбачених (планових) робіт на коліях і спорудах й прямування у разі необхідності до місця виконання робіт поїзда здійснюється за наказами ДЦХ на підставі письмової заявки працівника, посада якого не нижче, ніж помічник майстра шляхового або тунельного. Заявку про закриття колії під час руху електропоїздів для виконання планових робіт, що передбачені наказом керівника метрополітену, чи повідомлення про відкриття колій після закінчення цих робіт надає тільки вказаний у цьому пункті працівник служби колії та тунельних споруд.

3. Заявку про закриття колії оформлюють у журналі огляду станції, колія якої закривається, чи однієї із станцій, що обмежують цю колію перегону (ділянки), з'єднувальної вітки, або на станційному посту централізації технічної

станції електродепо.

4. Повідомлення про відкриття колії для руху електропоїздів після закінчення робіт оформлюють у журналі огляду в такому самому порядку, як і оформлення заявки про її закриття.

Допускається замість письмового повідомлення, що оформлюється в журналі огляду, надавати телефонограму, яка передається тунельним, поїзним диспетчерським зв'язком, аварійно-технологічним радіозв'язком і в подальшому має бути засвідчена у журналі огляду особистим підписом працівника, який надав телефонограму. Телефонограму записує ДЦХ до журналу диспетчерських наказів, а на відповідних станціях ліній і на станційних постах централізації технічних станцій електродепо – до журналу огляду.

У повідомленні або телефонограмі зазначається про закінчення робіт і відсутність перешкод для безперебійного і безпечного руху електропоїздів незалежно від того, яка служба чи організація виконувала роботи.

5. ДСЦП або ДСП, який прийняв заявку про закриття чи повідомлення про відкриття колії перегону (ділянки), станційної колії, колії з'єднувальної вітки, паркової колії, передає її ДЦХ, у разі закриття колії перегону (ділянки), колії з'єднувальної вітки, крім того, – на станції, що обмежують і входять до цієї ділянки, та на станційний пост централізації технічної станції електродепо (у разі закриття колії з'єднувальної вітки, що межує з парковими коліями). На зазначених станціях і на станційному посту централізації технічної станції електродепо запис щодо заявки про закриття або повідомлення про відкриття колії перегону (ділянки), колії з'єднувальної вітки, станційної та паркової колії вноситься до журналу огляду.

6. У разі виникнення під час руху електропоїздів несправності колії, споруд чи пристроїв, що загрожує безпеці руху та безперешкодному руху електропоїздів, ДЦХ повинен негайно вжити заходів щодо припинення руху

поїздів на зазначеній колії та своїм наказом закрити колію перегону (ділянки), станції, з'єднувальної вітки, паркову колію, на якій виникла несправність, і доповісти про це черговому по метрополітену або іншій посадовій особі, визначеній керівником метрополітену. Останній у встановленому на метрополітені порядку сповіщає про надзвичайну ситуацію керівництво метрополітену, у разі необхідності – відповідні служби міста.

Підставою для закриття колії перегону (ділянки), станції, з'єднувальної вітки, паркової колії в цьому випадку є повідомлення, отримане від машиніста електропоїзда або іншого працівника метрополітену. Це повідомлення передається поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком, поїзним диспетчерським або тунельним зв'язком і записується ДЦХ у журналі диспетчерських наказів із зазначенням часу, посади та прізвища працівника, від якого воно отримане.

7. Накази ДЦХ про закриття та відкриття колії перегону (ділянки), станційної колії, колії спеціального призначення, паркової та іншої колії, записуються в журналі диспетчерських наказів ДЦХ і на станціях за формами, встановленими пунктами 6, 9, 12 глави 4 розділу VIII цієї Інструкції.

8. Станційна колія, колія перегону (ділянки), колія спеціального призначення, паркова та інша колія вважаються закритими з часу затвердження ДЦХ наказу про їх закриття.

IV. Маневрова робота

1. Загальні вимоги

1. Маневри на станційних коліях повинні здійснюватися за розпорядженням тільки одного працівника – керівника маневрів, а саме:

на станціях ліній під час перебування пристроїв електричної централізації на місцевому керуванні – ДСЦП під контролем ДЦХ;

на станціях ліній під час перебування пристроїв електричної централізації на диспетчерському керуванні – ДЦХ;

на паркових коліях технічних станцій електродепо – ДСЦП.

На коліях депо маневри здійснюються за розпорядженням чергового по електродепо.

На паркових та інших коліях із нецентралізованими стрілками керує маневрами працівник, посада якого зазначена у ТРА технічної станції електродепо.

Розподіл обов'язків між працівниками, які керують маневрами на коліях станцій, паркових та інших коліях, визначено в ТРА станції.

2. Маневрова робота на станціях ліній повинна виконуватись згідно з графіком руху поїздів і планами роботи господарських поїздів, а на паркових та інших коліях технічних станцій електродепо – згідно з планами експлуатаційної роботи електродепо й мотодепо.

У разі порушення графіка руху поїздів, а також в інших непередбачених випадках завдання на маневрову роботу може бути змінено ДЦХ або ДСЦП.

Під час проведення маневрів на станціях і на паркових коліях технічної станції електродепо має передбачатися:

максимальне використання їх пропускної спроможності та всіх наявних технічних пристроїв і маневрових засобів;

безперервне й своєчасне приймання та відправлення поїздів, їх оборот на станції, подавання в пункти технічного обслуговування, в електродепо і видача поїздів (составів) на лінію з електродепо;

забезпечення безпеки руху й безпеки працівників, які беруть участь у маневрах, та працівників, які перебувають на коліях.

Завдання на маневрову роботу повинно даватися чітко й зрозуміло та має бути доведено керівником маневрів до відома кожного причетного до цього працівника. Якщо в процесі проведення маневрів виникає необхідність змінити сплановану роботу, тоді з цими змінами повинні бути завчасно ознайомлені

всі працівники, які беруть участь у маневрах.

3. Локомотивні бригади повинні знати порядок виконання маневрової роботи на станціях лінії, на паркових та інших коліях технічної станції електродепо, який зазначено в ТРА станцій. Порядок ознайомлення локомотивних бригад з умовами маневрової роботи, зазначеними в ТРА станцій, встановлюється керівником метрополітену.

4. Переведення централізованих стрілок і відкриття світлофорів для маневрових пересувань на станції під час диспетчерського керування пристроями електричної централізації на станціях лінії здійснюється ДЦХ або за його розпорядженням та під його контролем оператором, під час місцевого керування – ДСЦП чи за його розпорядженням та під його контролем оператором, в тому числі на паркових коліях технічної станції електродепо.

Переведення та запирання нецентралізованих стрілок під час маневрових пересувань на паркових та інших коліях технічної станції електродепо здійснюється черговим стрілочного поста за розпорядженням ДСЦП, що передається особисто чи стрілочним зв'язком або радіозв'язком. Переведення та запирання нецентралізованих стрілок у разі відсутності чергового стрілочного поста або стрілок, що не обслуговуються черговими стрілочного поста, дозволяється майстрам і локомотивним бригадам мотодепо, а також іншим працівникам, призначеним наказом керівника метрополітену. Номери цих стрілок, порядок їх переведення й запирання та посади працівників, яким дозволяється їх переведення та запирання, вказуються в ТРА технічної станції електродепо.

5. Перед переведенням централізованої стрілки ДЦХ чи ДСЦП повинен переконатися особисто чи за повідомленням іншого працівника в тому, що стрілочний перевід не зайнятий рухомим складом. У разі справної дії електричної централізації (диспетчерської централізації) відсутність рухомого складу на стрілочному переводі перевіряється за показаннями контрольних

приладів на апараті керування. Крім того, перед переведенням централізованої стрілки зазначений працівник повинен переконатися, що стрілка не замкнута в будь-якому маршруті.

У разі несправності пристроїв електричної централізації або тимчасового їх вимкнення з дії порядок перевірки відсутності рухомого складу на стрілочному переводі встановлюється ТРА станції.

6. Основними засобами передавання розпоряджень про рух составів і локомотивів під час виконання маневрових пересувань є:

на станціях лінії, з'єднувальних вітках, паркових коліях технічної станції електродепо в межах дії електричної централізації та АЛС-АРШ – сигнали маневрових світлофорів у режимі АРШ і сигнальні показання АЛС у кабіні керування електропоїздом, а для составів з несправними пристроями АЛС або не обладнаних пристроями АЛС-АРШ, в тому числі господарських поїздів, – сигнали маневрових світлофорів у режимі автоблокування;

на станціях лінії, на паркових коліях технічної станції електродепо в межах дії електричної централізації поза межами дії АЛС-АРШ – сигнали маневрових світлофорів у режимі автоблокування;

на паркових та інших коліях технічної станції електродепо поза межами дії електричної централізації, а також на деповських коліях – ручні та звукові сигнали.

Поданий ручний або звуковий сигнал локомотивна бригада повинна повторити звуковим сигналом.

Якщо локомотивна бригада не впевнена у правильності сприйняття сигналу або розпорядження, вона не повинна приводити состав у рух чи має зупинити состав під час руху й з'ясувати обставини.

Маневри здійснюються за дозвільним показанням маневрових світлофорів, а для електропоїздів зі справними та увімкненими пристроями АЛС в межах дії АЛС-АРШ – і за сигнальними показаннями АЛС (у разі сигнального показання АЛС «0» або «ОЧ» – зі швидкістю не більше ніж

20 км/год з натиснутою педаллю (кнопкою) пильності), у разі несправності маневрових світлофорів (неможливості відкриття їх на дозвільне показання) – у порядку, відповідно до пунктів 3, 4 глави 3 розділу XVIII ПТЕ, пункту 8 розділу II і пунктів 9 та 10 глави 1 розділу IV цієї Інструкції.

7. Маневрові пересування за запрошувальним сигналом здійснюються у випадках, коли маневровий світлофор не відкривається на дозвільне показання внаслідок несправності пристроїв СЦБ або за маршрутом на зайняту колійну чи стрілочну ділянку або колію призначення (рейкове коло), що входить до маршруту.

8. Якщо під час приготування маневрового маршруту заборонне показання маневрового світлофора не зміниться на дозвільне показання та не відкривається його запрошувальний сигнал, а також у разі вимушеного зупинення маневрового состава після проїзду ним світлофора із заборонним показанням локомотивна бригада повинна повідомити про це ДЦХ або ДСЦП і далі діяти за його розпорядженнями, відповідно до пункту 12 розділу II цієї Інструкції.

9. Маневрові пересування у разі заборонного показання маневрового світлофора та несправності запрошувального сигналу або його відсутності здійснюються за усним розпорядженням:

ДЦХ – на лінії, що обладнана диспетчерською централізацією (у разі диспетчерського керування пристроями електричної централізації), яке передається поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком чи тунельним зв'язком, із записом у журналі диспетчерських наказів ДЦХ;

ДСЦП під контролем ДЦХ – на станції лінії (у разі перебування пристроїв електричної централізації на місцевому керуванні), яке передається засобами зв'язку, що записуються (архівуються) пристроями звукозапису, чи через ДЦХ поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком, із записом в журналі

огляду;

ДСЦП – на паркових коліях технічної станції електродепо, що передається маневровим радіозв'язком, стрілочним зв'язком чи через ДЦХ поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком, поїзним диспетчерським, тунельним зв'язком із записом в журналі огляду.

У разі неможливості надання усного розпорядження допускається здійснювати маневрове пересування за ручним або звуковим сигналом ДСЦП, оператора, чергового стрілочного поста або іншого керівника маневрів.

10. До передавання локомотивній бригаді усного розпорядження про маневрове пересування ДЦХ, ДСЦП зобов'язаний переконатися в порядку, зазначеному в ТРА станції, за відсутності рухомого складу на колії, а також у правильності встановлення та замикання (запирання) стрілок за маршрутом прямування.

11. Усне розпорядження ДЦХ або ДСЦП про маневрове пересування в разі заборонного показання світлофора передається за формою:

« ____ » _____ 20 ____ року _____ год. _____ хв.
 Дозволяється маневровому составу (маршруту №____, локомотиву №____),
 господарському поїзду №____ прямувати за заборонним показанням
 маневрового світлофора № _____
 з _____ колії від світлофора № _____
 на _____ колію до світлофора № _____
 Маршрут готовий.

ДЦХ _____ (прізвище)

ДСЦП

У разі розташування головного вагона або локомотива за маневровим світлофором розпорядження передається за формою:

« ____ » _____ 20 ____ року _____ год. _____ хв.

Дозволяється маневровому составу (маршруту № _____, локомотиву № _____), господарському поїзду № _____ прямувати з _____ колії на _____ колію до світлофора № _____. Маршрут готовий.

ДЦХ _____ (прізвище)

ДСЦП

За потреби здійснення маневрових пересувань за заборонним показанням маневрового світлофора та несправності запрошувального сигналу чи його відсутності ДЦХ або ДСЦП під контролем ДЦХ дає розпорядження про подавання ручного або звукового сигналу працівникам, зазначеним у ТРА станції, за формою:

_____ (прізвище та посада)

подайте сигнал на пересування маневрового состава (маршруту № _____, локомотива № _____), господарського поїзда № _____ за заборонним показанням маневрового світлофора № _____ з _____ колії від світлофора № _____ на _____ колію до світлофора № _____

Маршрут готовий.

ДЦХ _____ (прізвище)

ДСЦП

)

Про надання цих розпоряджень на маневрове пересування чи подавання ручного або звукового сигналу здійснюються записи ДЦХ у журналі диспетчерських наказів, ДСЦП – в журналі огляду.

12. Усне розпорядження ДЦХ, ДСЦП про маневрове пересування або про подавання ручного чи звукового сигналу повинен повторити працівник, який його отримав. Ручний або звуковий сигнал, що подається, локомотивна бригада повинна повторити звуковим сигналом.

Перед подаванням сигналу локомотивна бригада повинна бути

попереджена про маршрут маневрового пересування.

13. До подавання ручного або звукового сигналів на маневрове пересування працівник, який його подає, повинен перевірити вільність колії, правильність положення і замикання (запирання) стрілок за маршрутом прямування та під час подавання сигналу перебувати в полі зору локомотивної бригади – в місцях, зазначених у ТРА станції.

14. Усне розпорядження про маневрове пересування може бути надано ДЦХ, ДСЦП на проїзд кількох попутних маневрових світлофорів, що мають заборонне показання.

Ручний або звуковий сигнали, що подаються під час маневрів, дають право прямувати тільки до наступного світлофора.

15. Маневри електрорухомого складу здійснюються зі швидкістю, не більше від встановленої пунктом 3 глави 4 розділу XVIII ПТЕ, а рухомого складу господарського призначення – не більше від встановлених пунктом 14 глави 3 розділу VIII і пунктом 10 глави 8 розділу VIII цієї Інструкції.

На станціях наземних ділянок і на паркових коліях за несприятливих погодних умов (сильний туман, злива, заметіль) манєврова робота повинна здійснюватися з особливою пильністю, а в необхідних випадках – зі зниженою швидкістю.

16. Забороняється проводити маневри одночасно з обох боків станції на одну й ту саму колію. Манєврові пересування на одну й ту саму колію дозволяється виконувати тільки почергово, після повідомлення обох локомотивних бригад про виконання таких манєврів і про черговість пересування.

17. Манєврові пересування на зайняту колію станції допускаються з

дозволу ДЦХ та здійснюються зі швидкістю не більше ніж 20 км/год за запрошувальним сигналом, а у разі його несправності або відсутності – за усним розпорядженням ДЦХ, ДСЦП чи за ручним або звуковим сигналом ДСЦП чи оператора.

У разі маневрових пересувань на зайняту станційну колію, де передбачено розташування для відстою кількох составів, маневрове пересування дозволяється здійснювати за дозвільним показанням маневрового світлофора та сигнальним показанням покажчика АЛС «0» зі швидкістю не більше ніж 20 км/год із натиснутою педаллю (кнопкою) пильності.

Маневрові пересування на зайняту паркову чи іншу колію технічної станції електродепо здійснюються за запрошувальним сигналом, у разі його несправності або відсутності – за усним розпорядженням ДСЦП, що передається маневровим радіозв'язком, стрілочним зв'язком чи через ДЦХ поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком, поїзним диспетчерським, тунельним зв'язком із записом в журналі огляду. У разі неможливості надання усного розпорядження допускається здійснювати маневрове пересування за ручним або звуковим сигналом ДСЦП чи за його розпорядженням іншого працівника, зазначеного в ТРА станції. Ці маневрові пересування здійснюються зі швидкістю не більше ніж 15 км/год, а за умови керування не з головної кабіни – не більше ніж 10 км/год.

Про маневрове пересування на зайняту колію локомотивна бригада повинна бути заздалегідь попереджена у порядку, зазначеному в ТРА станції.

18. Повернення маневрового состава, локомотива, господарського поїзда на попереднє місце стоянки після вимушеного зупинення за маневровим світлофором дозволяється за усним розпорядженням ДЦХ або ДСЦП з дозволу ДЦХ за умови забезпечення безпеки руху в порядку, зазначеному в ТРА станції. Розпорядження передається локомотивній бригаді поїзним (маневровим) чи аварійно-технологічним радіозв'язком, поїзним диспетчерським або тунельним зв'язком, у разі їх несправності – стрілочним

зв'язком, якщо останній записується пристроями звукозапису (архівується).

19. Одночасно здійснювати маневрові пересування дозволяється не більше, ніж двом маневровим составам за умови, якщо вони прямують неворожими маршрутами.

20. Порядок та умови забезпечення безпеки руху під час маневрових пересувань составів, локомотивів з однієї колії на іншу зазначається в ТРА станції, в цьому разі особлива увага приділяється забезпеченню безпеки руху під час пересування маневрових составів, що керуються не з головної кабіни.

21. Керівник маневрів на станціях ліній перед початком позапланових маневрів електропоїздів та маневрів під час перерви в русі електропоїздів повинен:

впевнитися, що локомотивна бригада перебуває на місці;

ознайомити локомотивну бригаду з планом маневрів і порядком їх виконання;

отримати повідомлення локомотивної бригади про готовність до виконання маневрів.

22. Керівник маневрів на закритій колії перед початком маневрової роботи повинен:

впевнитись, що всі працівники, які беруть участь у маневрах, у тому числі локомотивна бригада, в повному складі перебувають на місці;

ознайомити локомотивну бригаду та інших працівників, які беруть участь у маневрах, з планом маневрів і порядком їх виконання;

перевірити відсутність перешкод для прямування рухомого складу (гальмівних башмаків під колесами тощо).

23. У процесі роботи керівник маневрів повинен організувати маневрові

пересування із забезпеченням безпеки руху й безпеки працівників, які беруть участь у маневрах, і тих, хто працює на коліях, а також вжити заходів щодо унеможливлення пошкодження рухомого складу та вантажів.

24. Локомотивна бригада під час маневрових пересувань повинна:

уважно спостерігати за тим, щоб колія була вільна, за сигнальними показаннями світлофорів і АЛС, положенням стрілок за маршрутом прямування, повторюючи вголос показання світлофорів і положення стрілок за маршрутом прямування, не перевищувати встановлені швидкості руху;

уважно спостерігати за людьми, які перебувають на коліях;

у випадку, якщо показання маневрового світлофора, маршрутного покажчика або положення стрілок не відповідає отриманій раніше вказівці про маневрове пересування, зупинити рухомий склад і з'ясувати обставини в ДЦХ або ДСЦП чи керівника маневрів;

у місцях виконання робіт бути особливо пильною, своєчасно подавати сповіщувальний сигнал чи сигнал пильності під час наближення до людей, які перебувають на колії.

2. Особливості маневрової роботи на станціях ліній

1. Маневрові пересування в межах станції лінії за маршрутами, які не передбачені таблицею взаємозалежності стрілок, сигналів і маршрутів, здійснюються за усним розпорядженням ДЦХ або з його дозволу за розпорядженням ДСЦП чи ручним (звуковим) сигналом ДСЦП, оператора.

У цьому разі маневрові пересування електрорухомого складу з виїздом на головну станційну колію або з головної станційної колії в неправильному напрямку виконуються без закриття прилеглої з боку правильного напрямку руху колії перегону тільки з обов'язковим виконанням усіх нижчевикладених вимог:

наявність вхідного світлофора напівавтоматичної дії з боку правильного напрямку руху та його перекриття на заборонне показання;

наявність світлофора небезпеки ОП або попутного маневрового (вихідного) світлофора, розташованого між вхідним світлофором напівавтоматичної дії і торцем платформи;

проведення маневрових пересувань до торця пасажирської платформи з боку вхідного світлофора – у разі розміщення світлофора небезпеки ОП на межі станції у створі з вхідним світлофором; до світлофора небезпеки ОП або до попутного маневрового (вихідного) світлофора – у разі розміщення цього світлофора біля торця пасажирської платформи або між торцем пасажирської платформи і вхідним світлофором.

У разі невиконання хоча б однієї з вимог, зазначених у цьому пункті, маневрові пересування здійснюються після закриття прилеглої з боку правильного напрямку руху колії перегону або без закриття цієї колії після вжиття інших заходів, що забезпечують безпеку руху та унеможливають відправлення поїздів на перегін, що прилягає з боку правильного напрямку руху, а саме в таких випадках:

відсутність вхідного світлофора напівавтоматичної дії;

відсутність світлофора небезпеки ОП або попутного маневрового (вихідного) світлофора;

проведення маневрових пересувань з виїздом за торець пасажирської платформи до світлофора небезпеки ОП, встановленого на межі станції у створі з вхідним світлофором напівавтоматичної дії, за світлофор небезпеки ОП або попутний маневровий (вихідний) світлофор, розміщений біля торця пасажирської платформи або між торцем пасажирської платформи і вхідним світлофором.

Місця встановлення переносних сигналів зупинення на станціях у разі закриття прилеглої з боку правильного напрямку руху колії перегону або перелік інших заходів, що унеможливають відправлення поїздів на перегін, що прилягає з боку правильного напрямку руху, визначаються ТРА станцій.

