

# Глава 17. Организация технической работы станции

## Общие требования

17.1. Порядок использования технических средств станции с путевым развитием устанавливается *техническо-распорядительным актом*, которым регламентируется безопасный и беспрепятственный приём, отправление и проследование поездов по станции, а также безопасность маневровой работы.

Порядок, установленный техническо-распорядительным актом, является обязательным для работников всех подразделений метрополитена.

17.2. Техническо-распорядительный акт станции составляется начальником станции в соответствии с настоящими Правилами, Инструкцией по сигнализации и Инструкцией по движению поездов и маневровой работе и утверждается *начальником службы движения*.

Форма техническо-распорядительного акта и инструкция по его составлению, а также перечень приложений к нему разрабатываются и утверждаются *Управлением метрополитена*.

Техническо-распорядительный акт станции и приложения к нему должны пересоставляться или исправляться при переустройстве путевого развития станции, устройств СЦБ, связи, а также при изменении порядка приёма, отправления поездов или производства маневровой работы.

Первый экземпляр техническо-распорядительного акта и приложения к нему должны находиться на посту централизации, а выписки из техническо-распорядительного акта с указанием местных особенностей технической работы станции и приложением плана путевого развития, заверенные начальником станции, — в помещении дежурного по электродепо, линейного пункта, мастера мотовозного депо и в других местах по указанию *начальника службы движения*.

17.3. Таблицы взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов и местные инструкции о порядке пользования устройствами электрической централизации составляются службой сигнализации и связи, согласовываются с начальником службы движения, ревизором по безопасности движения и утверждаются *начальником метрополитена или главным инженером метрополитена*.

## Эксплуатация стрелочных переводов

17.4. Положение стрелок определяется направлением движения и именуется, в основном, плюсовым — для движения по прямому пути и минусовым — для движения на отклонённый путь или с отклонённого пути.

Стрелки, расположенные на главных путях, должны находиться в положении для движения на главные пути, а стрелки, ведущие на предохранительные тупиковые пути, — в направлении на эти пути.

Остальные централизованные стрелки в период отсутствия установленных маршрутов могут находиться в плюсовом или минусовом положении.

Положение централизованных стрелок в маршруте и охранных стрелок указывается в таблице взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов.

Положение нецентрализованных стрелок в период отсутствия маневровых передвижений определяется *начальником службы движения* и указывается в техническо-распорядительном акте станции. Плюсовое положение стрелки обозначается на корпусе электропривода централизованной стрелки и на станине нецентрализованной стрелки знаком «+» и стрелой, указывающей направление движения острия при переводе стрелки в плюсовое положение.

Стрелки разрешается переводить:

- при приготовлении маршрутов для приёма и отправления поездов;
- при маневровой работе;
- при необходимости ограждения мест препятствий или производства работ на путях станций;
- при очистке, проверке и ремонте стрелок.

**17.5. Каждый пост управления стрелками и сигналами должен находиться в ведении только одного работника, являющегося ответственным за перевод обслуживаемых им стрелок, управление сигналами и за безопасность движения: пост централизации — в ведении дежурного поста, пост диспетчерской централизации — поездного диспетчера, стрелочный пост — дежурного стрелочного поста.**

17.6. Перед переводом централизованной стрелки обслуживающий её работник должен убедиться по световому табло или лично, а при необходимости через одного из работников: начальника станции, дежурного стрелочного поста, оператора поста централизации, дежурного по станции, дежурного по приёму и отправлению поездов, электромеханика СЦБ, дорожного мастера (помощника дорожного мастера) — в том, что стрелочный перевод не занят подвижным составом.

17.7. При переходе на ручное управление централизованными стрелками перевод и запираение их производится по распоряжению дежурного поста централизации только одним из работников, который в данном случае является ответственным за правильность перевода стрелок: начальником станции, дежурным стрелочного поста, оператором поста централизации, дежурным по станции, дежурным по приёму и отправлению поездов, электромехаником СЦБ, дорожным мастером (помощником дорожного мастера) или другим работником, назначенным приказом *начальника метрополитена*.

Указанное распоряжение передаётся лично или по телефону тоннельной связи или радиосвязи, а при неисправности или отсутствии указанных видов связи по телефону стрелочной связи.

17.8. Курбели от электроприводов централизованных стрелок должны храниться в запломбированном ящике на посту централизации, а также заблокированными в аппаратах, расположенных в районе стрелочных переводов.