Наказ ДЦХ про закриття колії перегону передається машиністу електропоїзда в усній формі поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком, тунельним зв'язком, а на станціях реєструється в журналах диспетчерських наказів.

Розпорядження про маневрове пересування передається поїзним (маневровим) або аварійно-технологічним радіозв'язком, тунельним зв'язком за формою:

РОЗПОРЯДЖЕННЯ

« ____ » _____ 20 ____ року _____ год. _____ хв.

Дозволяється маневровому составу (маршруту № __) прямувати за заборонним показанням маневрового світлофора № _____ з _____ колії на _____ колію, до світлофора № _____. Маршрут готовий.

Головна колія перегону від станції _____

до станції _____ закрита,

вхідний напівавтоматичний світлофор № __ станції _____ закритий,

вихідний напівавтоматичний світлофор № __ станції _____ закритий.

Зустрічний поїзд затримано на станції _____.

ДЦХ _____ (прізвище)

ДСЦП

Передавання розпорядження про маневрове пересування здійснюється після перекриття вхідного світлофора напівавтоматичної дії на заборонне показання (за наявності світлофора) та закриття колії перегону, що прилягає до головної колії станції в правильному напрямку (в необхідних випадках), встановлення переносного сигналу зупинення на суміжній станції з боку відправлення поїздів у правильному напрямку на станцію, де виконуються маневри за маршрутами, які не передбачені таблицею взаємозалежності стрілок, сигналів і маршрутів.

У разі несправності поїзного чи аварійно-технологічного радіозв'язку, тунельного зв'язку маневрове пересування здійснюється за ручним чи звуковим

сигналом після вручення машиністу електропоїзда копії наказу про закриття колії перегону, що виписана на бланку форми ДУ-63М.

2. Маневрові пересування господарських поїздів у межах станції головною колією в неправильному напрямку (після закінчення руху електропоїздів з пасажирями), в тому числі за світлофор небезпеки ОП, за маршрутами, що не передбачені таблицею взаємозалежностей стрілок, сигналів і маршрутів, здійснюються за усним розпорядженням ДЦХ або з його дозволу за розпорядженням ДСЦП чи за ручним або звуковим сигналом ДСЦП, оператора без закриття колії перегону, який прилягає до головної колії станції в правильному напрямку, після перекриття вхідного світлофора напівавтоматичної дії (за його наявності) на заборонне показання та встановлення переносного сигналу зупинення біля торця платформи суміжної станції з боку відправлення поїздів у правильному напрямку (місце встановлення зазначається в ТРА цієї та суміжної станції).

3. Маневрові пересування в межах станції з виїздом на головну колію станції або з головної колії станції за маршрутами, які передбачені таблицею взаємозалежності стрілок, сигналів і маршрутів, у разі несправності маневрового світлофора дозволяються тільки після закриття на заборонне показання світлофорів напівавтоматичної дії, що огорожують цю колію з боку прилеглого перегону.

3. Особливості маневрової роботи на паркових та інших коліях

1. Маневрова робота на паркових коліях здійснюється згідно з графіком руху поїздів, планами поточного ремонту та технічного обслуговування електрорухомого складу (експлуатаційними планами електродепо), планами господарської роботи й планами мотодепо за заявками чергових по електродепо, майстрів мотодепо, а також інших посадових осіб, перелік яких

зазначений у ТРА технічної станції електродепо.

На паркових коліях здійснюються такі види маневрових пересувань:
відправлення составів (господарських поїздів) для роботи на лінії та приймання з лінії;

пересування електрорухомого складу й господарських поїздів на коліях з централізованими стрілками;

пересування господарських поїздів, локомотивів, спеціального рухомого складу, виконання господарської роботи на коліях із нецентралізованими стрілками;

подавання рухомого складу з колій чи на колії залізниці.

Відправлення електропоїздів (составів) для роботи на лінії та приймання составів з лінії здійснюються відповідно до графіка руху поїздів. Відправлення господарських поїздів для роботи на лінії та приймання їх з лінії здійснюються відповідно до плану господарської роботи.

Маневрова робота на паркових коліях, відправлення поїздів (составів) для роботи на лінії та їх приймання з лінії здійснюються з урахуванням технологічних «вікон» для виконання робіт із поточного утримання й ремонту паркових та інших колій, контактної рейки, пристроїв електропостачання, СЦБ та інших пристроїв технічної станції електродепо.

Порядок видачі електропоїздів (составів) та господарських поїздів для роботи на лінії та їх приймання з лінії зазначається в ТРА технічних станцій електродепо.

2. Підставою для виконання маневрових пересувань на коліях з централізованими стрілками є заявки, що передаються ДСЦП, які записуються в журналі обліку маневрових пересувань парковими коліями технічної станції електродепо черговим по електродепо чи майстром мотодепо, або іншими посадовими особами, перелік яких зазначений у ТРА технічної станції електродепо, з обов'язковим повторенням прийнятої заявки. Дозволяється одночасно передавати та приймати заявки не більше ніж на п'ять маневрових

пересувань. Працівник, який подав заявку, повинен забезпечити виконання маневрових пересувань за час, наданий ДСЦП, у разі необхідності – скасувати цю заявку.

У заявці на кожне маневрове пересування парковими коліями повинні бути зазначені такі дані:

час подання заявки;

кількість вагонів у маневровому составі та причіпних одиниць, тип локомотива;

номер колії, з якої починається пересування маневрового состава (локомотива);

номер колії, на яку переміщується маневровий состав (локомотив);

номер колії, якою буде здійснюватися пересування, та найменування світлофора, за яким буде здійснюватися оборот маневрового состава (локомотива);

прізвище працівника, який подав заявку;

прізвище працівника, який прийняв заявку.

3. Працівник, який має право подавати заявку на маневрові пересування, перед початком маневрової роботи на паркових коліях повинен:

з'ясувати в ДСЦП номер колії та найменування світлофора, за яким буде проводитись оборот маневрового состава;

ознайомити локомотивні бригади, які беруть участь у маневрах, з планом наступних маневрів, порядком їх виконання, маршрутом прямування та місцем зупинення згідно із заявкою, що передана на станційний пост централізації, та впевнитися в правильності сприйняття локомотивними бригадами інформації;

організувати маневрову роботу із забезпеченням безпеки руху та безпеки працівників, які беруть участь у маневрах.

4. Під час виконання робіт на паркових коліях для забезпечення безпеки руху маневрових составів (локомотивів) та безпеки працівників, які працюють на

паркових коліях, ДСЦП повинен повідомляти гучномовним сповіщенням про всі маневрові пересування, приймання та відправлення составів і господарських поїздів із лінії й на лінію.

Під час здійснення маневрів на паркових коліях локомотивна бригада повинна тримати прочиненим вікно кабіни керування, а в разі відсутності кабіни – найближчу кватирку вікна для нормального сприйняття звукових сигналів або повідомлень, що передаються гучномовним сповіщенням.

5. Маневри на паркових коліях з виїздом до світлофора або за світлофор, що огорожує виїзд на головну колію або колію з'єднувальної вітки, крім подавання електропоїздів (составів) для роботи на лінії, допускаються у виняткових випадках у порядку, встановленому керівником метрополітену та зазначеному в ТРА технічної станції електродепо.

Маневрові пересування з виїздом на маршрут приймання составів з лінії або відправлення составів на лінію повинні припинятися відповідно до часу, зазначеного в ТРА технічної станції електродепо.

6. Якщо частина маневрового состава чи господарського поїзда перебувають у довготривалому відстої за маневровим світлофором на паркових коліях, тоді маневрове пересування після відстою за маршрутом, який огорожено зазначеним світлофором, здійснюється за розпорядженням ДСЦП, за ручним чи звуковим сигналом чергового стрілочного поста або іншого працівника, зазначеного в ТРА станції.

7. У разі зміни маршруту маневрового пересування, зазначеного в заявці, локомотивну бригаду сповіщає про це до початку маневрових пересувань працівник, який подав заявку, а після початку пересування – ДСЦП маневровим чи аварійно-технологічним радіозв'язком, у разі його несправності – стрілочним або тунельним зв'язком. Для виклику локомотивної бригади до телефону стрілочного зв'язку може використовуватись гучномовне сповіщення.

8. Використання паркових колій для відстою вагонів електрорухомого складу без машиніста електропоїзда зазвичай забороняється. Допускається використання паркових колій, зазначених у ТРА технічної станції електродепо, для відстою електрорухомого складу, якщо це передбачено графіком руху поїздів, а також у виняткових випадках – за заявкою чергового по електродепо. Заявка подається на строк, що не перевищує часу чергування однієї зміни ДСЦП, і записується до журналу обліку маневрових пересувань парковими коліями технічної станції електродепо. За необхідності зайняття зазначених колій на більший термін черговий по електродепо повинен подати повторну заявку.

9. Відстій локомотивів і спеціального рухомого складу на паркових або інших коліях може здійснюватися у місцях, зазначених у ТРА технічної станції електродепо.

10. Рухомий склад, що перебуває на паркових та інших коліях чи на коліях депо поза межами будівлі електродепо, з яким не проводяться маневри, повинен бути надійно закріплений стоянковими (ручними) гальмами або гальмівними башмаками з метою запобігання його самовільному руху. Порядок закріплення встановлюється керівником метрополітену.

11. Інші особливості виконання маневрів господарських поїздів (локомотивів) на паркових, деповських та інших коліях зазначені в главі 8 розділу VIII цієї Інструкції.

4. Порядок дій у разі розрізу централізованої стрілки

1. Під час наближення рухомого складу до стрілки, що встановлена не за маршрутом прямування, локомотивна бригада повинна негайно вжити заходів

для зупинення, не доїжджаючи до гостряків стрілки (під час протишерсного руху) і не допускаючи її розрізу (під час зашерсного руху).

У разі виявлення стрілки з ознаками її розрізу – втрата електричного контролю положення стрілки під час прямування нею поїзда (состава) або після її проїзду рухомим складом – ДСЦП повинен вжити заходів для зупинення поїзда (состава), оформити відповідний запис у журналі огляду та повідомити про це ДЦХ, електромеханіка СЦБ, помічника майстра шляхового.

2. Якщо состав зупинився на стрілці, що має ознаки розрізу, локомотивна бригада повинна:

доповісти про це ДЦХ у разі розрізу стрілки на станції лінії або ДСЦП – у разі розрізу стрілки на паркових коліях технічної станції електродепо;

вжити заходів, що унеможливають самовільний рух состава, у порядку, встановленому керівником служби рухомого складу або електродепо;

подати вимогу на зняття напруги з контактної рейки;

після зняття напруги з контактної рейки оглянути разом із помічником майстра шляхового або електромеханіком СЦБ, які прибули на місце, розташування колісних пар на стрілці та стан гостряків.

Зазначені працівники, які прибули на місце, повинні вжити заходів щодо унеможливлення переведення стрілки з апарата керування станційного поста централізації шляхом опускання донизу курбельної заслінки стрілочного електропривода (за допомогою курбеля).

За відсутності сходження колісних пар із ходових рейок, зламу гостряків та інших перешкод для руху поїзда (состава) та у разі прилягання до рамної рейки гостряка, що був відведений до розрізу стрілки, помічник майстра шляхового, а за його відсутності – електромеханік СЦБ повинен забезпечити закріплення чи запирання зазначеного гостряка й доповісти ДЦХ (на паркових коліях – ДСЦП) про результати огляду, закріплення чи запирання гостряка стрілки та подати заявку щодо дозволу на повне звільнення стрілки поїздом (составом) в зашерсному напрямку.

Якщо під час огляду колісних пар і стрілки буде виявлено, що гостряк, який було відведено до розрізу стрілки, не прилягає до рамної рейки, тоді для унеможливлення перескакування колісних пар через гостряки помічник майстра шляхового або електромеханік СЦБ повинен від'єднати тяги від стрілочного електропривода та забезпечити прилягання й закріплення чи запирання відведеного гостряка до рамної рейки. Після виконання цієї роботи зазначений працівник разом із локомотивною бригадою повинні повторно оглянути розташування колісних пар і стан гостряків, доповісти ДЦХ (ДСЦП технічної станції електродепо) про результати повторного огляду та подати заявку щодо дозволу на повне звільнення стрілки поїздом (составом) в зашерсному напрямку.

Звільнення стрілки здійснюється: поїздом – за наказом ДЦХ, маневровим составом – за розпорядженням ДЦХ чи ДСЦП технічної станції електродепо.

3. Якщо поїзд (состав) зупинився на стрілці після її розрізу таким чином, що колісна пара (візок) закрила доступ до місця кріплення тяг стрілочного електропривода, тоді у разі неприлягання до рамної рейки гостряка, що був відведений до розрізу стрілки, і за відсутності перешкод для руху локомотивна бригада повинна запитати в ДЦХ (ДСЦП технічної станції електродепо) дозвіл на пересування поїзда (состава) в зашерсному чи протишерсному напрямку на відстань не більше 3-5 м.

Рух поїзда (состава) в протишерсному напрямку на 3-5 м (осаджування поїзда, состава) дозволяється тільки тоді, коли перша колісна пара рухомого складу під час розрізу стрілки зупинилася на рамній рейці та гостряку, що був відведений до розрізу стрілки, і не перескочила через нього.

Отримавши дозвіл ДЦХ (ДСЦП технічної станції електродепо) на пересування рухомого складу на 3-5 м у зашерсному напрямку або на просування (осаджування) в протишерсному напрямку, локомотивна бригада попереджає працівників, які перебувають біля стрілки, про наступне подавання напруги на контактну рейку та подальше пересування, подає заявку ДЦХ

(ДСЦП технічної станції електродепо) про подавання напруги на контактну рейку та за розпорядженням ДЦХ (ДСЦП технічної станції електродепо) після подавання напруги просуває (осаджує) поїзд (состав), звільняючи доступ до тяг.

Після повторного зняття напруги з контактної рейки помічник майстра шляхового або електромеханік СЦБ забезпечує прилягання гостряка стрілки до рамної рейки та його закріплення чи запирання й доповідає про це ДЦХ (ДСЦП технічної станції електродепо) та запитує дозвіл на звільнення стрілки під час руху тільки в зашерсному напрямку.

4. У всіх випадках, отримавши згоду ДЦХ (ДСЦП технічної станції електродепо) на часткове пересування або на повне звільнення стрілки, локомотивна бригада із дотриманням запобіжних заходів щодо попередження працівників про подавання напруги та подальший рух, подає заявку ДЦХ про подавання напруги на контактну рейку. Після подавання напруги на контактну рейку локомотивна бригада повідомляє ДЦХ (ДСЦП технічної станції електродепо) про готовність поїзда (составу) до руху та за його усним наказом чи розпорядженням приводить поїзд (состав) у рух для часткового пересування або повного звільнення стрілки.

Звільнення стрілки (стрілочного переводу) поїздом здійснюється за усним наказом, а составом – за усним розпорядженням ДЦХ зі швидкістю не більше ніж 5 км/год з особливою пильністю під контролем керівника робіт і готовністю негайно зупинитися у разі подавання керівником робіт сигналу зупинення.

Помічник майстра шляхового або електромеханік СЦБ, який перебуває біля стрілки, повинен стежити за пересуванням колісних пар стрілкою та за потреби подати локомотивній бригаді сигнал зупинення.

5. Після звільнення стрілки рухомим складом, що здійснив розріз стрілки, пропускати стрілкою поїзди (состави) дозволяється тільки після того, як працівники відповідних служб здійснили її огляд і ремонт та оформили відповідний запис про це в журналі огляду або надіслали телефонограму

тунельним зв'язком чи іншим зв'язком, що записується пристроями звукозапису (архівується). Працівники, які дали телефонограму, повинні надалі засвідчити її особистими підписами в журналі огляду.

6. У разі неможливості оперативного усунення наслідків розрізу стрілки подальший рух стрілкою дозволяється на підставі запису в журналі огляду, який здійснюється помічником майстра шляхового та електромеханіка СЦБ. У записі повинно бути зазначено про:

- запирання або зашиття гостряків стрілки;
- напрямок, за яким дозволяється рух стрілкою;
- допустиму швидкість руху стрілкою.

Гостряки стрілки запирають у необхідному положенні на закладку та навісний замок або зашивають прилеглий гостряк.

У цьому випадку стрілка повинна бути вимкнена у встановленому порядку з електричної централізації (зі збереженням чи без збереження користування сигналами).

За потреби помічник майстра шляхового подає заявку на видачу попереджень про обмеження швидкості руху рухомого складу.

До прибуття електромеханіка СЦБ рух стрілкою, що була розрізана, дозволяється після зашиття чи запирання її гостряків або прилеглому гостряка в необхідному положенні помічником майстра шляхового та здійснення ним відповідного запису про це в журналі огляду.

7. Забороняється ДСЦП переводити з апарата керування стрілку, що була розрізана, без дозволу керівника робіт з відновлення її нормальної роботи, а також здійснювати скасування або розмикання маршруту, до якого входить розрізана стрілка, без дозволу ДЦХ.

8. Якщо поїзд (состав) проїхав після розрізу стрілку, що обладнана стрілочним електроприводом розрізного типу, тоді у разі відсутності

пошкодження гостряків, тяг вузлів і деталей стрілочного електропривода (після їх перевірки працівниками відповідних служб) повинно бути відновлено розрізний пристрій стрілочного електропривода, оформлено запис у журналі огляду про нормальну роботу стрілки та дозвіл на рух стрілкою поїздів (составів).

9. Після огляду й усунення наслідків розрізу стрілки перший поїзд прямує цією стрілкою за усним наказом ДЦХ (перший состав – за усним розпорядженням ДЦХ, ДСЦП технічної станції електродепо) зі швидкістю не більше ніж 5 км/год. Швидкість проїзду стрілки зазначається в наказі (розпорядженні). Надалі поїзди (состави) прямують стрілкою зі швидкістю, встановленою працівником служби колії та тунельних споруд.

10. Порядок дій у разі сходження рухомого складу з ходових рейок під час розрізу стрілки встановлюється керівництвом метрополітену.

V. Робота ДЦХ

1. Рухом поїздів на лінії має керувати тільки один працівник – ДЦХ, який відповідає за виконання графіка руху поїздів на лінії, що обслуговується ним.

Накази (розпорядження) ДЦХ підлягають безумовному виконанню всіма працівниками, робота яких безпосередньо пов'язана з рухом поїздів і маневровою роботою на цій лінії.

Забороняється будь-кому, крім ДЦХ, надавати оперативні розпорядження щодо руху поїздів на лінії.

2. ДЦХ зобов'язаний:

максимально використовувати наявні в його розпорядженні технічні засоби для забезпечення пропускнув спроможності та заданих розмірів руху;

контролювати роботу станцій, електродепо, лінійних пунктів і пунктів

технічного обслуговування рухомого складу щодо виконання графіка руху поїздів і забезпечення безпеки руху;

вчасно і чітко давати розпорядження щодо руху поїздів і маневрової роботи ДСЦП, ДСП, черговим по електродепо, локомотивним бригадам та іншим працівникам, робота яких пов'язана з рухом поїздів;

спостерігати за своєчасним прийманням, відправленням поїздів і виконанням маневрової роботи на станціях лінії, прямуванням поїздів перегонами, особливо коли це відбувається під час порушення нормальної роботи пристроїв СЦБ, рухомого складу та інших технічних засобів, вживаючи всіх заходів щодо виконання графіка руху поїздів і забезпечення безпеки руху;

під час порушення графіка руху поїздів забезпечувати правильне регулювання руху, вживати оперативних заходів щодо забезпечення пасажирських перевезень і відновлення нормального руху поїздів у найстисліші терміни, організовувати через працівників, які перебувають у його оперативному підпорядкуванні, усунення порушень нормальної роботи пристроїв, що впливають на рух поїздів;

інформувати чергового по метрополітену або іншу посадову особу, визначену керівником метрополітену, та керівний склад служби руху про всі випадки порушення нормальної роботи метрополітену та інші випадки, що відбуваються на лінії, у встановленому на метрополітені порядку;

у разі отримання повідомлення про появу сигнального показання АЛС «ОЧ» у кабіні керування електропоїздом вживати оперативних заходів з усунення можливих несправностей.

У виняткових випадках, за потреби та залежно від розмірів пасажиропотоків, ДЦХ може скасовувати поїзди, що передбачені графіком руху, або призначати додаткові поїзди з повідомленням про це керівника метрополітену через чергового по метрополітену або іншу посадову особу, визначену керівником метрополітену.

3. ДЦХ, перед заступанням на чергування, повинен ознайомитися з

поїзним станом і виконанням чинного графіка руху поїздів, зі станом пасажирських перевезень, що очікуються, чинними на лінії наказами (розпорядженнями), вказівками та попередженнями, із записами в журналах диспетчерських наказів, огляду, обліку порушень нормальної роботи, впевнитись у справності технічних засобів і звірити час.

Під час прийому чергування ДЦХ повинен викликати усі станції своєї лінії та прийняти повідомлення про заступання на чергування ДСЦП, ДСП, операторів, чергового по електродепо та за потреби інших оперативних працівників, повідомити їм точний час для звірвання годинників, дати їм необхідні вказівки щодо подальшої роботи, в тому числі із забезпечення пасажирських перевезень і безпеки руху, повідомити, на якому керуванні (диспетчерському або місцевому) перебувають пристрої електричної централізації станцій.

4. Прийняття та здавання чергування ДЦХ оформлюється диспетчерським наказом і підписами в журналі диспетчерських наказів. У цьому наказі повинні бути також зазначені чинні диспетчерські накази та попередження.

5. Усі вказівки щодо руху поїздів лінією ДЦХ передає ДСЦП, ДСП та іншим працівникам, робота яких пов'язана з рухом поїздів та маневровою роботою, наказами (розпорядженнями), які в необхідних випадках реєструються (записуються) в журналі диспетчерських наказів у ДЦХ із зазначенням часу передачі та затвердження, а також прізвищ працівників, які прийняли наказ (розпорядження).