17.9. Перед выполнением маневровых передвижений нецентрализованные стрелки, входящие в маршрут, должны запираются на закладки. Перечень стрелок, запираемых на навесные замки, устанавливается *техническо-распорядительным актом* станции.

Перевод и запираение нецентрализованных стрелок производится дежурным стрелочного поста по распоряжению дежурного поста централизации или дежурного по путям, переданному лично или по телефону стрелочной связи или радиосвязи.

Перевод и запираение нецентрализованных стрелок, не обслуживаемых дежурным стрелочного поста, разрешается также производить мастерам и локомотивным бригадам мотовозного депо и другим работникам, назначенным **приказом начальника метрополитена**. Номера таких стрелок, порядок их перевода, а также лица, которым разрешается перевод и запираение этих стрелок, указываются в *техническо-распорядительном акте* станции.

17.10. Распоряжение о переводе стрелок должно быть повторено получившим его работником. Немедленно после выполнения распоряжения данный работник обязан доложить об этом лицу, давшему распоряжение.

17.11. Стрелочные переводы, за исключением переданных в ведение других служб и организаций, находятся в распоряжении начальника станции. Начальники станций, а также начальники соответствующих подразделений и организаций обязаны обеспечить содержание в чистоте и исправности стрелочных переводов и стрелочных указателей,

находящихся в их распоряжении.

17.12. Номера нецентральных стрелок с освещаемыми или неосвещаемыми стрелочными указателями, стрелок, запираемых на замки, а также места хранения ключей от этих стрелок и порядок их выдачи, а при необходимости — дополнительные меры, обеспечивающие безопасность выполнения маневровых передвижений, устанавливаются *начальником службы движения* и указываются в техническо-распорядительном акте станции.

17.13. Ремонт и текущее содержание стрелочных переводов, глухих пересечений перекрёстных съездов и стрелочных указателей производится дистанцией пути, а ремонт и содержание устройств СЦБ на стрелочных переводах — дистанцией сигнализации.

# Производство манёвров

## Общие требования

**17.14. Манёвры на станционных путях должны производиться по указанию только одного работника — дежурного поста централизации, на линиях, оборудованных диспетчерской централизацией, — поездного диспетчера (дежурного поста централизации — при местном управлении электрической централизацией стрелок в сигналах).**

Распределение обязанностей между работниками по распоряжению манёврами и границы маневровых маршрутов указываются в *техническо-распорядительном акте* станции.

17.15. Манёвры на путях станций линии метрополитена производятся при разрешающем показании светофора, а при запрещающем показании (красный огонь, погашение огни, непонятное показание) светофора — по пригласительному сигналу.

При неисправности пригласительного сигнала или отсутствии его по данному маршруту манёвры производятся:

- по распоряжению поездного диспетчера;

- по распоряжению дежурного поста централизации, переданному машинисту под контролем поездного диспетчера по поездной радиосвязи, поездной диспетчерской или тоннельной связи;

- по сигналу дежурного по станции (оператора поста централизации, дежурного по приёму и отправлению поездов), подаваемому на основании распоряжения дежурного поста централизации, переданному по поездной диспетчерской, тоннельной или стрелочной связи после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

При исполнении обязанностей дежурного поста централизации и дежурного по станции одним лицом сигнал на производство манёвров подаётся по распоряжению поездного диспетчера, переданному по поездной диспетчерской или тоннельной связи.

17.16. Манёвры на парковых и прочих путях производятся при разрешающем показании светофора, а при запрещающем показании (красный огонь, погасшие огни, непонятное показание) светофора — по пригласительному сигналу.

При неисправности пригласительного сигнала или отсутствии его по данному маршруту манёвры производятся:

- по распоряжению дежурного поста централизации, переданному машинисту по поездной радиосвязи, маневровой радиосвязи, поездной диспетчерской, тоннельной или стрелочной связи;
- по сигналу дежурного поста централизации;
- по сигналу дежурного стрелочного поста, оператора поста централизации, подаваемому на основании распоряжения дежурного поста централизации.

Во всех случаях перед подачей сигнала машинист должен быть предупреждён о маневровом передвижении.

17.17. При необходимости для руководства движением маневрового состава, локомотива, хозяйственного поезда, производящего манёвры, может назначаться специальный работник — руководитель манёвров. Перечень работников, назначаемых руководителями манёвров, а также порядок уведомления машиниста о назначении руководителя манёвров указывается в *техническо-распорядительном акте* станции.