На станціях диспетчерські накази (розпорядження), які підлягають реєстрації, записуються ДСЦП, ДСП в журналі диспетчерських наказів або на бланках, визначених цією Інструкцією форм.

Після запису диспетчерського наказу або отримання усного розпорядження ДСЦП, ДСП або інший працівник, який прийняв наказ або усне розпорядження, повинен дослівно повторити його зміст і назвати своє

прізвище.

Впевнившись у правильності приймання наказу, ДЦХ затверджує його своїм підписом із зазначенням часу затвердження. З часу затвердження наказу він набуває чинності. Час повторення й затвердження наказу та прізвище особи, яка прийняла його, зазначається у ДЦХ у журналі диспетчерських наказів, а на станції – в журналі диспетчерських наказів або на бланках визначених форм.

ДЦХ має підтвердити правильність приймання усного розпорядження.

Якщо наказ ДЦХ приймає та записує оператор, він зобов'язаний негайно довести його до відома ДСЦП, у разі необхідності – до чергового по електродепо, машиніста-інструктора локомотивних бригад для ознайомлення під підпис.

Нумерація диспетчерських наказів здійснюється з першого номера, починаючи з нуля годин першого числа кожного місяця.

6. ДЦХ надає такі накази, що реєструються у ДЦХ і на станціях, яким адресується наказ:

про приймання та здавання чергування;

про подавання або зняття напруги з контактної рейки, у тому числі у разі екстреного зняття напруги;

про проїзд поїздом (составом) вхідного або вихідного світлофора напівавтоматичної дії із заборонним показанням у разі несправності або неможливості відкриття його запрошувального сигналу;

про увімкнення та вимкнення автоблокування (сигнальних вогнів світлофорів автоматичної дії);

про перехід на двосторонній рух на одній із колій двоколійного перегону (ділянці) і про наступне відновлення нормального руху;

про закриття колії перегону (ділянки) та відправлення електропоїзда в неправильному напрямку й про наступне відкриття колії (ділянки);

про призначення та прямування допоміжного поїзда в неправильному напрямку, а також скасування допоміжного поїзда, що прямував у

неправильному напрямку;

про відправлення господарських поїздів у неправильному напрямку;

про припинення руху поїздів під час зниження видимості або затоплення колії та про наступне відновлення руху;

про закриття колії перегону у зв'язку з виконанням маневрових пересувань електрорухомого складу головною станційною колією в неправильному напрямку за маршрутами, що не передбачені таблицею взаємозалежності стрілок, сигналів і маршрутів, і про наступне відкриття колії;

про закриття й відкриття колій перегонів, станцій, паркових та інших колій, колій спеціального призначення для руху у зв'язку з виконанням робіт;

про припинення та відновлення дії засобів сигналізації для руху поїздів – пристроїв АЛС-АРШ, світлофорів;

про видачу та скасування письмових попереджень;

про виклик аварійно-відновлювальних формувань служби рухомого складу (електродепо);

інші накази, пов'язані з організацією руху поїздів на лінії, що встановлені цією Інструкцією, та на розсуд ДЦХ.

У журналі диспетчерських наказів реєструються накази диспетчерів поїзних суміжних ліній, які адресовані ДЦХ, ДСЦП і ДСП цієї лінії.

Наказ, адресований машиністу електропоїзда, передається йому особисто ДЦХ – поїзним радіозв'язком, поїзним диспетчерським, тунельним зв'язком, аварійно-технологічним радіозв'язком або через ДСЦП, ДСП чи оператора. ДЦХ, ДСЦП, ДСП чи оператор повинен упевнитись, що машиніст електропоїзда правильно зрозумів переданий наказ.

Для скорочення часу на запис диспетчерських наказів можуть застосовуватися бланки та з дозволу начальника служби руху – штампи з нанесеними на них найчастіше вживаними текстами наказів.

7. Якщо диспетчерський наказ адресується кільком станціям, текст наказу

для його перевірки повторює за вказівкою ДЦХ основний виконавець, а інші повинні в цей час перевірити правильність запису наказу. Після перевірки працівники, які прийняли наказ, по черзі називають свої прізвища, які ДЦХ реєструє в журналі диспетчерських наказів.

8. ДЦХ дає такі розпорядження:

про проведення маневрових пересувань за заборонним показанням маневрових світлофорів у разі несправності чи відсутності запрошувального сигналу та в інших випадках, встановлених цією Інструкцією;

про призначення допоміжного електропоїзда в правильному напрямку;

про призначення допоміжного господарського поїзда в правильному напрямку;

інші розпорядження, передбачені цією Інструкцією та пов'язані з організацією руху поїздів на лінії й маневрів на станціях (на розсуд ДЦХ).

9. На диспетчерських дільницях і станціях дозволяється використовувати електронні журнали диспетчерських наказів, а також передавати накази і розпорядження на станції з контролем їх правильного приймання корпоративною мережею.

Порядок ведення електронних журналів диспетчерських наказів, передавання наказів на станції, здійснення контролю за правильним сприйняттям наказів, а також перегляду зазначених журналів визначає керівництво метрополітену.

10. У разі несправності поїзного диспетчерського зв'язку регулювання руху поїздів здійснюється поїзним радіозв'язком, тунельним зв'язком або аварійно-технологічним радіозв'язком.

Про відновлення дії поїзного диспетчерського зв'язку ДЦХ повідомляє всі станції шляхом передавання відповідного наказу.

11. У разі несправності поїзного радіозв'язку регулювання руху поїздів здійснюється поїзним диспетчерським зв'язком, тунельним зв'язком, аварійно-технологічним радіозв'язком і через ДСЦП, ДСП чи операторів. Про відновлення дії поїзного радіозв'язку ДЦХ повідомляє всіх машиністів електропоїздів, машиніста-інструктора локомотивних бригад та всі станції.

VI. Попередження

1. Загальні вимоги

1. У випадках, коли під час прямування поїздів, составів необхідно забезпечити особливу пильність локомотивної бригади та попередити її про особливі умови прямування, повинні видаватися письмові або усні попередження.

2. Письмові попередження поділяються на короткострокові та довгострокові.

Короткострокові попередження видаються:

на перші п'ять поїздів (составів) після виконання визначених робіт під час нічної перерви в русі електропоїздів;

під час виконання планових робіт невеликого обсягу;

в екстрених випадках, пов'язаних із виконанням непередбачених робіт, або для забезпечення особливих умов прямування поїздів (составів) на строк, що не перевищує п'яти діб.

Тривалість дії попереджень на перші п'ять поїздів (составів), що прямують станційними коліями та коліями спеціального призначення, на яких пропускається менш як п'ять поїздів упродовж однієї години, встановлюється наказом керівника метрополітену.

Довгострокові попередження видаються (встановлюються) на час виконання передбачених робіт із великим обсягом і в складних умовах, які

здійснюються згідно з наказами по метрополітену та в інших необхідних випадках.

3. Письмові попередження видаються:

у разі несправності колії, контактної рейки, штучних та інших споруд, а також під час виконання ремонтних і будівельних робіт, що вимагають зменшення швидкості або зупинення на шляху прямування;

у разі введення в дію нових, переміщення або скасування (вимкнення) існуючих засобів сигналізації для руху поїздів (АЛС-АРШ, світлофорів, рейкових кіл тощо);

у разі несправності світлофора, коли неможливо перемкнути його на заборонне показання, або появи на світлофорі більш дозвільного сигнального показання замість менш дозвільного;

у разі несправності стаціонарних пристроїв АЛС-АРШ, що загрожує безпеці руху (приймання поїзними пристроями АЛС-АРШ більш дозвільного сигнального показання АЛС замість менш дозвільного показання або сигнального показання, що вимагає зупинення);

у разі несправності колійного електромеханічного автостопа (на електропоїзди, состави, господарські поїзди, в яких електровози використовуються як локомотиви);

якщо видимість сигналів світлофорів, колії знижено або колії затоплено;

у разі відправлення господарського поїзда з вантажем, що виходить за межі габариту навантаження, а також господарському поїзду, що прямує за ним;

у разі наявності мастильних матеріалів на головках ходових рейок;

якщо на двоколійному перегоні наземної ділянки працює снігоочисник, вантажопідійомний кран на залізничному ходу, ВПРС та інші машини;

у всіх інших випадках, коли вимагається зменшення швидкості або зупинення поїзда (состава) на шляху прямування за умови забезпечення безпеки руху, а також, коли необхідно попередити локомотивну бригаду про

особливі умови прямування поїзда (составу).

На перші п'ять електропоїздів (составів) письмові попередження видаються після виконання таких робіт:

промивання станцій, тунелів, дренажних і водовідвідних пристроїв верхньої будови колії;

заміна ходових рейок, рейкових плітей, контактної рейки, вирізування дефектного стику або дефектної рейки, заміна зрівнювального приладу ходових рейок;

заміна стрілочного переводу або його окремих частин (гостряків, рамних рейок, хрестовин, контррейок), перехресного з'їзду або його окремих частин;

заміна забрудненого щебеню нижче постілі шпал, розбивання колійного бетону під час виконання усіх видів робіт;

заміна більше ніж одного перевідного бруса, коротуна, однієї шпали;

робота на колії ВПРС;

підймання колії (понад 20 мм) або рихтування колії (понад 60 мм);

проходження візка з виміру параметрів контактної рейки;

фарбування колійного бетону станцій тунельних ділянок або перегінних тунелів;

заміна стрілочного електропривода, контактних колодок, контрольних датчиків положення стрілки, елементів монтажу в схемі стрілки;

вимкнення пристроїв СЦБ із дії із збереженням користування сигналами та їх наступне увімкнення;

зміна взаємозалежностей пристроїв СЦБ;

ремонт хвилеводу поїзного радіозв'язку;

ремонт і перевірка дії перегінної металоконструкції;

у всіх інших випадках, коли необхідно зменшення швидкості та попередження машиніста електропоїзда про особливу пильність під час ведення поїзда після виконання робіт.

У необхідних випадках після виконання колійних робіт письмові попередження видають за заявкою керівника робіт як першим п'яти поїздам,

так і наступним поїздам у порядку, визначеному керівником метрополітену.

4. Усні попередження видаються:

про несправність стаціонарних пристроїв АЛС-АРШ (на поїзди та состави, обладнані пристроями АЛС-АРШ);

про проходження станції без зупинення поїздом (составом), що має зупинку за розкладом або за розпорядженням по метрополітену (тільки на електропоїзди);

про зупинення електропоїзда на станції, що тимчасово закрита для висадки та посадки пасажирів;

про зупинення поїзда (составу) на перегоні із зазначенням причин зупинення;

про здійснення обкатування, позаграфікової перегонки електрорухомого складу – електропоїздам (составам), що прямують попереду та услід;

про прямування поїзда (составу) із згаслими (несправними) сигналами (хоча б одного), що позначають хвіст поїзда, – поїзду, що прямує услід;

про прямування з'єднаного поїзда (составу) у правильному напрямку;

про наявність працівників метрополітену чи інших суб'єктів господарювання у супроводі працівників метрополітену або наявність сторонніх осіб на колії перегону, станційній колії під час руху електропоїздів;

про спрацювання пристроїв контролю проходження в тунель і проникнення сторонніх осіб у тунель;

в інших випадках на розсуд ДЦХ.

5. Заявки про видачу письмових попереджень мають право надавати працівники за посадами не нижче:

на перші п'ять поїздів – помічника майстра шляхового або тунельного, електромеханіка СЦБ, зв'язку, майстра або електромеханіка служби електропостачання чи електромеханічної служби (керівники робіт);

в екстрених випадках і не більше ніж на одну добу – помічника майстра

шляхового або тунельного, електромеханіка СЦБ, майстра або електромеханіка служб інформаційних технологій і зв'язку; автоматики, телемеханіки та зв'язку; електропостачання, електромеханічної;

не більше ніж на три доби – начальників дистанцій служб колії та тунельних споруд; сигналізації; інформаційних технологій і зв'язку; автоматики, телемеханіки та зв'язку; електропостачання, електромеханічної;

не більше ніж на п'ять діб – начальників служб колії та тунельних споруд; сигналізації; інформаційних технологій і зв'язку; автоматики, телемеханіки та зв'язку; електропостачання; електромеханічної.

Порядок продовження тривалості дії попередження визначається керівництвом метрополітену.

Попередження на п'ять та більше діб встановлюється наказом керівника метрополітену. У такому наказі відповідному керівнику може надаватись право скасувати попередження після виконання необхідних робіт і відновлення нормальної швидкості.

Перелік працівників, які мають право на подавання заявок про видачу письмових попереджень, може бути змінений наказом керівника метрополітену.

6. Усні попередження локомотивним бригадам дає ДЦХ поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком або за його розпорядженням – ДСЦП чи ДСП.

Працівник, який дав усне попередження, повинен вислухати коротке повторення попередження локомотивною бригадою і впевнитися в тому, що його правильно зрозуміли.

7. Локомотивні бригади під час прямування перегonom, ділянкою, з'єднувальною віткою повинні керуватися отриманими попередженнями та уважно спостерігати за переносними сигналами зменшення швидкості, що встановлені на шляху прямування; у разі відсутності або згасання цих сигналів

локомотивні бригади повинні негайно повідомити про це ДЦХ. Локомотивна бригада повинна дотримуватись встановленої в попередженні швидкості руху незалежно від наявності сигналів зменшення швидкості під час прямування поїзда (состава) перегonom, ділянкою, з'єднувальною віткою, що зазначені в попередженні.

8. У разі отримання від будь-якого працівника метрополітену повідомлення про виявлену ним несправність колії, споруд, пристроїв або перешкоду для руху поїздів ДСП або ДСЦП повинен негайно повідомити про це ДЦХ. На станції повідомлення про несправність чи перешкоду записують у журналі огляду із зазначенням часу надходження повідомлення, прізвища особи, від якої воно отримано, і характеру несправності. У разі необхідності ДЦХ за повідомленням зобов'язаний вжити заходів для видачі попереджень локомотивним бригадам.

Якщо таку несправність або перешкоду виявляє локомотивна бригада поїзда (состава), що прямує перегonom, з'єднувальною віткою, ця локомотивна бригада повинна зменшити швидкість, у разі необхідності – зупинити поїзд, повідомити про це ДЦХ, вказавши характер несправності та місце (пикет), на якому виявлено несправність або перешкоду. ДЦХ за повідомленням локомотивної бригади повинен вжити заходів щодо видачі (передавання) попереджень локомотивним бригадам поїздів (составів), що прямують перегonom, з'єднувальною віткою та відправляються зі станції на цей перегін, з'єднувальну вітку, а коли характер несправності чи перешкоди свідчить про неможливість руху поїздів – заборонити їх рух надалі до отримання повідомлення про усунення несправності чи перешкоди.

ДЦХ повинен негайно направити для огляду й усунення виявленої несправності чи перешкоди працівників відповідних служб.

Локомотивні бригади поїздів (составів), що перебувають на перегоні, з'єднувальній вітці, та поїздів (составів), що відправляються на цей перегін, з'єднувальну вітку, залежно від характеру отриманого повідомлення повинні

проїжджати небезпечне місце з особливою пильністю, у разі необхідності – зі зменшеною швидкістю та готовністю зупинити поїзд (состав) і відновити рух тільки після отримання повідомлення про усунення перешкоди.

Керівник групи працівників, яку викликано на місце несправності чи перешкоди, після прибуття на місце встановлює порядок пропускання поїздів, у разі необхідності – подає заявку про видачу на поїзди письмових попереджень.

Якщо несправність буде виявлено локомотивною бригадою, яка виконує маневри, дії працівників повинні бути такими, як у разі виявлення несправності на перегоні.

9. В окремих випадках за наказом керівника метрополітену дозволяється змінювати порядок видачі попереджень, що встановлений цією Інструкцією.

10. Письмові та усні попередження видають (передають) на кожен поїзд і маневровий состав, за винятком таких випадків:

якщо діє довгострокове попередження, встановлене наказом керівника метрополітену;

у разі видачі попереджень на всі состави (маршрути), що працюють на лінії;

у разі наявності попередження на станції, де здійснюється оборот составів маневровими машиністами електропоїздів;

у разі наявності попередження на перегоні (ділянці), де організовано двосторонній рух.

2. Порядок видачі та скасування короткострокових попереджень

1. Заявку про видачу письмових попереджень оформлюють посадові особи, які зазначені в пункті 5 глави 1 цього розділу, шляхом оформлення запису в книзі попереджень на одній із суміжних з перегonom (ділянкою,

з'єднувальною віткою) станцій або на станції, де встановлюються попередження:

у разі проведення передбачених (планових) робіт, у тому числі на перші п'ять електропоїздів (составів), – не пізніше ніж за одну годину до подавання напруги на контактну рейку;

в екстрених випадках – з часу отримання інформації про виявлення несправності.

Заявку пред'являють для ознайомлення під підпис ДСЦП, а на станціях без колійного розвитку – ДСП, які нумерують її та передають поїзним диспетчерським зв'язком ДЦХ, а якщо попередження діятиме на перегоні (ділянці, з'єднувальній вітці) – також на суміжну станцію, де заявку записують у книгу попереджень.

2. Нумерація попереджень поновлюється з першого номера, починаючи з нуля годин першого числа кожного місяця.

Першого числа кожного місяця всі чинні попередження записують у книгу за новою нумерацією.

3. В екстрених випадках заявку про видачу письмових попереджень у зв'язку з проведенням непередбачених робіт дають працівники служб, які зазначені в пункті 5 глави 1 цього розділу, телефонограмою тунельним, поїзним диспетчерським зв'язком або аварійно-технологічним радіозв'язком.

Телефонограму приймають одночасно ДЦХ, ДСЦП або ДСП на суміжних з перегонном чи з'єднувальною віткою станціях чи на станції, де встановлюється попередження. Телефонограму записують у ДЦХ у журналі диспетчерських наказів, а на станціях – у книзі попереджень. Працівник, який дав телефонограму про видачу письмових попереджень, повинен надалі засвідчити її особистим підписом у книзі попереджень на одній із станцій, що прийняла телефонограму.

Повідомлення про зниження видимості світлофорів, колії, виявлення води

або людей на коліях є заявкою про видачу (надавання) попереджень, яка оформлюється ДЦХ у журналі диспетчерських наказів як телефонограма без подальшого підпису працівника, який передав повідомлення.

4. У заявках про видачу попереджень має бути зазначено:

дату й час запису;

точно зазначення місця дії попередження (станція, номер колії, перегін, пікет), за потреби – місця встановлення переносних сигналів обмеження швидкості відповідно до вимог ІСИ;

запобіжні заходи безпеки під час руху поїздів (маневрових составів);

початок і термін дії попередження;

причини, що зумовили видачу попередження;

посаду, прізвище та ініціали працівника, який подав заявку.

5. Отримавши заявку, ДЦХ дає станціям, які обмежують і входять до ділянки, де буде діяти попередження, і станціям, де будуть видавати попередження, наказ про видачу попереджень, за однією з таких форм:

НАКАЗ № _____

« _____ » _____ 20 ____ року _____ год. _____ хв.

Станція (станції) _____ ДС

З _____ год. _____ хв. _____ головною колією перегону (ділянки, станції, з'єднувальної вітки, стрілки №) _____

від пікету № _____ до пікету № _____

поїздам прямувати з особливою пильністю зі швидкістю не більше ніж _____

км/год

у

зв'язку

3

(стисле викладення причини, яка зумовила видачу попередження)

(інші вимоги, вказівки в заявці)

На поїзди (состави) видавати попередження:

станція _____ поїздам № _____

маршрутам № _____

станція _____ поїздам № _____

маршрутам № _____

до скасування.

ДЦХ _____ (прізвище)

НАКАЗ № _____

" _____ " _____ 20__ року _____ год. _____ хв.

Станції (станціям) _____

_____ ДС

Виконувалися _____ роботи

на _____ головній колії станції (перегону, ділянки, з'єднувальної
вітки) _____

Прямувати з особливою пильністю (інші вимоги) _____

зі швидкістю не більше ніж _____ км/год.

На поїзди (состави) видавати письмові попередження:

станції _____ поїздам № _____

станції _____ поїздам № _____

(і так далі)

ДЦХ _____ (прізвище)

Номери поїздів (маршрутів), на які повинно бути видано попередження проміжними станціями та станціями початкового відправлення поїздів, визначає ДЦХ.

ДЦХ передає попередження, видавання якого не передбачалося, поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком локомотивним бригадам поїздів, що перебувають на цьому перегоні (ділянці, з'єднувальній вітці) та відправляються зі станції на цей перегін, якщо їм не було вручено письмові попередження на станціях.

6. Попередження виписується на бланку з жовтою смугою по діагоналі форми ДУ-61М:

Форма ДУ-61М

КОРІНЕЦЬ ПОПЕРЕДЖЕННЯ

Попередження поїзду № _____ Згідно з диспетчерським наказом № _____
маршруту № _____ від « _____ » _____ 20 _____ року
отримав « _____ » _____ 20 _____ року
машиніст електропоїзда _____

(прізвище та підпис)

Станція _____ ДС

(штемпель станції)

(лінія відриву)

Станція _____ ДС

(штемпель станції)

« _____ » _____ 20 _____ року

ПОПЕРЕДЖЕННЯ НА ПОЇЗД (МАРШРУТ) № _____

Місце дії попередження (станція, перегін, ділянка, з'єднувальна вітка, колія, пікет)	Час дії попере- дження	Дозволена швидкість, не більше км/год	Причина дії попере- дження	Інші особливі умови руху поїзда (маршруту)

ДСЦП _____

ДСП (підпис, прізвище)

(бланк білого кольору з жовтою смугою по діагоналі)

Попередження видаються під підпис машиністу електропоїзда (состава) ДСЦП, ДСП або за його дорученням оператором, черговим по електродепо або іншим працівником, якому керівником електродепо надано відповідне право.

Попередження повинні бути видані на всі состави (маршрути), що працюють на лінії, а також видаються на лінію з електродепо чи пунктів технічного обслуговування з часу затвердження диспетчерського наказу і до закінчення руху електропоїздів поточної доби.

Під час закінчення робочої зміни (короткочасної підміни) машиніст електропоїзда, який здає поїзд (состав), повинен повідомити про наявність на поїзді (составі) попередження машиніста електропоїзда, який прийняв поїзд (состав), та передати йому це попередження.

У разі дії попередження на станції, де маневрові машиністи електропоїздів здійснюють оборот составів, попередження видається кожному маневровому машиністу електропоїзда, а після закінчення його робочої зміни попередження передається маневровому машиністу електропоїзда, який приступив до роботи замість нього.

Детальний порядок видачі машиністам електропоїздів короткострокових попереджень, термін дії яких перевищує одну робочу добу, встановлюється керівництвом метрополітену.

7. Бланки попереджень заповнює завчасно (крім номера поїзда, маршруту) ДСЦП, ДСП. У разі заповнення бланків попереджень через копіювальний папір кожен примірник повинен мати чіткий і зрозумілий запис тексту попередження (підпис ДСЦП, ДСП не дозволяється виконувати через копіювальний папір). Номер поїзда чи маршруту, що відправляється, проставляється в бланку попередження перед видачею його машиністу електропоїзда. ДСЦП, ДСП після видачі першого попередження повинен повідомити ДЦХ, цей номер поїзда чи маршруту, крім випадків видачі попереджень на перші п'ять поїздів.

8. Під час ведення господарського поїзда двома і більше локомотивами, прямування з'єднаного состава, а також під час організації двостороннього руху попередження видають кожній локомотивній бригаді.

9. ДСЦП або ДСП, що обмежує перегін (ділянку, з'єднувальну вітку), на якому (якій) встановлено попередження, після початку його дії перед відправленням першого поїзда на цей перегін (ділянку, з'єднувальну вітку) повинен з'ясувати у локомотивної бригади, чи видане їй попередження, а за відсутності попередження – видати його та доповісти про це ДЦХ.

10. Попередження, які встановлюються на певний строк, видають на поїзди (состави) тільки впродовж цього строку. Заявки про скасування таких попереджень не надаються, видача їх на поїзди припиняється в зазначений у попередженні термін, якщо строк дії цього попередження не було продовжено.

11. Заявка про видачу попередження без зазначення строку його дії не втрачає чинності до її скасування у встановленому порядку.

12. Заявку про видачу попередження без зазначення строку його дії (до скасування) має право скасувати тільки працівник за посадою не нижчою, ніж

працівник, який установив попередження, або працівник, якому надано таке право.

Зазначені попередження видають на поїзди (состави) до отримання повідомлення про їх скасування.

Посадові особи, які встановлюють попередження, можуть доручити підлеглим керівникам лінійних підрозділів після виконання відповідних робіт скасувати дію попередження або збільшити встановлену попередженням швидкість руху поїздів (составів). Про таке доручення повинно бути вказано в заявці про видачу попереджень.

13. Заявку про скасування дії попередження записують у книгу попереджень на одній зі станцій, що обмежують колію перегону, ділянки, з'єднувальну вітку, або на станції, де встановлене попередження, із зазначенням місяця, числа, часу й підстави для скасування дії попередження, після чого текст попередження необхідно перекреслити.

ДСЦП, ДСП негайно передає цей запис-заявку ДЦХ, а якщо попередження діє на перегоні, ділянці, з'єднувальній вітці – також на суміжну станцію, де запис реєструється в книзі попереджень.

Відповідний працівник може передати заявку про скасування дії попередження телефонограмою тунельним або поїзним диспетчерським зв'язком з наступним засвідченням заявки своїм особистим підписом у книзі попереджень на одній зі станцій, що прийняла телефонограму. Телефонограму записує ДЦХ у журналі диспетчерських наказів, а на станціях, що обмежують перегін (ділянку) або з'єднувальну вітку, де діє попередження, заявка записується ДСЦП, ДСП в книзі попереджень.

Скасування попереджень про зниження видимості та наявності води на коліях проводиться відповідно до пунктів 5 та 11 глави 7 розділу III цієї Інструкції.

Отримавши заявку про скасування дії попередження, ДЦХ дає на відповідні станції наказ про припинення видачі попереджень за формою:

НАКАЗ № _____

« _____ » _____ 20 ____ року _____ год. _____ хв.

Станції _____ ДС

Диспетчерський наказ від « _____ » _____ 20 ____ року № _____ скасовується.

Припинити видачу попереджень на поїзди (состави).

ДЦХ _____ (прізвище)

Про скасування дії попереджень ДЦХ повідомляє локомотивні бригади поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком та через машиніста-інструктора.

Накази ДЦХ про видачу та припинення видачі попереджень реєструються на відповідних станціях у журналах диспетчерських наказів і в ДЦХ.

3. Порядок видачі та скасування довгострокових попереджень

1. З наказом керівника метрополітену про введення довгострокового попередження повинні бути ознайомлені під підпис диспетчери поїзні, ДСЦП, ДСП, машиністи-інструктори локомотивних бригад, майстри мотодепо, локомотивні бригади, які працюють на ділянці, де вводиться попередження.

У випадках, коли необхідно зменшити швидкість руху поїздів, у наказі повинно бути зазначено:

місця встановлення переносних сигналів зменшення швидкості руху;

номери рейкових кіл, на яких за необхідності потрібно перекодувати подавання сигнальних команд АЛС-АРШ відповідно до зменшеної швидкості, що встановлена наказом керівника метрополітену.

За своєчасне ознайомлення з наказом керівника метрополітену машиністів-інструкторів, водіїв дрезин (інструкторів) локомотивних бригад, майстрів мотодепо, локомотивних бригад відповідають керівники електродепо, мотодепо та інших підрозділів, які мають спеціальний рухомий склад.

За своєчасне ознайомлення з наказом диспетчерів поїзних, ДСЦП і ДСП відповідають начальник служби руху й начальники дистанцій руху.

Керівники електродепо, служби (дистанцій) руху, мотодепо та інших підрозділів, які мають спеціальний рухомий склад, повинні повідомити ДЦХ про закінчення ознайомлення причетних працівників із наказом керівника метрополітену письмово або телефонограмою, яка реєструється в журналі диспетчерських наказів.

У разі необхідності локомотивні бригади всіх поїздів (составів), які працюють на лінії, забезпечуються витягом з наказу керівника метрополітену на весь строк дії попередження. Детальний порядок ознайомлення причетних працівників із наказом керівника метрополітену з урахуванням місцевих особливостей може встановлюватися керівництвом метрополітену.

2. Час початку та закінчення дії попередження, введене наказом керівника метрополітену, зазначається в заявці працівника за посадою не нижчою, ніж помічник майстра шляхового, помічник майстра тунельного, електромеханік СЦБ, електромеханік зв'язку, майстер або електромеханік служб електропостачання, електромеханічної, яку він повинен записати в книгу попереджень на одній із суміжних із перегonom станції або на станції, де вводиться попередження.

3. На підставі цієї заявки та повідомлення про ознайомлення ДСЦП, ДСП і локомотивних бригад поїздів, ДЦХ дає на лінію відповідний наказ, з яким повинні ознайомитись під підпис ДСЦП і ДСП відповідних станцій.

ДЦХ має право дозволити виконання робіт та дати наказ про введення в дію довгострокового попередження тільки у разі дотримання таких вимог:

отримання письмового повідомлення або телефонограми від посадових осіб, зазначених у пункті 1 цієї глави, про ознайомлення причетних працівників з наказом керівника метрополітену;

оформлення запису в журналі огляду відповідної станції електромеханіком СЦБ про зміну сигнальних команд АЛС-АРШ, що подаються у відповідні рейкові кола (якщо це передбачено наказом керівника

метрополітену);

оформлення запису в журналі огляду відповідної станції помічником майстра шляхового про встановлення переносних сигналів зменшення швидкості (якщо це передбачено наказом керівника метрополітену).

Наказ видається за формою:

НАКАЗ № _____

« ____ » _____ 20 ____ року _____ год. _____ хв.

Станціям _____ ДС

Машиністу-інструктору локомотивних бригад _____,
черговому по електродепо

На підставі наказу керівника метрополітену
від « ____ » _____ 20 ____ року № _____
з _____ год. _____ хв. « ____ » _____ 20 ____ року до скасування
по _____ колії (стрілочному переводу № _____
перегону (ділянки, з'єднувальної вітки, станції) _____
від пікету № _____ до пікету № _____
поїздам прямувати з особливою пильністю зі швидкістю не більше ніж _____
км/год

(інші вимоги, вказівки в наказі)

у зв'язку з _____

(стисле викладення причин, які зумовили видачу попередження)

ДЦХ _____ (прізвище)

4. Скасування дії довгострокових попереджень здійснюється за наказом ДЦХ на підставі наказу керівника метрополітену або на підставі запису в книзі попереджень на відповідній станції, здійсненого керівником робіт, зазначеним у наказі, якому надано право скасовувати попередження після виконання робіт.

Наказ видається за формою:

НАКАЗ № _____

« ____ » _____ 20__ року _____ год. _____ хв.

Станціям _____ ДС

Машиністу-інструктору локомотивних бригад _____,

черговому по електродепо

На підставі наказу керівника метрополітену

від « ____ » _____ 20__ року № _____

Диспетчерський наказ № _____ від « ____ » _____ 20__ року скасовується.

_____ колією (стрілочним переводом № _____) перегону

(ділянки, з'єднувальної вітки, станції)

швидкість руху відновлюється згідно з установленою.

ДЦХ _____ (прізвище)

5. Наказ ДЦХ про скасування дії довгострокових попереджень передається ДСЦП, ДСП станцій, які обмежують і входять до ділянки, на якій діяло попередження, та в усі пункти, де починають роботу локомотивні бригади.

З наказом про скасування дії попередження повинні бути ознайомлені ДЦХ, ДСЦП і ДСП, локомотивні бригади, які працюють на ділянці, де встановлювалося попередження.

За ознайомлення відповідних працівників із наказом про скасування дії попередження відповідальні посадові особи, зазначені в пункті 1 цієї глави.

VII. Порядок дій під час руху поїздів і маневрової роботи у разі несправності пристроїв СЦБ

1. У разі виникнення (виявлення) будь-яких відхилень від нормальної дії пристроїв СЦБ або нормального показання їх контрольних приладів на

апаратах керування ДЦХ (під час диспетчерського керування пристроями електричної централізації) або ДСЦП (під час місцевого керування пристроями електричної централізації) повинен передусім перевірити, чи не є це наслідком:

самочинного виїзду на колійні чи стрілочні ділянки (рейкові кола) состава (вагонів) чи інших рухомих одиниць;

непереведення, втрати контролю або розрізу стрілки, появи несправжньої зайнятості або вільності колійної чи стрілочної ділянки (рейкового кола), нерозмикання маршруту та інших порушень нормальної дії пристроїв СЦБ;

неправильних дій під час користування пристроями СЦБ тощо.

При цьому необхідно додатково перевірити:

чи є контроль положення всіх стрілок, що входять до маршруту прямування, в тому числі охоронних, чи правильно вони встановлені за маршрутом;

чи дійсно вільні колія приймання та колійні й стрілочні ділянки (рейкові кола), що входять до маршруту прямування поїзда (состава);

чи не залишилися стрілки, які входять до маршруту, що встановлюється, замкненими в інших маршрутах;

чи не замкнені ворожі маршрути або їх окремі секціоновані частини.

2. У разі виявлення несправності пристроїв СЦБ ДЦХ (ДСЦП) повинен негайно зробити відповідний запис у журналі огляду і повідомити про несправність електромеханіка СЦБ або диспетчера відповідної служби, у разі необхідності – працівників інших причетних служб. ДСЦП повідомляє про несправність ДЦХ.

Надалі забороняється користування несправними пристроями до усунення несправності, перевірки у визначеному порядку роботи пристроїв СЦБ і здійснення відповідного запису електромеханіка СЦБ (у разі необхідності – разом із працівниками причетних служб) у журналі огляду чи

передавання ДЦХ (ДСЦП) поїзним диспетчерським або тунельним зв'язком телефонограми про усунення несправності.

3. Залежно від характеру несправності ДЦХ або ДСЦП, не очікуючи прибуття електромеханіка СЦБ, повинен використати всі наявні в його розпорядженні організаційні й технічні засоби для організації руху поїздів і маневрової роботи, а також для з'ясування причин порушення нормальної дії пристроїв СЦБ, організувати, якщо можливо, візуальний огляд колії і стрілок станції.

Якщо при цьому буде встановлена й усунена причина порушення нормальної дії пристроїв, ДЦХ або ДСЦП дозволяється відновити користування пристроями СЦБ.

Про причину порушення нормальної дії пристроїв СЦБ та її усунення здійснюється запис у журналі огляду.

4. Якщо причина порушення нормальної дії пристроїв СЦБ не виявлена і не усунена, до прибуття електромеханіка СЦБ й усунення несправності ДЦХ (ДСЦП) повинен здійснювати приймання, відправлення поїздів і маневрові пересування за заборонним показанням відповідного світлофора та за сигнальними показаннями АЛС «0» або «ОЧ» у кабіні керування електропоїздом, забезпечуючи при цьому перевірку вільності колії, стрілок, положення стрілок і приготування маршрутів відповідно до пунктів 10 та 12 цього розділу і зазначеного в ТРА станції.

5. Якщо дозвільне показання світлофора напівавтоматичної дії самовільно зміниться на заборонне, ДЦХ або ДСЦП повинен за показаннями контрольних приладів апарата керування додатково переконатися в правильності встановлення стрілок і вільності колійних й стрілочних ділянок за маршрутом прямування, після чого знову відкрити світлофор. Якщо світлофор відкриється на дозвільне показання, тоді користуватися ним дозволяється й надалі.

До оформлення електромеханіком СЦБ запису про перевірку дії світлофора та можливість користування ним ДЦХ чи за його вказівкою, ДСЦП у разі необхідності надає усні попередження машиністам поїздів про прямування з особливою пильністю.

Якщо після самовільного перекриття світлофора напівавтоматичної дії на заборонне показання за умови правильного положення стрілок, вільності колійних і стрілочних ділянок (що перевіряється за показаннями контрольних приладів апарата керування) світлофор не відкривається повторно (чи знову самовільно перекривається на заборонне показання), надалі до виявлення й усунення несправності приймання, відправлення поїздів і маневрові пересування здійснюються за заборонним показанням цього світлофора з перевіркою маршруту прямування згідно з порядком, встановленим пунктами 5 та 7 глави 5 розділу XIX ПТЕ, пунктом 8 розділу II, пунктами 6 та 11 глави 2 розділу III, пунктами 9 та 10 глави 1 розділу IV, пунктами 10 та 12 цього розділу Інструкції та зазначеним у ТРА станції.

У всіх випадках самовільного перекриття світлофора на заборонне показання здійснюється запис у журналі огляду та повідомляють електромеханіку СЦБ або диспетчеру цієї служби.

6. У разі несправжньої зайнятості стрілочних або колійних ділянок (рейкових кіл) ДСЦП повинен упевнитись у їх вільності від рухомого складу шляхом візуальної перевірки, після чого у разі необхідності перевести відповідну стрілку за допомогою допоміжної кнопки або відповідної функції у разі комп'ютерного керування. ДСЦП повинен впевнитись у вільності стрілки від рухомого складу перед кожним її переведенням.

Приймання, відправлення поїздів і маневри маршрутами, до яких входять такі несправжньо зайняті колійні або стрілочні ділянки, здійснюється за заборонним показанням світлофорів згідно з порядком, відповідно до пунктів 5 та 7 глави 5 розділу XIX ПТЕ, пункту 8 розділу II, пункту 6 глави 2 розділу III, пунктів 9 та 10 глави 1 розділу IV цієї Інструкції та зазначених у ТРА станції.

7. У разі часткової зайнятості стрілочної ділянки рухомим складом і необхідності переведення стрілки ДСЦП повинен переконатись шляхом візуальної перевірки у вільності самої стрілки від рухомого складу в порядку, зазначеному в ТРА станції, особисто або за повідомленням відповідних працівників засобами зв'язку, що записуються пристроями звукозапису та архівуються, заборонити локомотивній бригаді виконувати будь-які пересування та повідомити її про наступне переведення стрілки, після чого стрілка переводиться за допомогою допоміжної кнопки чи відповідної функції у разі комп'ютерного керування.

В окремих випадках стрілочна ділянка може мати «негабаритний» ізолюючий стик. Порядок дій щодо пропускання рухомого складу під час зайнятості такої стрілочної ділянки або суміжної з нею колійної ділянки, яка примикає до «негабаритного» ізолюючого стика, встановлюється ТРА станції.

8. У разі несправжньої зайнятості станційної колії ДСЦП перед прямуванням на цю колію поїзда (состава) повинен особисто або через відповідних працівників переконатися в тому, що на ній немає рухомого складу. Прямування поїздів (составів) на такі колії повинно виконуватись за заборонним показанням вхідного або маневрового світлофора відповідно до пункту 5 глави 5 розділу XIX ПТЕ, пункту 8 розділу II, пункту 6 глави 2 розділу III, пунктів 9 та 10 глави 1 розділу IV цієї Інструкції та зазначених у ТРА станції.

9. Якщо ДСЦП виявить, що за фактичної зайнятості стрілочної або колійної ділянки рухомим складом контрольні прилади на апараті керування показують її вільність (несправжню вільність рейкового кола), він повинен:

негайно зробити про це запис у журналі огляду та повідомити ДЦХ, електромеханіка СЦБ або диспетчера відповідної служби;

за розпорядженням ДЦХ перевести пристрої електричної централізації на місцеве керування;

якщо світлофори за маршрутами, до яких входять зазначені стрілочні або

коліїні ділянки (рейкові кола), перебувають на автодії або в авторежимі – зняти світлофори з автодії або авторежиму й перейти на індивідуальне керування ними (готувати маршрути за допомогою відповідних маршрутних кнопок).

Надалі до усунення несправності переводити стрілки на стрілочних ділянках з несправжньою вільністю, встановлювати маршрути приймання, відправлення поїздів і маневрових пересувань, до яких входять ці колійні або стрілочні ділянки, а відкривати відповідні світлофори дозволяється тільки після того, як ДСЦП особисто або через інших працівників переконається в тому, що на колійній чи стрілочній ділянці, яка показує несправжню вільність, немає рухомого складу, відповідно до порядку, зазначеного в ТРА станції.

Якщо під час фактичної зайнятості «негабаритної» колійної чи стрілочної ділянки, що примикає до «негабаритного» ізолюючого стика, контрольні прилади на апараті керування показують її вільність (несправжню вільність рейкового кола), тоді перед приготуванням маршруту суміжною стрілочною ділянкою, що примикає до «негабаритного» стика, ДСЦП повинен особисто або через інших працівників додатково відповідно до порядку, зазначеного в ТРА станції, впевнитись в тому, що на «негабаритній» ділянці (рейковому колі), яка має несправжню вільність, рухомого складу немає.

Електромеханік СЦБ повинен після прибуття на місце усунути несправність, у разі неможливості це зробити – вимкнути з дії рейкове коло без збереження користування сигналами.

10. У разі заборонного показання світлофора перед прийманням, відправленням чи маневровим пересуванням поїзда (состава) за відповідним дозволом ДЦХ чи ДСЦП повинен:

натиснути (встановити) стрілочні кнопки (рукоятки) в положення, що відповідає положенню стрілок за маршрутом прямування, або виконати відповідні дії у разі комп'ютерного керування;

впевнитись у правильності встановлення маршруту за показаннями контрольних приладів апарата керування (перевірка правильності встановлення

та запирання стрілок, положення яких не контролюється на апараті керування, здійснюється згідно з пунктом 12 цього розділу);

на всі стрілочні кнопки (рукоятки) стрілок, що входять до маршруту, й охоронні стрілки та на відповідні маршрутні кнопки надіти червоні ковпачки або виконати операції щодо унеможливлення користування відповідними функціями у разі комп'ютерного керування;

після встановлення маршруту та перевірки положення стрілок переконатися у вільності колії за маршрутом прямування поїзда (состава), а також у вільності суміжних «негабаритних» стрілочних або колійних ділянок (особисто ДСЦП або за повідомленням іншого працівника, зазначеного у ТРА станції).

11. Якщо централізована стрілка (стрілки) не переводиться з апарата керування з основного та резервного комплектів схеми стрілки, тоді після її зовнішнього огляду (до прибуття електромеханіка СЦБ) ДСЦП з відома ДЦХ виключає можливість переведення стрілки (стрілок) з пульта електричної централізації (шляхом опускання курбельної заслінки стрілочного електропривода донизу) та переводить її на ручне керування знімною рукояткою (курбелем).

Переведення стрілки знімною рукояткою (курбелем) здійснюється відповідно до пункту 5 глави 2 розділу XVIII ПТЕ, а також зазначеного в ТРА станції.

Порядок переведення курбелем централізованих стрілок, що розташовані на значній відстані від станційного поста централізації, в тому числі із залученням до їх огляду та переведення машиністів електропоїздів (локомотивних бригад), встановлюється наказом керівника метрополітену.

12. У разі наявності контролю положення стрілки, що переведена курбелем, ДСЦП після кожного її переведення переконується за повідомленнями працівника, який переводив стрілку, та за показаннями контрольних приладів на апараті керування в правильності її положення за

маршрутом, що буде встановлюватися.

Якщо контроль положення централізованої стрілки, що переведена курбелем, порушений (відсутній), така стрілка для руху поїздів (составів) повинна запиратись у відповідному маршруті на закладку та навісний замок. У правильності положення та запирання такої стрілки за маршрутом прямування ДСЦП переконується особисто чи з доповіді оператора або іншого працівника, зазначеного в пункті 5 глави 2 розділу XVIII ПТЕ та в ТРА станції, який виконував переведення та запирання стрілки.

13. Якщо контроль положення стрілки, що не переводилась курбелем, порушений (відсутній), то перед запиранням цієї стрілки на закладку та навісний замок необхідно опустити донизу курбельну заслінку стрілочного електропривода, тобто виключити можливість переведення стрілки з пульта електричної централізації.