При выполнении маневровых передвижений, производимых на закрытом участке (пути), руководителем манёвров является руководитель работ.

Руководитель манёвров обязан:

- точно и своевременно выполнять указания, получаемые от поездного диспетчера, дежурного поста централизации;
- обеспечивать правильную расстановку и согласованность действий всех работников, участвующих в производстве манёвров;
- организовывать маневровую работу так, чтобы были обеспечены безопасность движения, личная безопасность работников, занятых на манёврах, сохранность подвижного состава и груза;
- манёвры с негабаритными грузами производить с особой осторожностью.

17.18. При выполнении маневровых передвижений с руководителем манёвров машинисту запрещается приводить маневровый состав (локомотив, хозяйственный поезд) в движение без получения сигнала или распоряжения руководителя манёвров.

При выполнении маневровых передвижений с электроподвижным составом машинисту запрещается приводить маневровый состав (локомотив) в движение при управлении не из головной кабины при отсутствии помощника машиниста в головном вагоне (по ходу движения).

17.19. Запрещается производить манёвры одновременно с обеих сторон на один и тот же путь.

17.20. Подвижной состав на станционных путях должен устанавливаться в пределах границ, обозначенных предельными рейками или предельными столбиками.

Стоящий на путях подвижной состав, с которым не производятся манёвры, должен быть надёжно закреплён от ухода стояночными (ручными) тормозами или тормозными башмаками.

17.21. Манёвры на парковых путях с выездом к светофору или за светофор, ограждающий выход на главный путь или путь соединительной ветви, кроме подачи составов для работы на линии, допускаются в исключительных случаях порядком, установленным *начальником метрополитена* и указанным в *техническо-распорядительном акте* станции.

17.22. При производстве манёвров машинисты (локомотивные бригады) обязаны:

- обеспечить безопасность производства манёвров;
- точно и своевременно выполнять сигналы и распоряжения руководителя манёвров;
- внимательно следить за сигналами, правильностью положения стрелок по маршруту следования, свободностью пути и людьми, находящимися на путях;
- знать границы маневровых маршрутов.

17.23. О манёврах на занятый путь машинист должен быть предупреждён руководителем манёвров.

17.24. Особенности производства манёвров локомотивов и хозяйственных поездов устанавливаются Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

## Особенности производства манёвров электроподвижного состава

17.25. До начала манёвров все исправные тормозные воздухораспределители, тормозная и напорная магистрали должны быть включены в действие и произведена сокращённая проверка работы пневматических тормозов.

17.26. Манёвры электроподвижного состава производятся со скоростью:

не более 35 км/ч:

— при управлении из головной кабины и разрешающих показаниях светофора и АЛС в кабине управления, а на линии, не оборудованной устройствами АЛС-АРС, при разрешающем показании светофора;

не более 20 км/ч:

— при управлении из головной кабины по пригласительному сигналу, распоряжению, ручному или звуковому сигналу;

— при управлении не из головной кабины по разрешающему показанию светофора;

— при сигнальном показании АЛС «0», «НЧ» («ОЧ») в кабине управления и разрешающем показании светофора;

— на линии, оборудованной АЛС-АРС, для составов с неисправными, отключёнными или не оборудованными устройствами АЛС-АРС при разрешающем показании светофора;

не более 15 км/ч:

— при управлении из головной кабины на парковых и прочих путях;

не более 10 км/ч:

— при управлении не из головной кабины: по пригласительному сигналу, распоряжению, ручному или звуковому сигналу, а на парковых и прочих путях и при разрешающем показании светофора;

— при движении по деповским путям;

— при проследовании головным вагоном инерционного автостопа;

не более 5 км/ч:

— при подходе на расстояние 10 м к подвижному составу, тупиковому упору или другому препятствию;

— при движении с надетым подвижным кабелем контактного рельса (удочкой);

— при проследовании заграждающего положения скобы путевого автостопа и неподвижной скобы автостопа.

Для увеличения пропускной способности по приказу *начальника метрополитена* манёвры по прямому участку пути допускаются со скоростью не более 60 км/ч, а при манёврах на отклонённый путь без следования по глухому пересечению перекрёстного съезда — не более 40 км/ч.

Скорость движения электроподвижного состава на обкаточных путях электродепо устанавливается *начальником метрополитена*.

---

Версия #1

Alexeuschik создал 28 сентября 2021 18:35:49

Alexeuschik обновил 28 сентября 2021 18:36:06