14. У випадку втрати контролю положення централізованої стрілки на апараті керування під час прямування нею поїзда (маневрового состава) ДЦХ, ДСЦП повинен вжити заходів щодо зупинення поїзда (состава), що прямує цією стрілкою, і не допускати його подальший рух, а також рух стрілкою наступних поїздів (маневрових составів) до з'ясування причин втрати контролю положення цієї стрілки.

15. Отримавши повідомлення про порушення нормальної роботи пристроїв СЦБ, електромеханік СЦБ повинен ознайомитися з характерними ознаками несправності та визначити, чи потрібно вимкнення несправного пристрою з електричної централізації (із залежності) зі збереженням або без збереження користування сигналами, і зробити про це відповідний запис у журналі огляду.

Електромеханіку СЦБ забороняється:

приступати до усунення несправностей пристроїв СЦБ без відома ДСЦП

та без запису в журналі огляду (у разі вимкнення несправного пристрою з електричної централізації), за винятком випадків, встановлених пунктом 5 глави 11 розділу VII ПТЕ, коли запис замінюється телефонограмою, що передається поїзним диспетчерським, тунельним або іншим видом зв'язку (за умови, що переговори останнім записуються пристроями звукозапису або архівуються) та реєструється в журналі огляду;

вводити в дію після усунення несправності, а також після закінчення ремонту пристрої, робота яких тимчасово припинялася, без спільної з ДСЦП (або з ДЦХ) практичної їх перевірки й переконання в справності та правильності дії пристроїв і правильності показань контрольних приладів на апараті керування (обсяги та порядок перевірки визначає електромеханік СЦБ).

ДЦХ і ДСЦП повинні сприяти електромеханіку СЦБ в усуненні несправності та перевірці пристроїв.

На період усунення несправності та перевірки пристроїв СЦБ електромеханік СЦБ повинен визначити для відповідних стрілок додаткові заходи щодо забезпечення безпеки руху, про що після погодження з ДСЦП здійснює запис у журналі огляду.

Додатковими заходами забезпечення безпеки руху можуть бути:

запирання стрілок, що мають контроль положення;

вимкнення робочих кіл електричного керування стрілками, замкненими у маршруті, шляхом вилучення робочих запобіжників чи з використанням допоміжних кнопок вимкнення стрілок, на які повинні бути надіті червоні ковпачки, або виконати операції щодо унеможливлення користування відповідними функціями у разі комп'ютерного керування;

інші допоміжні заходи.

16. У разі вимкнення стрілки для ремонту чи усунення несправності пристроїв СЦБ, коли гостряки від'єднують від стрілочного електропривода, але механічний зв'язок між гостряками зберігається, гостряки стрілки запирають у потрібному положенні на закладку та навісний замок або притиснутий гостряк

закріплюється (зашивається), про що відповідними працівниками служби руху й служби колії та тунельних споруд здійснюється запис у журналі огляду.

Під час ремонту або несправності стрілки, коли порушується механічний зв'язок між гостряками (роз'єднання гостряків), зазначена стрілка вимикається з електричної централізації, а її гостряки помічник майстра шляхового закріплює (зашиває) в потрібному положенні, про що він робить запис у журналі огляду.

Якщо необхідно пропустити поїзд (состав) такою стрілкою, ДСЦП після отримання повідомлення про запирання гостряків стрілки на закладку та навісний замок або повідомлення працівника служби колії та тунельних споруд про закріплення (защиття) гостряків переконується в правильності положення стрілки за маршрутом особисто або за повідомленням працівника, зазначеного в пункті 5 глави 2 розділу XVIII ПТЕ та в ТРА станції.

17. Вимкнення рейкових кіл і вимкнення централізованих стрілок під час усунення несправностей та виконання планових робіт із технічного обслуговування й ремонту виконується без збереження або зі збереженням користування сигналами.

Порядок вимкнення рейкових кіл і централізованих стрілок зі збереженням користування сигналами (за допомогою макета стрілки чи в інший спосіб) встановлюється нормативно-технічними документами, затвердженими керівником метрополітену.

18. У разі вимкнення централізованих стрілок, рейкових кіл та інших пристроїв СЦБ без збереження користування сигналами приймання, відправлення поїздів і виконання маневрів проводиться за заборонним показанням вхідних, вихідних і маневрових світлофорів, при цьому перевірка вільності колії, положення та запирання (замикання) кожної стрілки в маршруті, в тому числі охоронних стрілок і негабаритних колійних чи стрілочних ділянок, здійснюється згідно з порядком, встановленим пунктом 10

цього розділу та зазначеним у ТРА станції.

У разі вимкнення спарених стрілок без збереження користування сигналами стрілка, на якій не виконуються ремонтні роботи або усунення несправності, запирається на закладку і навісний замок.

19. У разі вимкнення централізованих стрілок, рейкових кіл зі збереженням користування сигналами (за допомогою макета стрілки чи в інший спосіб) перевірка положення та запирання (замикання) кожної вимкненої стрілки, в тому числі охоронних стрілок, здійснюється у разі встановлення їх на макет, а перевірка вільності рейкових кіл, у тому числі негабаритних рейкових кіл за маршрутом прямування, повинна здійснюватись перед кожним встановленням маршруту відповідно до порядку, зазначеного в ТРА станції. Після такої перевірки приймання, відправлення та маневрові пересування поїздів (составів) здійснюються за дозвільним показанням відповідних світлофорів напівавтоматичної дії та дозвільними сигнальними показаннями АЛС у кабіні керування електропоїздом.

У разі необхідності переведення стрілки, що вимкнена зі збереженням користування сигналами, для зміни маршруту або виконання регулювальних робіт зі зняттям запирання чи закріплення з гостряків (гостряка) стрілки, перш ніж дати розпорядження про зняття запирання чи закріплення з гостряків (гостряка) стрілки, ДСЦП повинен здійснити на апараті керування електричної централізації дії, що унеможливають відкриття сигналів за маршрутами, в які входить така стрілка: надіти на відповідні маршрутні та стрілочні кнопки червоні ковпачки або виконати операції щодо унеможливлення користування відповідними функціями у разі комп'ютерного керування.

Під час переведення або виконання регулювальних робіт зі зняттям запирання чи закріплення гостряків рух стрілкою забороняється.

Після закінчення переведення стрілки або регулювальних робіт на ній гостряки (гостряк) запираються чи закріплюються (зашиваються) в потрібному положенні в установленому порядку, про що відповідальний працівник

доповідає ДСЦП.

Особливу увагу необхідно приділити охоронним стрілкам, в тому числі спареним стрілкам (з'їздам), які повинні бути встановлені в положення, що унеможлиблює задання ворожих маршрутів.

Після отримання повідомлення про запирання чи закріплення (захиття) гостряків стрілки в потрібному положенні від відповідних працівників служби колії та тунельних споруд і служби руху (або особистого переконання в правильному виконанні всіх указаних дій) ДСЦП виконує на апараті керування дії щодо приведення схеми стрілки у відповідність з її фактичним положенням (натискає стрілочні кнопки, повертає стрілочні рукоятки, виконує відповідні дії у разі комп'ютерного керування) і продовжує пропускання поїздів за дозвільними показаннями світлофорів.

20. У кожному випадку вимкнення стрілки або рейкового кола зі збереженням користування сигналами електромеханік СЦБ разом із ДСЦП повинні за показаннями контрольних приладів апарата керування впевнитись у тому, що вимкнено саме ту стрілку чи рейкове коло, про які здійснено запис у журналі огляду.

Перед вимкненням стрілки або рейкового кола ДСЦП або за його розпорядженням оператор повинен надіти на стрілочні кнопки (рукоятки) стрілки, що вимикаються, червоні ковпачки або виконати операції щодо унеможливлення користування відповідними функціями у разі комп'ютерного керування.

21. Закріплення (захиття) гостряків (гостряка) стрілки здійснює помічник майстра шляхового із записом у журналі огляду або шляхом передавання відповідної телефонограми одним із видів зв'язку, що записуються пристроями звукозапису (архівуються): поїзним диспетчерським, тунельним, стрілочним зв'язком або аварійно-технологічним радіозв'язком. Цей працівник відповідає за надійне закріплення (захиття) гостряків (гостряка) стрілки.

Запирання стрілки на закладку та навісний замок відповідно до розпорядження ДСЦП здійснює працівник, який відповідає за правильність її положення за маршрутом прямування та надійне її запирання.

У разі розрізу стрілки її запирання на закладку та навісний замок може здійснювати помічник майстра шляхового чи електромеханік СЦБ.

22. Ключ (ключі) від замкненої на замок стрілки (спарених стрілок) впродовж всього періоду вимкнення має зберігатися в ДСЦП або у працівника, який здійснив запирання стрілки (спарених стрілок).

23. У пунктах 1 – 22 цієї глави викладено лише основні положення, що стосуються приймання, відправлення поїздів і проведення маневрів у разі порушення нормальної дії пристроїв СЦБ на станціях ліній і на паркових коліях технічних станцій електродепо. Детальний порядок вимкнення та увімкнення пристроїв СЦБ у разі їх несправності та під час огляду й ремонту визначається в діючих на метрополітені нормативно-технічних документах із забезпечення безпеки руху поїздів під час виконання робіт з утримання і ремонту пристроїв СЦБ, а технічний порядок дій ДЦХ та ДСЦП у разі несправності пристроїв СЦБ – про порядок користування пристроями електричної централізації та диспетчерської централізації.

24. У разі несправної дії рейкового кола (суміжних рейкових кіл) під час дії АЛС-АРШ як основного засобу сигналізації рух електропоїздів здійснюється в такому порядку:

ДЦХ, отримавши повідомлення від машиніста електропоїзда про наявність під час прямування поїзда сигнального показання «0» або «ОЧ», повідомляє про це локомотивну бригаду поїзда, який прямує услід, з наступним отриманням від неї зворотної інформації щодо сигнального показання АЛС під час прямування на зазначеній першим машиністом електропоїзда ділянці колії (рейкових колах) або його зупинення;

у разі повторення на цій ділянці колії (рейкових колах) сигнального показання «0» або «ОЧ» і на поїзді (составі), що прямує услід, ДЦХ передає поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком на всі поїзди, що будуть прямувати зазначеною ділянкою колії (рейковими колами), усні попередження про несправність пристроїв СЦБ (АЛС-АРШ) та наявність сигнального показання «0» або «ОЧ» із зазначенням номерів рейкових кіл;

після отримання усного попередження кожен машиніст електропоїзда прямує ділянкою колії (рейковими колами), де несправні пристрої СЦБ (АЛС-АРШ), за наявності сигнального показання АЛС «0» або «ОЧ» у кабіні керування електропоїздом без попереднього зупинення;

якщо внаслідок несправності рейкових кіл на ділянці, де розташовані зазначені рейкові кола, світлофори напівавтоматичної дії мають заборонне показання, то їх проїзд здійснюється відповідно до ПТЕ та цієї Інструкції;

увімкнення автоблокування для організації руху поїздів на ділянці з несправними рейковими колами в цьому випадку не потрібно;

передача усних попереджень припиняється після відновлення нормальної роботи рейкових кіл, про що електромеханік СЦБ оформлює запис у журналі огляду чи передає повідомлення (телефонограму) тунельним зв'язком із подальшим засвідченням підписом у журналі огляду.

Примітка: в цьому розділі несправністю рейкового кола вважаються випадки, за яких, у разі якщо ходові рейки справні та на блок-ділянках АЛС-АРШ (рейкових колах), що розташовані попереду такого рейкового кола за правильним напрямком руху, немає рухомого складу, на покажчику АЛС у кабіні керування електропоїздом у межах такого рейкового кола (рейкових кіл) наявне сигнальне показання АЛС «0» або «ОЧ».

25. Якщо машиніст електропоїзда під час прямування ділянкою колії (рейковими колами) виявить за поїзним станом чи сигнальним показанням світлофора або за іншими факторами наявність більш дозвільного показання АЛС замість менш дозвільного або показання, що забороняє рух, він повинен:

зупинити поїзд та доповісти про це ДЦХ із зазначенням номера рейкового кола, у разі відсутності зв'язку з ДЦХ – ДСЦП чи ДСП найближчої за напрямком руху станції;

подальший рух після зупинення здійснювати за вказівками ДЦХ чи ДСЦП, ДСП.

26. Отримавши повідомлення від машиніста електропоїзда про наявність більш дозвільного показання АЛС, ДЦХ повинен:

зафіксувати отримане повідомлення в журналі огляду;

повідомити диспетчера (відповідального чергового) відповідної служби про такий випадок та про необхідність термінового прибуття на місце чергового працівника цієї служби (електромеханіка СЦБ і машиніста-інструктора локомотивних бригад);

дати дозвіл машиністу електропоїзда, який першим повідомив про випадок, на подальший рух із особливою пильністю зі швидкістю не більше ніж 20 км/год до найближчої станції для висадки пасажирів;

організувати на найближчій станції висадку пасажирів із поїзда, машиніст електропоїзда якого першим повідомив про випадок;

зняти цей поїзд із лінії на найближчій станції з вільною станційною колією в електродепо, за умови його руху зі швидкістю не більше ніж 20 км/год без увімкнення автоблокування або зі швидкістю не більше ніж 40 км/год – після його увімкнення;

повідомити про наявність більш дозвільного сигнального показання АЛС машиніста електропоїзда, який прямує услід поїзда, який першим повідомив про випадок, з наступним отриманням від нього зворотної інформації щодо сигнального показання АЛС під час прямування на зазначеній першим машиністом електропоїзда ділянці колії (рейкових колах);

у разі підтвердження більш дозвільного сигнального показання АЛС машиністом електропоїзда другого поїзда надавати поїзним чи аварійно-технологічним радіозв'язком чи через ДСЦП, ДСП попередження всім

машиністам електропоїздів, що будуть прямувати зазначеною ділянкою колії, про несправність і рух з особливою пильністю зі швидкістю не більше ніж 20 км/год незалежно від сигнальних показань АЛС у кабіні керування електропоїздом із дотриманням інтервалу, зазначеного в розкладі руху до оформлення запису електромеханіка СЦБ у журналі огляду про вимкнення з дії пристроїв АЛС-АРШ внаслідок їх несправності;

дати наказ про припинення дії пристроїв АЛС-АРШ на відповідній ділянці колії (у разі запису електромеханіка СЦБ у журналі огляду про вимкнення з дії пристроїв АЛС-АРШ внаслідок їх несправності). Наказ надається за формою:

НАКАЗ № _____

« ____ » _____ 20 ____ року _____ год. _____ хв.

Станція _____ ДС

Машиністам усіх електропоїздів.

Машиністу-інструктору локомотивних бригад _____

На перегоні _____
ділянці _____

припиняється дія колійних пристроїв АЛС-АРШ _____
головною колією від рейкового кола № _____ до рейкового кола
№ _____ включно та встановлюється рух поїздів із розмежуванням
їх у часі, але не менше зазначеного в розкладі інтервалу між поїздами.

Дозволяю поїздам на перегоні (рейкових колах) _____
ділянці _____

прямувати зі швидкістю не більше ніж 20 км/год з особливою пильністю без
зупинення у разі заборонного показання АЛС.

ДЦХ _____ (прізвище)

Наказ передається поїзним диспетчерським, поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком і реєструється в журналах диспетчерських наказів у ДЦХ й на відповідних станціях. Машиністам електропоїздів видається копія наказу на бланках форми ДУ-63М.

27. Електромеханік СЦБ, отримавши повідомлення про випадок наявності більш дозвільного показання АЛС, повинен перевірити правильність подавання сигнальних команд АЛС-АРШ пристроями СЦБ та за результатами перевірки оформити запис у журналі огляду на відповідній станції (про правильність чи неправильність подавання сигнальних команд АЛС-АРШ на рейкові кола).

28. Якщо більш дозвільне сигнальне показання АЛС виникло внаслідок несправності пристроїв СЦБ, електромеханік СЦБ повинен вимкнути з дії пристрої АЛС-АРШ відповідного рейкового кола (рейкових кіл) до усунення несправності. Про вимкнення з дії несправних пристроїв АЛС-АРШ електромеханік СЦБ здійснює відповідний запис у журналі огляду.

У разі нормальної дії пристроїв СЦБ (правильності подавання сигнальних команд АЛС) состав, на якому виникло більш дозвільне показання АЛС, повинен до видачі його на лінію для перевезення пасажирів пройти ретельну перевірку щодо виявлення несправності в поїзних пристроях АЛС-АРШ.

29. Після усунення несправності пристроїв СЦБ (АЛС-АРШ), перевірки правильності дії цих пристроїв і запису про це в журналі огляду, оформленого електромеханіком СЦБ, ДЦХ відновлює дію пристроїв АЛС-АРШ наказом за формою:

НАКАЗ № _____

« _____ » _____ 20__ року _____ год. _____ хв.

Станції _____ ДС

Машиністам електропоїздів усіх поїздів.

Машиністу-інструктору локомотивних бригад _____

Наказ від « _____ » _____ 20__ року № _____

скасовується з _____ год. _____ хв. На перегоні _____

_____ по _____ колії дія пристроїв АЛС-АРШ на рейкових колах _____ відновлюється.

ДЦХ _____ (прізвище)

Наказ передається поїзним диспетчерським, поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком і реєструється в журналах диспетчерських наказів у ДЦХ і на відповідних станціях.

30. У разі появи на світлофорі автоматичної або напівавтоматичної дії більш дозвільного сигнального показання замість менш дозвільного або показання, що забороняє рух (червоний вогонь), чи у разі коли світлофор не перемикається на заборонне показання, до вимкнення електромеханіком СЦБ зазначеного світлофора з дії локомотивним бригадам усіх поїздів повинні надаватися письмові попередження про несправність світлофора та його проїзд після зупинення з дотриманням вимог безпеки руху за усним дозволом ДЦХ, переданого поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком, зі швидкістю не більше ніж 20 км/год.

Після проїзду зазначеного світлофора подальший рух електропоїздів зі справними й увімкненими пристроями АЛС-АРШ або поїздів із діючими пристроями АЛС та вимкненими пристроями АРШ здійснюється за сигнальними показаннями АЛС і дозвільними показаннями наступних за напрямком руху світлофорів відповідно до вимог ПТЕ та цієї Інструкції.

Поїзди з несправними або вимкненими пристроями АЛС-АРШ, у яких відсутні сигнальні показання АЛС або постійно наявне сигнальне показання АЛС «ОЧ», або поїзди, що не обладнані пристроями АЛС-АРШ, після проїзду несправного світлофора прямують до наступного за напрямком руху світлофора зі швидкістю не більше ніж 20 км/год з особливою пильністю.

31. Електромеханік СЦБ, отримавши повідомлення про несправність світлофора, повинен перевірити правильність зміни сигнальних показань світлофора та за результатами перевірки здійснити відповідний запис у журналі огляду на відповідній станції.

Якщо буде виявлено неправильну зміну сигнальних показань світлофора, електромеханік СЦБ повинен вимкнути його з дії до усунення несправності зі

збереженням або без збереження користування запрошувальним сигналом (для світлофора напівавтоматичної дії), про що оформлюється запис у журналі огляду.

32. Після здійснення електромеханіком СЦБ запису про вимкнення світлофора видача письмових попереджень щодо неправильної зміни сигнальних показань світлофора припиняється.

Проїзд вимкненого з дії світлофора здійснюється відповідно до вимог ПТЕ та цієї Інструкції (як проїзд світлофора із заборонним показанням).

33. Після усунення несправності світлофора та перевірки правильності його дії запис про це в журналі огляду оформлює електромеханік СЦБ.

34. У разі порушення нормальної дії пристроїв СЦБ внаслідок їх несправності (пошкодження кабелів СЦБ та інші) або порушення їх електроживлення – на станції та прилеглих перегонах рейкові кола показують несправжню зайнятість, вимикаються сигнальні вогні світлофорів, на рейкові кола не подаються сигнальні команди АЛС-АРШ (на покажчиках АЛС електропоїздів постійно наявне сигнальне показання «ОЧ») – рух електропоїздів на зазначених перегонах та на станції до усунення несправності пристроїв СЦБ здійснюється за диспетчерським регулюванням зі швидкістю не більше ніж 20 км/год та інтервалами між поїздами не менше ніж 3 хвилини.

VIII. Рух господарських поїздів

1. Засоби сигналізації під час руху господарських поїздів

Основним засобом сигналізації під час руху господарських поїздів є колійне автоматичне блокування (автоблокування).

Для організації руху господарських поїздів лінією повинно бути увімкнено автоблокування, а світлофори напівавтоматичної дії в межах дії АЛС-АРШ – перемкнуті в режим автоблокування.

2. Формування господарських поїздів

1. Формування господарських поїздів здійснюється на паркових коліях із нецентралізованими стрілками в денний час під керівництвом майстра мотодепо, у разі необхідності формування в нічний час та за відсутності майстра мотодепо – водія дрезини (інструктора) або керівника бригади локомотивних бригад господарських поїздів.

2. Технічні характеристики тягових і причіпних одиниць наведено в додатку до цієї Інструкції. Технічні характеристики тягових і причіпних одиниць, що не вказані в додатку, встановлює керівник метрополітену.

3. У сформованому господарському поїзді локомотив (локомотиви) повинен розміщуватись із голови або хвоста поїзда. Як виняток, допускається розміщення локомотива в середині поїзда.

Якщо загальна причіпна вага господарського поїзда перевищує норму, встановлену для одного локомотива, тоді до складу поїзда включаються два або більше локомотивів.

Загальна кількість завантажених або порожніх причіпних одиниць у складі одного господарського поїзда не повинна перевищувати трьох під час руху головними коліями та п'яти – парковими, деповськими або іншими коліями незалежно від місця розташування локомотива (локомотивів) у поїзді.

4. Під час формування господарського поїзда, а також завантаження вантажів найбільш завантажені або важкі платформи повинні чіплятися

безпосередньо до локомотива, а порожні або менш завантажені (залежно від зменшення ваги) – першими в голові або останніми в хвості поїзда (далі від локомотива).

5. Під час формування господарського поїзда всі пневматичні гальма причіпних одиниць повинні бути увімкнені в поїзну магістраль.

Тимчасово, до обладнання рухомого складу господарського призначення автоматичними пневматичними гальмами, порядок керування локомотивною бригадою господарського поїзда з причіпними одиницями без автоматичних пневматичних гальм устанавлюється керівництвом метрополітену.

6. Зчеплення причіпних одиниць між собою та з локомотивом здійснюється автозчепами. У разі різнотипності зчіпних пристроїв зчеплення здійснюється за допомогою переносних типових зчепів із застосуванням запобіжного пристрою від розриву. Кожен локомотив і причіпна одиниця повинні бути обладнані пристроями для такого зчеплення.

7. Формування господарського поїзда з розміщенням двох і більше локомотивів у голові та у хвості поїзда здійснюється в таких випадках:

у разі перевезення рейкових плітей на рейковізних візках;

якщо загальна причіпна вага перевищує норму, встановлену для одного локомотива.

Допускається формування господарського поїзда з розміщенням двох і більше локомотивів у голові та хвості поїзда у випадках, якщо великогабаритний вантаж не забезпечує машиністу господарського поїзда нормальну видимість.

8. За правильність формування господарського поїзда в мотодепо, забезпечення гальмовими засобами відповідає майстер мотодепо (водій дрезини (інструктор) чи керівник бригади локомотивних бригад господарських поїздів)

та машиніст господарського поїзда.

За дотримання норм вантажопідйомності, причіпної ваги, габариту завантаження та закріплення вантажу в мотодепо й на лінії відповідає керівник робіт (особа, відповідальна за навантаження).

За правильність формування господарського поїзда на лінії та забезпечення гальмовими засобами відповідає машиніст господарського поїзда.

Перелік осіб, відповідальних за навантажування, в кожному відокремленому підрозділі метрополітену встановлюється наказом керівника відповідної служби (електродепо).

9. Господарські поїзди повинні бути оснащені протипожежними засобами, набором інструментів та іншим спорядженням за нормами, затвердженими керівником відповідної служби (електродепо).

10. Після закінчення формування господарського поїзда майстер мотодепо або керівник бригади локомотивних бригад господарських поїздів повинен заповнити дорожній лист, який вручається машиністу господарського поїзда перед прийманням ним поїзда. Після повернення з лінії машиніст господарського поїзда повинен здати дорожній лист майстру мотодепо (водію дрезини (інструктору) чи керівнику бригади локомотивних бригад господарських поїздів).

11. Забороняється випускати на лінію спеціальний рухомий склад (крім електровозів), що має хоча б одну з таких несправностей:

несправність пневматичних, ручних чи стоянкових гальм;

несправність колісних пар;

тріщини чи злам у рамі, буксових вузлах, ресорах;

несправність компресорів;

відсутність чи несправність передбаченого конструкцією запобіжного пристрою від падіння карданного валу на колію;

несправність двигуна;
несправність зчіпних пристроїв;
несправність трансмісії та коробки передач;
несправність швидкостеміра;
несправність контрольних приладів;
несправність сигнальних приладів, приладу для подавання звукового сигналу;
протікання палива;
несправність поїзного радіозв'язку (у разі обладнання цим зв'язком господарського поїзда);
несправність засобів пожежогасіння.

Забороняється випускати на лінію електровози, що мають хоча б одну з таких несправностей:

несправність будь-якого виду гальм – електричних, пневматичних або ручних;
несправність колісних пар;
тріщини або злами в рамах кузовів, візків;
несправність зчіпних пристроїв;
несправність сигнальних приладів, приладу для подавання звукового сигналу;
напруга тягових акумуляторів нижче 400 В (1,2 В на банку);
несправність контрольно-вимірювальних приладів;
несправність поїзного радіозв'язку.

12. Забороняється випускати на лінію спеціальний рухомий склад:
з пробігом після технічного обслуговування або ремонту більшим від установлених норм;
що мав сходження з ходових рейок або зіткнення – до його огляду та визнання придатним до експлуатації.

13. Комісія повинна двічі на рік проводити огляд спеціального рухомого складу відповідно до порядку, встановленого керівництвом метрополітену.

3. Рух господарських поїздів лініями.

Загальні положення

1. Рух господарських поїздів лінією здійснюється згідно з планом виконання господарських робіт.

Порядок організації і планування робіт господарських поїздів устанавлюється керівником метрополітену.

2. Рух господарських поїздів і їх маневрові пересування здійснюються за сигнальними показаннями світлофорів з увімкненими сигнальними вогнями в режимі автоблокування та з виконанням вимог ПТЕ, ІСИ та цієї Інструкції.

Забороняється проїзд світлофорів напівавтоматичної дії, які сигналізують у режимі АРШ (синій вогонь, один синій та один червоний вогні, що горять одночасно), якщо господарський поїзд не обладнаний пристроями АЛС-АРШ.

3. У разі заборонного показання світлофора автоматичної дії рух поїзда після зупинення перед світлофором та доповіді ДЦХ поїзним або аварійно-технологічним радіозв'язком, тунельним зв'язком дозволяється зі швидкістю не більше ніж 20 км/год до наступного світлофора, за винятком попереджувального.

На підйомах 0,030 і більше господарському поїзду дозволяється проїзд світлофорів автоматичної дії із заборонним показанням без зупинення зі швидкістю не більше ніж 20 км/год з особливою пильністю та готовністю негайно зупинитися, якщо зустрінеться перешкода для подальшого руху.

4. У разі заборонного показання вхідного або вихідного світлофора напівавтоматичної дії приймання поїзда на станцію чи відправлення поїзда зі станції після зупинення перед світлофором допускається за запрошувальним сигналом, у разі його несправності чи відсутності – за усним наказом або копією наказу ДЦХ на бланку форми ДУ-63М зі швидкістю не більше ніж 20 км/год до наступного світлофора, за винятком попереджувального (форма наказу встановлена пунктом 7 глави 2 розділу III, форма бланка копії наказу – пунктом 8 глави 2 розділу III цієї Інструкції).

У разі одночасної несправності кількох попутних вхідних або вихідних світлофорів напівавтоматичної дії, які мають заборонне показання, дозвіл на їх проїзд може бути надано одним наказом ДЦХ або однією його копією.

5. Кожному господарському поїзду присвоюється номер відповідно до заводського номера його локомотива. За наявності в зчепі господарського поїзда кількох локомотивів номер поїзда містить номери усіх локомотивів.

6. Рух господарських поїздів головними коліями ліній дозволяється в нічний час після закінчення руху електропоїздів із пасажирами та зняття напруги з контактної рейки з увімкненим робочим та аварійним освітленням у тунелях і на наземній ділянці.

З метою більш раціонального використання нічного «вікна» для виконання робіт дозволяється відправлення господарських поїздів на з'єднувальні вітки й головні колії до зняття напруги з контактної рейки – за останнім електропоїздом, про що машиніст господарського поїзда та керівник робіт повинні бути усно завчасно попереджені черговим електродепо або водієм дрезини (інструктором) чи керівником бригади локомотивних бригад господарських поїздів, у разі відправлення поїзда зі станції лінії – ДСЦП, ДСП цієї станції.

Перед виїздом з мотодепо, зі станції лінії, а також до початку виконання робіт машиніст господарського поїзда повинен попередити про наявність напруги на контактній рейці всіх осіб, які перебувають у господарському поїзді.

Рух господарського поїзда за наявності напруги на контактній рейці здійснюється без освітлення в тунелі, а після зняття напруги з контактної рейки – з увімкненим робочим і аварійним освітленням.

Після прибуття на місце призначення до початку виконання робіт машиніст господарського поїзда повинен переконатися в знятті напруги з контактної рейки через ДСЦП, ДСП або через ДЦХ.

7. ДСЦП технічної станції електродепо або станції лінії повинен забезпечити своєчасний випуск господарських поїздів на лінію відповідно до плану господарської роботи, який передає ДЦХ.

8. За своєчасну готовність господарських поїздів до видачі на лінію відповідає майстер мотодепо або водій дрезини (інструктор) чи керівник бригади локомотивних бригад господарських поїздів. У разі неготовності поїзда до видачі на лінію майстер мотодепо або водій дрезини (інструктор) чи керівник бригади локомотивних бригад господарських поїздів повинен повідомити про це ДЦХ не менше ніж за 15 хвилин до моменту видачі його на лінію.

Усі господарські поїзди, що перебувають на лінії в нічний час, повинні прибути до місця стоянки або звільнити головні колії лінії до другого попереджувального сигналу про подавання напруги на контактну рейку.

За несвоєчасне повернення господарського поїзда з лінії відповідальними є особи, з вини яких сталася затримка.

9. ДСЦП, ДСП повинен:

стежити за прийманням, відправленням та прямуванням господарських поїздів станцією особисто або за допомогою пристроїв теленагляду;

повідомляти на вимогу ДЦХ час прибуття, відправлення або проїзду господарських поїздів станцією.

В окремих випадках, у разі виробничої необхідності (приймання

диспетчерських наказів, оформлення проходження працівників у тунель чи на наземну ділянку тощо) на окремих станціях ДСЦП, ДСП з дозволу ДЦХ дозволяється в цей час не спостерігати особисто за прямуванням господарських поїздів станцією. Дозвіл передається поїзним диспетчерським зв'язком.

10. У разі виявлення згаслих або несправних сигналів, що позначають голову або хвіст господарського поїзда, ДСЦП, ДСП повинен попередити про це машиніста наступного господарського поїзда та повідомити про це ДЦХ, який сповіщає машиніста першого господарського поїзда про згаслі чи несправні сигнали. Машиніст господарського поїзда зі згаслими або несправними хвостовими сигналами повинен вжити заходів щодо усунення несправності.

11. Локомотивна бригада господарського поїзда повинна складатися з двох осіб – водія дрезини (машиніста мотовоза) та помічника водія дрезини (помічника машиніста мотовоза). Під час руху поїзда з локомотивом у голові чи його хвості помічник водія дрезини (помічник машиніста мотовоза) повинен відповідно перебувати на останній чи передній за напрямком руху поїзда платформі (рухомій одиниці).

Господарський поїзд із одним локомотивом, який розташовується в середині поїзда, повинен обслуговуватися бригадою з трьох осіб – водія дрезини (машиніста мотовоза) та двох помічників водія дрезини (машиніста мотовоза), в цьому випадку один помічник має перебувати у голові поїзда, другий – у хвості поїзда.

Помічник водія дрезини (машиніста мотовоза), який перебуває в голові чи хвості поїзда, повинен мати при собі ручний сигнальний ліхтар із вогнем прозоро-білого кольору й свисток для подавання звукових сигналів.

Машиністу (водію) забороняється залишати в робочому стані локомотив без нагляду працівника, який уміє його зупинити.

Дозволяється керівнику метрополітену визначати окремий порядок

керування господарським поїздом локомотивною бригадою, в тому числі машиністом господарського поїзда одноосібно.

12. За наявності в господарському поїзді двох і більше локомотивів кожна тягова одиниця повинна обслуговуватись локомотивною бригадою в повному складі. У цьому випадку керівництво рухом поїзда покладається на машиніста господарського поїзда головного локомотива за напрямком руху.

13. На шляху прямування локомотивна бригада господарського поїзда підпорядковується:

на перегонах і з'єднувальних вітках – ДЦХ;

на станціях – ДЦХ чи за його розпорядженням або у разі відсутності поїзного радіозв'язку з господарським поїздом ДСЦП, ДСП;

на закритому перегоні (ділянці), на закритій колії станції чи з'єднувальній вітці – керівнику робіт, в розпорядженні якого перебуває господарський поїзд.

14. Максимально допустимі швидкості руху господарських поїздів на лініях встановлюються наказом керівника метрополітену.

Швидкість руху господарських поїздів повинна бути:

1) не більше ніж 25 км/год під час:

руху в неправильному напрямку;

транспортування завантажених рейковізних візків, а також порожніх рейковізних візків, що причеплені в хвості господарського поїзда;

транспортування вантажів двома або більше локомотивами в складі господарського поїзда;

прямування вздовж платформи станції без зупинення за наявності напруги на контактній рейці;

руху електровоза на спуску більше 0,040;

маневрових пересувань на станціях за дозвільним показанням світлофорів;

руху стрілочним переводом на відхилену колію або з відхиленої колії, а також глухими схрещеннями перехресних з'їздів;

затоплення колії в тунелі на рівні підшви ходових рейок.

2) не більше ніж 20 км/год під час:

проїзду світлофора із заборонним показанням (до наступного за напрямком руху світлофора, за винятком попереджувального);

маневрових пересувань на станціях за запрошувальним сигналом, усним розпорядженням, за ручним або звуковим сигналом;

транспортування порожніх або завантажених рейковізних візків, причеплених до голови поїзда;

руху на закритій колії перегону.

3) не більше ніж 15 км/год під час:

прямування вздовж платформи станції без зупинення за умови знятої напруги з контактної рейки;

затоплення колії на наземній ділянці на рівні підшви ходових рейок;

несправності пневматичних гальм і прямування на ручних гальмах;

перевірки габаритів вагоном чи габаритною рамою;

прямування з великоваговим або довгомірним вантажем на платформах, що розташовуються попереду локомотива (вантаж, для перевезення якого використовується зчеп із двох або більше платформ, а також вантаж, довжина якого більша за довжину платформи);

прямування вздовж знімних рухомих одиниць, що зняті з колії, інструменту та людей, які перебувають біля колії;

прямування із завантаженими рейковізними візками кривими радіусом 100 м і менше;

4) не більше ніж 10 км/год під час:

прямування з негабаритним вантажем;

в'їзду на зайняту колію станції;
транспортування промивального агрегату, що працює;
транспортування рухомого складу на технологічних візках;
транспортування рейковізних візків із однією рейковою пліттю;
руху з несправними пневматичними гальмами на спусках 0,030 і більше;
руху мотовоза або дрезини на спуску 0,040 і більше;
руху локомотива на спуску понад 0,040 з негальмівними причіпними одиницями (з увімкненою передачею двигуна);
затоплення колії вище від рівня головки ходових рейок;
відправлення на одну колію перегону двох господарських поїздів із суміжних станцій;
руху на закритій колії перегону (ділянки), якщо на ньому (на ній) працює інший господарський поїзд;

5) не більше ніж 5 км/год під час:

транспортування рухомого складу на технологічних візках кривими радіусом 100 м і менше та стрілочними переводами;
транспортування стрілочними переводами завантажених рейковізних візків подвійною тягою;
розмотування кабелю з платформи;
наближення на відстань 10 м до рухомого складу, тупикового упору або до іншої перешкоди.

Швидкість руху господарських поїздів може бути змінена за наказом керівника метрополітену залежно від типу та технічних характеристик локомотивів і спеціального рухомого складу.

15. У разі зниження видимості колії (крива малого радіуса, громіздкий вантаж, туман, задимлення, злива, заметіль тощо) машиніст господарського поїзда повинен прямувати з особливою пильністю, а в необхідних випадках – зі швидкістю, що забезпечує можливість зупинення господарського поїзда перед

місцем виникнення перешкоди.

16. Забороняється перевезення господарськими поїздами людей: локомотивами в більшій кількості, ніж є наявних місць для сидіння; які не мають права проходити в тунель чи на наземну ділянку; на майданчиках локомотивів або платформах, що не обладнані сидіннями; на підніжках і бортах; на платформах із громіздким або негабаритним вантажем (крім помічника водія дрезини (машиніста мотовоза)).

17. Під час руху господарського поїзда забороняється: посадка і висадка людей; навантаження і розвантаження вантажів; перехід людей з однієї рухомої одиниці на іншу.

18. Забороняється перевезення господарськими поїздами: паливно-мастильних матеріалів у відкритій тарі та без відповідного дозволу служби (відділу) воєнізованої охорони метрополітену; громіздкого обладнання, інструменту або матеріалів у кабіні локомотива.

19. Під час кожного вимушеного зупинення господарського поїзда на шляху прямування локомотивна бригада повинна негайно здійснювати його огороження, у разі зупинення господарського поїзда для виконання робіт огороження здійснює керівник робіт у порядку, встановленому ІСИ.

Під час вимушеного зупинення господарського поїзда на двоколійній ділянці внаслідок сходження з рейок, зіткнення, розвалу вантажу тощо локомотивна бригада повинна впевнитись у можливості безперешкодного прямування поїздів суміжною колією; за наявності перешкоди – негайно огородити це місце для руху у встановленому порядку і повідомити про це

ДЦХ.

20. У разі вимушеного зупинення господарського поїзда внаслідок несвоєчасного звільнення колії людьми або прибирання матеріалів з колії та з інших причин машиніст господарського поїзда повинен терміново повідомити про це ДЦХ.

21. Заявку про зупинення господарського поїзда для завантажування та розвантажування інструменту, деталей, матеріалів або посадки людей, якщо тривалість зупинки перевищує 5 хвилин, має бути подано ДЦХ керівником робіт завчасно.

22. Усі зміни за маршрутом прямування або зміни часу перебування господарського поїзда на лінії допускаються у виняткових випадках за розпорядженням ДЦХ.

4. Рух господарських поїздів під час виконання робіт на коліях і спорудах

1. Роботи, що унеможливають прямування господарських поїздів коліями, повинні здійснюватись після закриття для руху колії перегону (ділянки), станційної колії, колії з'єднувальної вітки, паркової або іншої колії.

2. Колії перегонів, станцій лінії, з'єднувальних віток, паркові й інші колії закриваються для руху господарських поїздів:

у зв'язку з виконанням робіт підвищеного обсягу та складності, які унеможливають прямування поїздів до закінчення цих робіт;

якщо тривалість тимчасового припинення робіт для підготовки місця їх виконання до безпечного прямування поїзда перевищує 10 хвилин;

якщо тимчасове припинення робіт у зв'язку з пропусканням поїзда може

призвести до затримки їх закінчення у встановлений строк.

Перелік основних планових робіт на коліях перегонів (ділянок), станцій, з'єднувальних віток, паркових та інших коліях, а також робіт на обладнанні, пристроях, що потребують закриття цих колій для руху господарських поїздів, та перелік посад працівників, які можуть призначатися керівниками цих робіт, затверджує керівництво метрополітену.

3. Закриття й відкриття колій перегонів (ділянок) і з'єднувальних віток здійснюється за наказами ДЦХ.

Закриття й відкриття станційних, паркових та інших колій після закінчення руху електропоїздів здійснюється за усними наказами ДЦХ.

Закриття й відкриття стрілочних переводів здійснюється в порядку, передбаченому для закриття й відкриття колій, на яких вони розташовані.

Підставою для закриття або відкриття колій перегону (ділянки), станцій, з'єднувальних віток, паркових та інших колій є письмова заявка перед початком робіт або повідомлення після закінчення робіт, що надається помічником майстра шляхового (у разі виконання колійних робіт) або майстра тунельного (у разі виконання робіт на спорудах, що не змінюють параметри колії в плані чи в профілі або не порушують габарити наближення споруд та обладнання).

Під час виконання робіт в інших господарствах метрополітену (сигналізації, інформаційних технологій і зв'язку, електропостачання, електромеханічного), які потребують закриття колій, а також робіт на спорудах, що можуть змінити параметри колії в плані чи в профілі або порушити габарити наближення обладнання чи споруд, письмову заявку про закриття колії перегону, станції, з'єднувальної вітки, паркових та інших колій подає помічник майстра шляхового на підставі запису керівника робіт відповідного господарства (служби), в тому числі майстра тунельного, в журналі огляду на відповідній станції лінії (технічній станції електродепо) або в іншому порядку, встановленому керівництвом метрополітену.

Після закінчення робіт керівник робіт відповідної служби у встановленому порядку здійснює про це запис у журналі огляду чи надає телефонограму поїзним диспетчерським або тунельним зв'язком, що реєструється та в подальшому засвідчується особистим підписом керівника робіт. Запис або телефонограма про закінчення робіт і відсутність перешкод для безпечного руху поїздів є підставою для оформлення повідомлення про відкриття закритої колії відповідним працівником служби колії та тунельних споруд.

У запису чи телефонограмі про закінчення робіт та повідомленні про відкриття закритої колії вказується про відсутність перешкод для безперервного й безпечного руху поїздів.

У такому самому порядку подається заявка про закриття колій для руху господарських поїздів та повідомлення про відкриття колій у разі виконання робіт за наказами керівника метрополітену.

4. Заявки про закриття або повідомлення про відкриття колій перегону (ділянки), станції, з'єднувальних віток, паркових та інших колій, оформлюються в журналі огляду на станції, коля якої закривається (відкривається), або на одній із станцій, що обмежують колію перегону (обмежують або входять до ділянки), з'єднувальної вітки, яку закривають (відкривають), або на станційному посту централізації технічної станції електродепо. Дозволяється передавання заявки або повідомлення телефонограмою. Телефонограма передається ДЦХ тунельним зв'язком або поїзним диспетчерським зв'язком і записується ДЦХ у журналі диспетчерських наказів, а на станції ДСЦП (ДСП) – у журналі огляду з її подальшим засвідченням особистим підписом працівника в журналі огляду на станції, де було прийнято телефонограму.

Якщо на закритій колії перегону (ділянці), станції, з'єднувальної вітки, парковій та іншій колії планується робота одного або кількох господарських поїздів, тоді в заявці, що записується в журналі огляду, вказують їх номери, а

також послідовність прибуття до місця роботи та відправлення після закінчення робіт.

5. ДСЦП або ДСП, який прийняв заявку про закриття або повідомлення про відкриття колії перегону (ділянки), станції, з'єднувальної вітки, паркової чи іншої колії, передає її ДЦХ, у разі закриття колії перегону (ділянки), з'єднувальної вітки – також на станції, які обмежують і входять до ділянки, що закривається (відкривається), де заявка оформлюється в журналі огляду.

6. Отримавши заявку, ДЦХ дає наказ про закриття колії станції, перегону (ділянки), з'єднувальної вітки, паркової або іншої колії за формою:

НАКАЗ № _____

« _____ » _____ 20__ року _____ год. _____ хв.

Станції _____ ДС

Копія машиністу господарського поїзда № _____

і керівнику робіт _____

На підставі _____

з _____ год. _____ хв. _____
ГОЛОВНА КОЛІЯ
СТАНЦІЙНА КОЛІЯ

перегону (ділянки, з'єднувальної вітки) _____,

станції (електродепо), паркова (інша) колія

від _____

до _____

у зв'язку з виконанням робіт _____

закрита для руху всіх поїздів, крім поїзда № _____

Користування світлофорами автоматичної або напівавтоматичної дії на закритій колії припиняється.

Колію відкрити о _____ год. _____ хв.

ДЦХ _____ (прізвище)

До затвердження наказу ДЦХ повинен перевірити правильність положення стрілок за маршрутом прямування господарського поїзда закритою колією (на технічній станції електродепо перевірку здійснює ДСЦП).

7. Забороняється розпочинати роботу до отримання керівником робіт наказу ДЦХ про закриття колії перегону (ділянки), станції, з'єднувальної вітки, паркової та іншої колії, до зняття напруги з контактної рейки та огороження місця робіт переносними сигналами зупинення.

Колія перегону (ділянки), станції, з'єднувальної вітки, паркова та інша колія вважається закритою, починаючи з часу затвердження ДЦХ наказу про їх закриття.

8. На станціях (технічній станції електродепо) наказ ДЦХ про закриття колії перегону (ділянки) чи з'єднувальної вітки оформляється на бланках форми ДУ-64М.

Усний наказ ДЦХ про закриття станційної, паркової та іншої колії після закінчення руху електропоїздів оформлюється в журналах диспетчерських наказів на станції та у ДЦХ, передається керівнику робіт і машиністу господарського поїзда поїзним диспетчерським, тунельним зв'язком або аварійно-технологічним радіозв'язком.

Наказ ДЦХ реєструється на станції, де розташована станційна колія, колія з'єднувальної вітки, паркова або інша колія, що закривається, на станціях, що обмежують колію, яку закривають, та на станціях, що входять до цієї ділянки.

На правому боці бланка наказу ДЦХ виписується копія наказу, що вручається керівнику робіт. Копія наказу завіряється ДСЦП, а на станції без колійного розвитку – ДСП. Якщо робота на закритій колії виконується з використанням господарського поїзда, копія наказу вручається також машиністу господарського поїзда, що прямує до місця роботи (тоді заповнюється правий бік наступного бланка). За наявності в складі

господарського поїзда двох або більше локомотивів копія наказу видається машиністу господарського поїзда кожного локомотива. Копія наказу вручається керівнику робіт і машиністу господарського поїзда під підпис.

Якщо на станції копію наказу не вручено, тоді правий бік бланка перекреслюється. У разі необхідності наказ про закриття колії перегону (ділянки) може бути передано керівнику робіт поїзним диспетчерським, тунельним зв'язком або аварійно-технологічним радіозв'язком.

9. Якщо одна зі станцій, яка входить до ділянки, що закривається або обмежує колію перегону (ділянки), з'єднувальної вітки, перебуває в підпорядкуванні ДЦХ суміжної лінії або якщо на перегоні, що закривається, розташовуються стрілки, якими керують зі станції, що підпорядкована ДЦХ суміжної лінії, тоді наказ про закриття колії має бути погоджений з цим ДЦХ і переданий йому на цю станцію. Диспетчерський наказ у такому разі адресується станціям, що обмежують перегін (ділянку), з'єднувальну вітку, станціям, що входять до цієї ділянки, а також станціям, з яких керують стрілками на перегоні (ділянці), що закривається, та ДЦХ суміжної лінії.

Отриманий наказ ДЦХ суміжної лінії реєструє в журналі диспетчерських наказів, а ДСП (ДСЦП) – на бланку форми ДУ-64М.

Форма ДУ-64М	Форма ДУ-64М Копія
НАКАЗ № _____	НАКАЗ № _____
_____ год. _____ хв.	_____ год. _____ хв.
« _____ » _____ 20 _____ року	« _____ » _____ 20 _____ року
_____ ДС	_____ ДС
(назва станції)	(назва станції)
Копія машиністу господарського	Копія машиністу господарського
поїзда № _____	поїзда № _____

і керівнику робіт _____

і керівнику робіт _____

На підставі _____

На підставі _____

з _____ ГОД. _____ ХВ.

з _____ ГОД. _____ ХВ.

.....
_____ ГОЛОВНА КОЛІЯ

_____ ГОЛОВНА КОЛІЯ

перегону (ділянки) _____,

перегону (ділянки) _____,

станційна колія, паркова колія, інша

станційна колія, паркова колія, інша

колія, колія з'єднувальної вітки

колія, колія з'єднувальної вітки

станції _____

станції _____

від _____

від _____

до _____

до _____

у зв'язку з виконанням робіт

у зв'язку з виконанням робіт

закрита для руху всіх поїздів, крім

закрита для руху всіх поїздів, крім

поїзда № _____

поїзда № _____

Користування світлофорами

Користування світлофорами

автоматичної та напіваавтоматичної дії

автоматичної та напіваавтоматичної дії

на закритій колії припиняється.

на закритій колії припиняється.

Колію відкрити о _____ год. _____ хв.

Колію відкрити о _____ год. _____ хв.

Диспетчер _____ (прізвище)

Диспетчер _____ (прізвище)

Час затвердження наказу

Час затвердження наказу

_____ год. _____ хв.

_____ год. _____ хв.

Станція _____

Станція _____

(штампель)

(штампель)

ДСЦП _____

ДСЦП _____

ДСП (підпис, прізвище)

ДСП (підпис, прізвище)

Копію наказу отримав

Копію наказу отримав

« _____ » _____ 20 _____ року

« _____ » _____ 20 _____ року

Керівник робіт (машиніст

Керівник робіт (машиніст

господарського поїзда

господарського поїзда

№ _____)

№ _____)

_____(підпис, прізвище)

_____(підпис, прізвище)

10. Дозволом на зайняття господарським поїздом закритої колії перегону (ділянки), колії з'єднувальної вітки є видана машиністу господарського поїзда копія наказу ДЦХ на бланку форми ДУ-64М, яка завірена підписом ДСЦП або ДСП.

Дозволом на зайняття господарським поїздом закритої колії станції, паркової та іншої колії є усний наказ ДЦХ після отримання підтвердження правильності його сприйняття машиністом господарського поїзда, якому він надається.

Відправлення господарського поїзда на закриту колію перегону, з'єднувальної вітки або його подавання на колію станції, паркову або іншу колію, що зайняті іншим господарським поїздом, дозволяється тільки після отримання ДЦХ повідомлення від машиніста першого господарського поїзда про прибуття до місця призначення та після його огороження з боку прямування очікуваного (другого) поїзда. Одночасно ДЦХ дає розпорядження керівнику робіт про заборону пересування поїзда, що прибуває (прибув) першим, до прибуття другого поїзда та тільки після цього дозволяє машиністу другого господарського поїзда відправитись на перегін, з'єднувальну вітку, станційну, паркову або іншу колію зі швидкістю не більше ніж 10 км/год, про що за розпорядженням ДЦХ надається усне попередження.

ДЦХ, ДСЦП, ДСП реєструють розпорядження про надання усного попередження в журналі огляду.

11. Допускається відправлення господарського поїзда, що прямує до місця робіт, до закриття колії перегону (ділянки) або колії з'єднувальної вітки. У цьому випадку наказ ДЦХ про закриття колії перегону (ділянки) або колії

з'єднувальної вітки передається машиністу господарського поїзда та керівнику робіт поїзним чи аварійно-технологічним радіозв'язком (за його наявності) або тунельним зв'язком.

12. Наказ ДЦХ про відкриття колії перегону (ділянки), станції, з'єднувальної вітки, паркової та іншої колії передається на станції (технічну станцію електродепо) за формою:

НАКАЗ № _____

« _____ » _____ 20 ____ року _____ год. _____ хв.

станції _____ ДС
(назва станції)

Наказ № _____ від « _____ » _____ 20 ____ року
скасовано з _____ год. _____ хв. _____

Головна колія перегону (ділянки), станції, з'єднувальної вітки, паркова колія,
інша колія від _____

до _____ відкрита для руху всіх поїздів.

ДЦХ _____ (прізвище)

Час затвердження наказу _____ год. _____ хв.

ДСЦП _____ (підпис, прізвище)

ДСП

Наказ про відкриття колії перегону (ділянки) чи з'єднувальної вітки записується на станціях (технічній станції електродепо) на зворотному боці наказу про закриття (на бланку форми ДУ-64М).

Усний наказ ДЦХ про відкриття станційної, паркової та іншої колії оформлюється в журналах диспетчерських наказів на станції та у ДЦХ, передається керівнику робіт і машиністу господарського поїзда поїзним диспетчерським, тунельним зв'язком або аварійно-технологічним радіозв'язком.

13. Локомотивна бригада господарського поїзда повинна доповісти ДЦХ поїзним чи аварійно-технологічним радіозв'язком або тунельним зв'язком про прибуття до місця роботи, про закінчення робіт, у разі затримки поїзда – про причини, що її викликали. Про прибуття до місця роботи або закінчення роботи на паркових та інших коліях локомотивна бригада господарського поїзда доповідає ДСЦП технічної станції електродепо маневровим радіозв'язком, аварійно-технологічним радіозв'язком, тунельним або стрілочним зв'язком.

14. У разі необхідності відправлення на одну колію перегону двох господарських поїздів із суміжних станцій (без закриття колії) черговість їх відправлення встановлює ДЦХ. У цьому разі відправлення другого поїзда дозволяється тільки після отримання ДЦХ повідомлення від машиніста першого господарського поїзда про прибуття до місця призначення та огороження поїзда переносними сигналами зупинення.

Одночасно ДЦХ дає розпорядження машиністу першого господарського поїзда про заборону руху до прибуття другого поїзда та тільки після цього дозволяє машиністу другого господарського поїзда відправитись на перегін зі швидкістю не більше ніж 10 км/год, про що за вказівкою ДЦХ видається письмове попередження.

Відправлення господарського поїзда в правильному напрямку здійснюється за сигналами автоблокування, а в неправильному напрямку – за наказом ДЦХ відповідно до пункту 1 глави 5 цього розділу.

15. У разі необхідності дозволяється приймання двох господарських поїздів із різних напрямків на одну головну станційну колію в межах пасажирської платформи, черговість їх приймання встановлюється ДЦХ. Перед прийманням цих поїздів ДСЦП, ДСП, оператор повинен огородити колію приймання з обох напрямків переносними сигналами зупинення.

Приймання поїздів на станцію від місця встановлення переносних

сигналів здійснюється за ручним (звуковим) сигналом ДСЦП, ДСП чи оператора згідно з чергою, яку встановлює ДЦХ.

Приймання другого господарського поїзда дозволяється після зупинення першого поїзда на головній станційній колії із усного попередження:

машиніста раніше прийнятого першого господарського поїзда – про заборону пересування;

машиніста господарського поїзда, що прибуває другим, – про рух на колію, яка зайнята іншим поїздом.

16. Приймання господарського поїзда від початку (торця) платформи на головну станційну колію, що зайнята, здійснюється за ручним (звуковим) сигналом ДСЦП, ДСП чи оператора з дозволу ДЦХ після попередження про це обох машиністів господарських поїздів.

17. Пересування господарського поїзда на закритій колії здійснюється за командами керівника робіт, у розпорядженні якого перебуває поїзд.

Відправлення господарських поїздів із перегону здійснюється за розпорядженням керівника робіт після погодження маршруту прямування з машиністом господарського поїзда і ДЦХ.

18. Розчеплення господарського поїзда допускається у виняткових випадках, після закриття колії перегону, станції, з'єднувальної вітки, паркової або іншої колії за розпорядженням керівника робіт.

Відчеплені платформи гальмують ручним гальмом, підклинюють гальмівними башмаками з обох боків та огорожують переносними сигналами зупинення згідно з вимогами ІСИ.

За огороження відчеплених платформ і перебування їх у загальмованому стані відповідає керівник робіт.

Розчеплення рейковізних візків, що розташовані між тяговими одиницями, може здійснюватись без закриття колії.

19. Пересування причіпних одиниць вручну допускається у виняткових випадках за розпорядженням керівника робіт тільки на закритій колії перегону, станції, з'єднувальної вітки, парковій та іншій колії та здійснюється під його керівництвом із дотриманням таких умов:

вага (брутто) причіпних одиниць не повинна перевищувати 6 т;

у місці передбаченого зупинення має бути встановлено гальмівний башмак;

після зупинення причіпна одиниця має бути закріплена другим гальмівним башмаком із протилежного боку, а також загальмована ручним гальмом;

ухил колії не повинен перевищувати 0,003;

швидкість пересування не повинна перевищувати 3 км/год;

у бригаді для пересування повинно бути не менше ніж 4 особи.

20. Після закінчення роботи господарських поїздів керівник робіт повинен особисто або через підлеглих йому працівників впевнитися в тому, що споруди та пристрої, де виконувалися роботи, не створюють перешкоди для нормального руху, навантажені на рухомий склад або вивантажені вантажі перебувають у межах установлених габаритів і надійно закріплені, а також негайно усунути виявлені недоліки.

21. Приймання господарського поїзда від межі закритої колії перегону (ділянки) на головну станційну колію після зняття переносного сигналу зупинення здійснюється:

у правильному напрямку, якщо межа закритої колії розташовується поза межами станції, – з дозволу ДЦХ за сигналами вхідного світлофора автоматичної або напівавтоматичної дії, у разі відсутності вхідного світлофора – з дозволу ДЦХ за ручним (звуковим) сигналом ДСЦП, ДСП чи оператора;

у неправильному напрямку, якщо межа закритої колії розташовується в

межах станції, – з дозволу ДЦХ за усним розпорядженням ДСЦП або за ручним (звуковим) сигналом; якщо межа закритої колії розташовується поза межами станції, – за усним наказом ДЦХ, що передається машиністу господарського поїзда поїзним радіозв'язком, аварійно-технологічним радіозв'язком, поїзним диспетчерським або тунельним зв'язком.

Приймання господарського поїзда від межі закритої колії з'єднувальної вітки на станцію здійснюється за сигнальними показаннями вхідного світлофора напівавтоматичної дії.

22. Роботи з ремонту колії, споруд і пристроїв, що не вимагають за своїм характером закриття колії перегону, станції, ділянки, з'єднувальної вітки, виконуються під час перерви в русі господарських поїздів. Керівники робіт і локомотивні бригади у цьому разі повинні забезпечити безпечне та безперешкодне пропускання господарських поїздів згідно з вимогами ПТЕ та цієї Інструкції.

Заявка про видачу попереджень у цих випадках не подається.

Під час виконання таких робіт на колії перегону, що має ухил 0,040 і більше, пропускання господарських поїздів допускається на підставі розпорядження ДЦХ, що передається поїзним радіозв'язком, аварійно-технологічним радіозв'язком або тунельним зв'язком машиністу господарського поїзда і керівнику робіт.

У разі необхідності керівництво метрополітену за поданням служб руху, колії та тунельних споруд встановлює додаткові заходи щодо забезпечення безпеки руху під час виконання зазначених робіт.

23. Перед початком виконання робіт, які перешкоджають руху господарських поїздів, керівник робіт повинен дізнатися у ДЦХ про запланований рух поїздів на цій ділянці та про час їх прямування.

24. Керівник робіт має право дозволити виконання робіт тільки після отримання від ДЦХ особисто або через ДСЦП, ДСП підтвердження наказу про зняття напруги з контактної рейки та після огороження місця виконання робіт переносними сигналами зупинення.

25. Керівник робіт повинен:

забезпечити наявність необхідного комплекту переносних сигналів зупинення для огороження місця роботи, їх справність, своєчасне встановлення та зняття;

після закінчення робіт привести ділянку, де вони здійснюються, у стан, що забезпечує безпеку руху та можливість подавання напруги на контактну рейку;

забезпечити закінчення робіт відповідно до заявки та з дотриманням часу, що вказаний у дорожньому листі або наказі ДЦХ про закриття колії (ділянки).

5. Рух господарських поїздів у неправильному напрямку

1. Рух господарських поїздів у неправильному напрямку здійснюється за наказом ДЦХ без закриття колії перегону (ділянки).

Дозволом на прямування господарського поїзда в неправильному напрямку слугує видана машиністу господарського поїзда копія наказу ДЦХ, що оформлена та завірена підписом ДСЦП або ДСП на бланку форми ДУ-65М:

Форма ДУ-65М

Форма ДУ-65М

Копія

НАКАЗ № _____ НАКАЗ № _____

_____ год. _____ хв. _____ год. _____ хв.

« _____ » _____ 20 ____ року « _____ » _____ 20 ____ року

Станції _____ ДС

(назва станції)

Копія машиністу господарського

поїзда № ____

Дозволяю господарському поїзду

№ _____ відправитися в неправильному

напрямку _____ головною колією

зі станції _____з перегону

на _____ головну колію

до _____

станції _____

Попереду вас (за вами) прямує

господарський поїзд № _____

ДЦХ _____ (прізвище)

Час затвердження наказу

_____ ГОД. _____ ХВ.

Станція _____

(штампель)

ДСЦП _____ (підпис, прізвище)ДСП

Копію наказу ДЦХ отримав

« ____ » _____ 20 ____ року

Машиніст господарського поїзда

(підпис, прізвище)

Станції _____ ДС

(назва станції)

Копія машиністу господарського

поїзда № ____

Дозволяю господарському поїзду

№ _____ відправитися в неправильному

напрямку _____ головною колією

зі станції _____з перегону

на _____ головну колію

до _____

станції _____

Попереду вас (за вами) прямує

господарський поїзд № _____

ДЦХ _____ (прізвище)

Час затвердження наказу

_____ ГОД. _____ ХВ.

Станція _____

(штампель)

ДСЦП _____ (підпис, прізвище)ДСП

Копію наказу ДЦХ отримав

« ____ » _____ 20 ____ року

Машиніст господарського поїзда

(підпис, прізвище)

Наказ передається станціям, що обмежують колію прямування перегonom (ділянкою) в неправильному напрямку, а також проміжним станціям з колійним розвитком, що розташовуються в межах ділянки прямування в неправильному

напрямку.

Якщо за маршрутом прямування господарського поїзда в неправильному напрямку розміщуються стрілки, які керуються зі станції, що підпорядкована ДЦХ суміжної лінії, тоді наказ про прямування в неправильному напрямку погоджується з цим ДЦХ і передається йому і на цю станцію поїзним диспетчерським зв'язком.

2. До передавання наказу ДЦХ повинен перевірити вільність колії та правильність положення стрілок за маршрутом прямування господарського поїзда в неправильному напрямку й надати розпорядження ДСЦП, ДСП, оператору відповідної станції встановити переносний сигнал зупинення в торці пасажирської платформи:

на станції призначення такого господарського поїзда – з боку приймання поїздів на цю станцію в правильному напрямку;

якщо господарський поїзд призначений на перегін або до торця платформи суміжної станції – з боку відправлення поїздів на цей перегін у правильному напрямку.

Установлення переносних сигналів зупинення здійснюється до передавання наказу ДЦХ про прямування в неправильному напрямку. Забороняється після передавання наказу про рух господарського поїзда в неправильному напрямку переведення стрілок, що входять до маршруту його прямування.

Копія наказу ДЦХ надається машиністу господарського поїзда під підпис. За наявності в господарському поїзді двох і більше локомотивів копія наказу надається машиністу головного локомотива господарського поїзда.

3. Наказ про прямування господарського поїзда в неправильному напрямку ДЦХ затверджує після отримання від ДСЦП та ДСП, розташованих на цій ділянці, повідомлень про:

готовність маршруту до відправлення, приймання та пропускання поїзда;

установлення переносного сигналу зупинення;

вжиття заходів, що унеможливають переведення стрілок за маршрутом прямування та охоронних (на кнопки стрілок та відповідні маршрутні кнопки надіто червоні ковпачки чи виконано операції щодо унеможливлення користування відповідними функціями у разі комп'ютерного керування).

Наказ реєструється на бланках наказів форми ДУ-65М на станціях, що обмежують колію перегону (ділянки) прямування господарського поїзда в неправильному напрямку, і на проміжних станціях із колійним розвитком, а у ДЦХ – в журналі диспетчерських наказів.

4. У разі необхідності допускається відправлення в неправильному напрямку кількох господарських поїздів услід. У цьому разі в наказі ДЦХ вказуються номери поїздів, що прямують попереду та услід.

У разі відправлення в неправильному напрямку кількох господарських поїздів услід машиністи господарських поїздів повинні вести поїзди з особливою пильністю та в необхідних випадках зі швидкістю, яка забезпечує можливість зупинення поїзда перед перешкодою, що виникла.

Відправлення господарських поїздів у неправильному напрямку услід на зайнятий перегін, що має ухил 0,040 і більше та довжиною 500 м і більше, не допускається (ця вимога не поширюється на допоміжні поїзди та поїзди, що прямують на цей перегін для виконання господарських робіт). Господарський поїзд, що прямує услід, повинен бути затриманий на станції, що обмежує такий перегін, і може бути відправлений за дозволом ДЦХ після звільнення вказаного перегону поїздом, який прямує попереду.

Відправлення в неправильному напрямку другого господарського поїзда для виконання господарських робіт або призначеного допоміжним, допускається після отримання ДЦХ повідомлення від машиніста господарського поїзда (несправного господарського поїзда) про зупинення, надійне його гальмування та огороження переносними сигналами зупинення з боку другого господарського поїзда, що очікується.

У цьому випадку відправлення другого господарського поїзда здійснюється за ручним сигналом ДСЦП, ДСП, оператора та з наданням машиністу вказаного господарського поїзда усного попередження про прямування зі швидкістю не більше ніж 10 км/год. Подавання ручного сигналу та надання машиністу господарського поїзда усного попередження здійснюється за розпорядженням ДЦХ.

5. Під час руху господарського поїзда в неправильному напрямку проїзд світлофорів напівавтоматичної дії, світлофорів небезпеки ОП і ДОП, світлофорів огороження здійснюється відповідно до пункту 15 глави 4 розділу III цієї Інструкції.

6. У разі необхідності господарський поїзд може бути повернений з перегону на найближчу станцію в неправильному напрямку відповідно до пунктів 1–3, 7 цієї глави. Дозволом на прямування в неправильному напрямку до найближчої станції є усний наказ ДЦХ, що передається машиністу господарського поїзда поїзним радіозв'язком, аварійно-технологічним радіозв'язком або тунельним зв'язком за формою, встановленою пунктом 1 цієї глави. Наказ реєструється в ДЦХ у журналі диспетчерських наказів, а на станції приймання поїзда з перегону – на бланку наказів форми ДУ-65М.

Якщо господарський поїзд має й надалі прямувати в неправильному напрямку, на найближчій за напрямком руху станції машиністу господарського поїзда вручається копія цього ж наказу, що виписана на бланку форми ДУ-65М.

7. До відправлення господарського поїзда в неправильному напрямку ДСЦП, а на станції без колійного розвитку – ДСП через ДЦХ повинен уточнити, чи є чинні попередження на шляху прямування поїзда, і у разі їх наявності – видати машиністу господарського поїзда письмове попередження.

8. Машиніст господарського поїзда після отримання письмового

попередження повинен враховувати наявність переносних сигналів зменшення швидкості, що розташовані зліва від поїзда під час руху в неправильному напрямку.

9. Дозволом на в'їзд на станцію господарського поїзда, що прямує в неправильному напрямку без закриття перегону (ділянки), є наказ (копія наказу) ДЦХ, виданий на бланку форми ДУ-65М.

6. Рух допоміжних господарських поїздів

1. Якщо внаслідок несправності господарський поїзд не може продовжувати рух, машиніст господарського поїзда повинен вимагати допоміжний поїзд, погодивши з ДЦХ час його призначення.

У разі несправності всіх видів гальм локомотива подальше прямування господарського поїзда забороняється та може бути продовжено тільки за допомогою допоміжного поїзда або після відновлення пневматичного чи ручного гальм.

2. Після висунення вимоги на призначення допоміжного поїзда машиніст несправного господарського поїзда не має права приводити поїзд у рух до прибуття допоміжного поїзда чи до отримання розпорядження ДЦХ про порядок подальшого руху.

3. У разі виклику допоміжного поїзда локомотивна бригада господарського поїзда повинна згідно з вимогами, встановленими ІСИ, огородити несправний господарський поїзд і зустріти допоміжний поїзд біля встановленого переносного сигналу зупинення, а потім здійснити його зчеплення з несправним поїздом.

За надійне зчеплення поїздів відповідає машиніст несправного господарського поїзда.

4. Допоміжний поїзд у правильному напрямку призначається за усним розпорядженням ДЦХ, яке передається машиністу господарського поїзда допоміжного поїзда поїзним радіозв'язком, тунельним зв'язком, поїзним диспетчерським зв'язком, аварійно-технологічним радіозв'язком або через ДСЦП, ДСП за формою:

РОЗПОРЯДЖЕННЯ

Машиністу господарського поїзда № _____

Прямуйте _____ головною колією як допоміжний поїзд № _____, що зупинився на перегоні (станції) _____, та після зчеплення з несправним поїздом прямуйте на станцію _____.

ДЦХ _____ (прізвище)

5. У неправильному напрямку допоміжний поїзд призначається за наказом ДЦХ за формою:

НАКАЗ № _____

« _____ » _____ 20 _____ року _____ год. _____ хв.

Станції _____ ДС

Машиністу господарського поїзда № _____

Дозволяється господарському поїзду № _____ прямувати в неправильному напрямку _____ головною колією як допоміжний поїзд № _____, що зупинився на перегоні (станції) _____, та після зчеплення з несправним поїздом прямувати на станцію _____.

ДЦХ _____ (прізвище)

Наказ про призначення допоміжного поїзда в неправильному напрямку реєструється на станціях, що обмежують колію перегону (ділянки) та входять до ділянки прямовання допоміжного поїзда, а також у ДЦХ – в журналі

диспетчерських наказів.

Видача наказу про прямування допоміжного поїзда в неправильному напрямку здійснюється відповідно до пунктів 1–3 глави 5 цього розділу.

Дозволом на прямування допоміжного поїзда в неправильному напрямку є видана машиністу господарського поїзда копія наказу ДЦХ, що виписана на бланку форми ДУ-63М (форма встановлена пунктом 8 глави 2 розділу III цієї Інструкції) та завірена підписом ДСЦП або ДСП.

Копія наказу надається машиністу господарського поїзда під підпис.

6. Заходи щодо забезпечення безпеки руху під час призначення та прямування допоміжного поїзда в неправильному напрямку вказані у пунктах 1–3, 5, 7 та 8 глави 5 цього розділу.

7. Про готовність з'єданого поїзда до руху за маршрутом прямування, що зазначений ДЦХ, машиністи несправного та допоміжного господарських поїздів повинні повідомити ДЦХ поїзним радіозв'язком, тунельним зв'язком або аварійно-технологічним радіозв'язком.

Під час руху з'єданого поїзда локомотивна бригада несправного поїзда повинна точно виконувати розпорядження машиніста допоміжного господарського поїзда.

У всіх випадках керує рухом машиніст першого за напрямком руху господарського поїзда, а за безпеку руху відповідають всі машиністи локомотивів з'єданого поїзда.

8. У разі сходження з рейок або пошкодження рухомого складу, внаслідок якого господарський поїзд не може прямувати навіть із допоміжним поїздом, машиніст господарського поїзда повинен негайно вимагати від ДЦХ викликати аварійно-відновлювальні формування (підрозділи) та після закінчення робіт діяти за розпорядженнями ДЦХ.

7. Порядок дій у разі виявлення людей на коліях під час руху господарських поїздів

У разі виявлення людей на коліях під час руху (у тунелі, на станції, на наземній ділянці), які не подають світловий сигнал «Увага, люди!» під час наближення до них поїзда або перебувають без сигнальних жилетів, машиніст господарського поїзда та черговий персонал служби руху повинні діяти відповідно до вимог глави 8 розділу III цієї Інструкції.

8. Особливості виконання маневрів господарських поїздів на паркових, деповських та інших коліях

1. Маневрові пересування господарських поїздів на паркових, деповських та інших коліях дозволяється здійснювати цілодобово. Вони можуть здійснюватися без зняття напруги з контактної рейки, при цьому має бути забезпечена безпека руху й особиста безпека обслуговуючого персоналу.

2. Переведення та запирання нецентралізованих стрілок здійснюються відповідно до пункту 7 глави 2 розділу XVIII ПТЕ, цієї Інструкції та зазначеного в ТРА технічної станції електродепо.

За правильне положення й запирання стрілок на маршруті прямування відповідає працівник, який готував маршрут.

3. Якщо нецентралізовані стрілки розташовані на великій відстані одна від одної, їх переведення дозволяється почергово машиністу господарського поїзда маневрового состава (локомотива). Можливість такого порядку переведення стрілок повинна бути зазначена в ТРА технічної станції електродепо.

4. Маневрові пересування спеціального рухомого складу (платформ, рейковізних візків тощо) здійснюються за допомогою локомотива. Як виняток, допускається пересування причіпних одиниць вручну тільки на коліях з нецентралізованими стрілками під керівництвом майстра мотодепо (водія дрезини (інструктора) чи керівника бригади локомотивних бригад господарських поїздів) або помічника майстра шляхового.

5. У випадках, встановлених керівником метрополітену, дозволяється в денний час здійснювати маневри одному машиністу господарського поїзда, за умови, що попереду локомотива немає причіпних одиниць.

6. В'їзд рухомого складу господарського призначення в будівлі заводів, майстерень, електродепо, мотодепо здійснюється після його зупинення перед воротами на відстані 15 – 25 м за сигналом, що подає призначений для цього працівник.

7. Подавання маневрового локомотива (господарського поїзда) до воріт електродепо здійснюється за погодженням із черговим по електродепо.

8. Під час виконання заявки на маневри з кількома пересуваннями (не більше п'яти) повідомлення ДСЦП про готовність до чергового пересування здійснює машиніст господарського поїзда.

9. Забороняється проводити маневрові пересування:
вручну в напрямку колій із централізованими стрілками;
одночасно з різних боків на одну й ту саму колію.

10. Швидкість маневрових пересувань на паркових, деповських та інших коліях повинна бути:

1) не більше ніж 15 км/год під час прямування коліями з централізованими стрілками у разі керування з головної кабіни;

2) не більше ніж 10 км/год під час:

прямування коліями з централізованими стрілками у разі керування не з головної кабіни;

прямування коліями з нецентралізованими стрілками;

прямування з порожніми рейковізними візками, причепленими до голови або хвоста поїзда;

в'їзду на деповські колії й прямування цими коліями;

3) не більше ніж 5 км/год під час:

наближення на відстань 10 м до рухомого складу, тупикового упору або до іншої перешкоди;

розмотування кабелю зі спеціального рухомого складу чи платформ;

транспортування рухомого складу на технологічних візках по стрілочних переводах і глухих перетинах;

4) не більше ніж 3 км/год під час:

наближення до рухомого складу для зчеплення;

переміщення спеціального рухомого складу вручну.

11. У разі зниження видимості швидкість руху встановлюється машиністом господарського поїзда з розрахунку довжини гальмівного шляху, який не повинен перевищувати відстані видимості.

12. Під час тривалої (понад 20 хвилин) стоянки локомотивів і причіпних одиниць (за винятком стоянки в мотодепо) вони повинні бути загальмовані ручним (стоянковим) гальмом, у разі його несправності або відсутності – гальмівними башмаками.

Порядок закріплення рухомого складу на паркових та інших коліях, а також на коліях мотодепо встановлюється керівництвом метрополітену й зазначається в ТРА технічної станції електродепо.

9. Правила навантаження, перевезення та розвантаження господарських вантажів

1. Навантаження, розміщення, кріплення, перевезення та розвантаження господарських вантажів (у тому числі негабаритних) здійснюються відповідно до нормативно-технічних документів, затверджених керівництвом метрополітену.

2. Детальний порядок навантаження, кріплення, перевезення рейкових плитей та окремих рейок на рейковізних візках, їх розвантаження, комплектації рейковізних візків технологічним інструментом та інвентарем, зчеплення й розчеплення рейковізних візків, їх закріплення та пересування на коліях перегонів і станцій, у тому числі технічної станції електродепо, а також транспортування порожніх рейковізних візків затверджується керівником метрополітену.

ІХ. Подавання та маневрові пересування рухомого складу залізниці на коліях метрополітену

1. Пересування рухомого складу залізниці дозволяється тільки на паркових та інших коліях, де відстань між осями колій становить не менше ніж 4800 мм.

2. Подавання рухомого складу з прилеглої колії залізниці на колію метрополітену та у зворотному напрямку може здійснюватися як локомотивами залізниці, так і локомотивами метрополітену.

Пересування рухомого складу залізниці коліями з контактною рейкою здійснюватися тільки локомотивами метрополітену, обладнаними зчепним пристроєм СА-3, а на коліях без контактної рейки зі стрілочними переводами з хрестовиною марки 1/9 – і локомотивами залізниці.

3. У разі необхідності подавання рухомого складу залізниці на колії з контактною рейкою працівник служби колії та тунельних споруд за посадою не нижче, ніж бригадир колії повинен попередньо перевірити габарит рухомого складу для визначення можливості його пропускання такими коліями й зробити про це запис у журналі огляду станційного поста централізації технічної станції електродепо.

4. Детальний порядок подавання, пересувань і відправлення рухомого складу залізниці встановлюється керівником метрополітену та зазначається в ТРА технічної станції електродепо.

Порядок подавання та прямування зчепу вагонів метрополітену залізницею визначається відповідно до вимог законодавства.

Х. Порядок видачі з електродепо та прямування до місця виконання робіт відновлювального рухомого складу

Порядок видачі з електродепо та прямування до місця виконання робіт спеціального відновлювального рухомого складу встановлюється нормативно-технічними документами, затвердженими керівником метрополітену.

ХІ. Порядок подавання електрорухомого складу на колії ділянок, що будуються, для пропускання пробних електропоїздів і їх обкатування

1. Спільним наказом керівника (голови правління) метробуду та керівника метрополітену утворюється штаб з пропуску пробного електропоїзда

для безпосереднього керівництва відправленням пробного електропоїзда з ділянки метрополітену, що експлуатується, на ділянку, що будується, прямування нею та повернення на ділянку метрополітену, що експлуатується.

Цим спільним наказом затверджується склад штабу, комісій та посадових осіб, відповідальних за підготовку ділянки, що будується, до пропускання пробного електропоїзда.

Начальником штабу призначається один із керівників метробуду, заступником – один із керівників метрополітену.

2. У штабі ведуть журнал рапортів і повідомлень усіх керівників комісій метрополітену, управлінь і підрозділів метробуду та їх субпідрядних організацій про готовність до пропускання першого пробного електропоїзда, які засвідчуються особистими підписами вказаних керівників.

Усі розпорядження, пов'язані з пропусканням пробного електропоїзда у межах лінії метрополітену, що експлуатується, передає через ДЦХ заступник начальника штабу, а в межах ділянки, що будується, – начальник штабу.

3. Максимальну швидкість руху пробного електропоїзда на ділянці, що будується, встановлюють начальник штабу й начальник служби колії та тунельних споруд залежно від стану колії, споруд, пристроїв і повідомляють про це ДЦХ поїзним радіозв'язком або поїзним диспетчерським зв'язком, про що здійснюється відповідний запис у журналі рапортів і повідомлень.

4. Пропускання пробного електропоїзда і перших обкатних електропоїздів здійснюється за тимчасовою схемою електроживлення та секціонування контактної мережі 825 В, яка має передбачати особливості розташування ізолюючих стиків на межі ходових рейок ділянки метрополітену, що експлуатується, і ділянки, що будується, наявність повітряних проміжків контактної мережі, що не перекриваються струмоприймачами одного вагона електрорухомого складу, а також електричну ізоляцію ходових рейок у місцях

стикування на обох головних коліях.

Зазначену схему розробляє проектна організація та погоджують причетні служби метрополітену.

5. До подавання першого пробного електропоїзда, який складається з вагонів електрорухомого складу метрополітену, на колії ділянки, що будується та перебуває в підпорядкуванні метробуду, необхідно:

силами підрозділів метробуду й метрополітену організувати перевірку габаритів наближення будівель (споруд) та обладнання габаритною рамою чи габаритним вагоном на всіх ділянках прямування першого пробного електропоїзда (у перевірці повинен брати участь машиніст-інструктор локомотивних бригад);

силами підрозділів метробуду провести ретельну перевірку закріплення перегінних металоконструкцій, очищення колій, контактної рейки та тунелів від забруднення й сторонніх предметів, очищення головок ходових рейок, перевірку справності мережі зворотного тягового струму до підстанцій, унеможливити потрапляння на колію сторонніх предметів;

силами підрозділів метробуду й метрополітену перевірити надійність електропостачання і захисту контактної мережі 825 В (електропостачання пускової ділянки має бути автономним);

силами метробуду з ділянки, що будується, вивести всіх осіб, які не мають перепусток «Під напругою», замкнути на замки всі двері шахт, підхідних коридорів, колекторів, притунельних споруд, що межують із тунелями, унеможливити при цьому несанкціоноване проходження на колії осіб, які не мають перепусток «Під напругою».

6. Не пізніше ніж за 4 години до подання напруги на контактну рейку для пропускання пробного електропоїзда на ділянці, що будується, повинні бути задіяні:

поїзний диспетчерський зв'язок із ДСЦП, ДСП, штабом;

стрілочний зв'язок на станціях з колійним розвитком;
поїзний радіозв'язок на перегонах і станціях, в тому числі на всіх станційних коліях;
енергодиспетчерський зв'язок із суміщеними тяговознижувальними та тяговими підстанціями;
тунельний зв'язок;
адміністративно-господарський зв'язок за переліком, наданим заступником начальника штабу.

Допускається задіяння зазначених видів зв'язку в інших місцях, визначених наказом керівника метрополітену.

7. Чергування начальників станцій, ДСЦП і ДСП і персоналу тяговознижувальних підстанцій встановлюється на всіх станціях не пізніше ніж за 4 години до подавання напруги на контактну рейку для пропускання пробного електропоїзда та припиняється через одну годину після закінчення руху й зняття напруги з контактної рейки. Про заступання на чергування та про закінчення чергування ДСЦП й ДСП повинні доповідати ДЦХ, а персонал тяговознижувальних підстанцій – енергодиспетчеру.

8. На період пропускання першого пробного електропоїзда коліями ділянки, що будується, не пізніше ніж за 4 години до подання напруги на контактну рейку зазначеної ділянки встановлюється такий пропускний режим:

на станції пропускають осіб, які мають запрошення, посвідчення або перепустки метрополітену чи метробуду;

у всіх торцях платформ станцій та інших можливих проходах у тунелі (на колії наземних ділянок) встановлюють пости охорони метробуду;

у тунелі (на колії наземної ділянки) допускають тільки осіб, які мають перепустку «Під напругою».

Вказаний пропускний режим припиняється не раніше ніж через одну

годину після виїзду першого пробного електропоїзда з колій ділянки, що будується, та зняття напруги з контактної рейки.

9. Сформований електропоїзд, який буде використовуватись як пробний, прямує до межі ділянки метрополітену, що експлуатується, з ділянкою, що будується, за регулюванням ДЦХ.

10. ДСЦП, ДСП станції, суміжної з ділянкою, що будується, надає машиністу електропоїзда пробного електропоїзда копію наказу ДЦХ на бланку форми ДУ-63М, що дозволяє прямувати на цю ділянку, із зазначенням посади та прізвища особи, яка керує рухом електропоїзда на цій ділянці, й максимальної швидкості руху пробного поїзда.

11. Металоконструкції (ворота) на межі діючої ділянки метрополітену, що експлуатується, та ділянки, що будується, відкриваються працівником метрополітену.

Переведення стрілок на ділянці, що будується, якщо стрілки не увімкнені в електричну централізацію, здійснюється працівником метробуду під контролем ДС або іншої уповноваженої особи метрополітену, а також за участю помічника майстра шляхового.

Особливі умови прямування пробного електропоїзда (зняття на межах ділянок, що експлуатуються й будуються, тимчасових тупикових упорів, стикування ходових і контактних рейок та інші), а також порядок пропускання обкатних поїздів ділянкою, що буде вводиться в експлуатацію, зазначаються в спільному наказі керівника (голови правління) метробуду і керівника метрополітену.

12. Максимальна швидкість руху обкатних поїздів і порядок їх прямування зазначеною ділянкою встановлюються наказами

(розпорядженнями) заступника начальника штабу.

Накази (розпорядження) про швидкість руху видаються на підставі записів про максимальну швидкість руху начальника служби колії та тунельних споруд або його заступника в журналі рапортів та повідомлень. Про час видання наказів (розпоряджень) штабом повідомляється ДЦХ поїзним диспетчерським зв'язком чи поїзним радіозв'язком.

Директор Департаменту державної
політики в галузі залізничного транспорту

О.Г.Федоренко

Додаток

до Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на метрополітенах України

(пункт 2 глави 2 розділу VIII)

Технічні характеристики тягових і причіпних одиниць

Найменування та тип тягових і причіпних одиниць	Тара, т	Вантажо-підйомність, т	Вага (брутто), т	Загальна причіпна вага, т		Причіпна вага на ухилах більше 0,040, т
				на головних коліях	на паркових коліях	
1	2	3	4	5	6	7
Електровоз ЕК-А	52	-	52	60	230	
Мотовоз МГМ-1	18	5	23	35	від 120	27
Мотодрезина ДМ, ДМм	від 14 до 15	1	від 15 до 16	від 21 до 25	від 100 до 120	12
Автодрезина АГМу	10,1	5	15,1	16	40	8
Автодрезина АЛГ	13	5	18	20	40	10
Дрезина ДГКУ	31	6	37	60	300	-
Самохідна мийна машина СММ-1 (на базі АГМу)	12,7	2,4	15,1	-	-	-
Промивний агрегат 1ПА	14	16	30	-	-	-
Промивний агрегат 2ПА	11	12	23	-	-	-
Мийна машина тунелів ММТ на платформі УП-4	13,24	-	26,70	-	-	-
Зумпфовий агрегат	13	16	29	-	-	-
Зумпфовий агрегат на платформі УП-4	12	18	30	-	-	-
Шпаловитягувальна машина	6,5	-	6,5	-	-	-
Фрезерна машина	6,5	-	6,5	-	-	-
Габаритний вагон	10,5	-	10,5	-	-	-
Габаритна рама	2,5	-	2,5	-	-	-
Платформа УП-2	6	10	16	-	-	-
Платформа МК2/15	4	12	16	-	-	-
Платформа УП-4	9	21	30	-	-	-
Спеціальна 4-вісна платформа для перевезення трансформаторів	23,2	60	83,2	-	-	-
Рейковізний візок типу «Метро»	1,4	5	6,4	-	-	-
Контейнерний сміттєвоз ПКМ	4,9	10,3	15,2	-	-	-

Продовження додатка

Снігоочищувач роторний РС-363	5,2	-	5,2	-	-	-
Виправно-підбивально-рихту-вальна машина ВПРС-	41,2	-	41,2	-	-	-
Кран на залізничному ходу КС-3562Б	14,3	10	14,3	-	8	-
Снігоочисник роторний, несамохідний РС-157	8	-	8	-	-	-
Снігоочисник роторний, несамохідний РС-66	6,56	-	6,56	-	-	-
Візок для перевезення довгомірних рейкових плітей, ПТКБ ЦП МПС	1,555	6	7,555	-	-	-

Примітка. Щодо тягових одиниць вказано максимально допустиму причіпну вагу для господарських поїздів під час руху на ухилах до 0,040 включно.