

Глава 6. Движение хозяйственных поездов

Формирование хозяйственных поездов

6.1. Формирование хозяйственных поездов, как правило, производится на парковых путях с нецентрализованными стрелками.

6.2. При движении хозяйственных поездов на участках пути с уклоном более 0,040 их максимально допустимый прицепной вес не должен превышать: для электровоза — 35 т, для дрезины типа ДМм или мотовоза МК 2/15 — 15 т, для дрезины АГМу — 12 т.

Зумпфовые и промывочные агрегаты в гружёном состоянии на участках пути с уклоном более 0,040 должны транспортироваться электровозами, двумя тяговыми единицами типа ДМм, МК 2/15 или другими с аналогичными характеристиками.

Нормы прицепного веса для различных локомотивов при движении по путям с уклонами до 0,040 включительно приведены в Приложении № 2 к настоящей Инструкции. Нормы прицепного веса для тяговых единиц, не указанных в Приложении № 2, устанавливает *Управление метрополитена*.

6.3. При формировании хозяйственного поезда локомотив прицепляют в голове или хвосте поезда. Как исключение допускается постановка локомотива в середине поезда. Если общий прицепной вес превышает норму, установленную для одного локомотива, то прицепляют два и более локомотива.

В составе хозяйственного поезда может быть не более пяти прицепных единиц при движении по парковым, деповским и прочим путям и не более трёх при движении по остальным путям.

6.4. При формировании хозяйственного поезда, а также при погрузке и выгрузке грузов должен соблюдаться следующий принцип: наиболее тяжёлая прицепная единица (с учётом груза) должна быть прицеплена непосредственно к локомотиву, а остальные должны располагаться по мере уменьшения веса дальше от локомотива.

6.5. При формировании хозяйственного поезда автоматические пневматические тормоза прицепных единиц должны быть включены в поездную магистраль.

Временно, до оборудования подвижного состава хозяйственного назначения автоматическими пневматическими тормозами, порядок обслуживания локомотивными бригадами хозяйственных поездов с прицепными единицами без автоматических тормозов устанавливает *начальник метрополитена*.

6.6. Формирование хозяйственного поезда с постановкой двух и более локомотивов, прицепляемых в голове и хвосте поезда, производится в следующих случаях:

- при перевозке рельсовых плетей на рельсовозных тележках;
- если крупногабаритный груз не обеспечивает нормальную видимость машинисту.

6.7. Ответственность:

- за правильность формирования хозяйственного поезда в депо, обеспечение тормозными средствами несёт дежурный по мотодепо (мастер мотодепо, диспетчер по грузоперевозкам или другой работник, на которого эта обязанность возлагается *начальником метрополитена*) и машинист поезда;
- за правильность формирования хозяйственного поезда на линии, обеспечение тормозными средствами несёт машинист поезда;
- за соблюдение норм грузоподъёмности, прицепного веса, габарита погрузки и закрепление груза несёт руководитель работ (лицо, ответственное за погрузку).

Перечни лиц, ответственных за погрузку, утверждаются *начальниками служб*.

6.8. Хозяйственные поезда должны быть оснащены противопожарными средствами, набором инструментов и другим снаряжением по нормам, утверждённым *Управлением метрополитена*.

6.9. Запрещается выпуск на линию мотовозов и дрезин, имеющих хотя бы одну из следующих неисправностей:

- а) неисправные пневматические или ручные тормоза;
- б) трещины в рамах, буксовых узлах, рессорах;
- в) неисправные сцепные устройства;
- г) неисправные сигнальные приборы;
- д) неисправную радиосвязь (при условии, если локомотив оборудован радиосвязью).

Запрещается выпуск на линию электровозов, имеющих хотя бы одну из следующих неисправностей:

- а) неисправные электрические, пневматические или ручные тормоза;
- б) трещины или изломы в рамах кузова, тележках, рессорах;

- в) неисправные сцепные устройства;
- г) неисправные сигнальные приборы;
- д) напряжение тяговых аккумуляторов ниже 400 вольт (1,2 вольта на банку);
- е) неисправные контрольно-измерительные приборы;
- ж) неисправную радиосвязь.

Запрещается выдавать на линию подвижной состав с пробегом после осмотра или ремонта выше установленных норм и имевший сход с рельсов или столкновение до осмотра и признания его годным к эксплуатации.

Общие положения

«Движение хозяйственных поездов производится по сигнальным показаниям светофоров с выполнением требований настоящих правил, Инструкции по сигнализации и Инструкции по движению поездов и маневровой работе» (п. 18.59 Правил технической эксплуатации).

6.10. Движение хозяйственных поездов и маневровые передвижения производятся по сигнальным показаниям светофоров с выполнением требований Правил технической эксплуатации, Инструкции по сигнализации и настоящей Инструкции.

На линиях и соединительных ветвях, где основным средством сигнализации при движении поездов является АЛС-АРС, движение хозяйственных поездов и маневровые передвижения должны выполняться только при включённой автоблокировке.

Хозяйственному поезду запрещается проследование светофора полуавтоматического действия с сигнальным показанием «один синий огонь».

6.11. При запрещающем показании (красный огонь, один красный и один жёлтый огни, погасшие огни, непонятное показание) входного, выходного, проходного светофора автоматического действия движение после остановки поезда перед светофором разрешается со скоростью не более 20 км/ч до следующего светофора за исключением предупредительного.

На подъёмах 0,020 и более хозяйственному поезду разрешается безостановочное проследование светофоров автоматического действия с запрещающим показанием со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

6.12. При запрещающем показании (красный огонь, один красный и один жёлтый огни, погасшие огни, непонятное показание) входного или выходного светофора полуавтоматического действия приём поезда на станцию или отправление поезда со станции после остановки перед светофором допускается по пригласительному сигналу, а

при его неисправности — по приказу или копии приказа поездного диспетчера со скоростью не более 20 км/ч до следующего светофора, за исключением предупредительного (форма приказа дана в п. 1.18, форма бланка копии приказа — в п. 1.41).

При одновременной неисправности на одной станции нескольких попутных входных или выходных светофоров полуавтоматического действия право на их проследование может быть дано одним приказом поездного диспетчера или в одной его копии.

6.13. Хозяйственному поезду присваивают номер согласно заводскому номеру его локомотива. При наличии в сцепе нескольких локомотивов номер поезда составляют из номеров всех локомотивов.

6.14. Движение хозяйственного поезда при наличии напряжения на контактном рельсе производится с включённым аварийным освещением в тоннеле, а после снятия напряжения с контактного рельса — с включённым рабочим и аварийным освещением.

6.15. Организация планирования работы и выпуска хозяйственных поездов на линию осуществляется порядком, установленным *начальником метрополитена*.

Дежурный поста централизации электродепо обязан обеспечить своевременный выпуск поездов на линию в соответствии с оперативным планом, переданным поездным диспетчером.

6.16. За своевременную выдачу хозяйственных поездов несут ответственность дежурный по электродепо, дежурный по мотодепо (мастер мотодепо, машинист-инструктор) или другой работник, назначенный *Управлением метрополитена*. В случае неготовности поезда к выдаче на линию работник, ответственный за выдачу хозяйственных поездов, должен сообщить об этом поездному диспетчеру не менее чем за 15 минут до времени выдачи его на линию.

Все поезда, находящиеся на линии в ночное время, должны прибыть к месту стоянки или освободить главные пути до второго предупредительного сигнала о подаче напряжения на контактный рельс.

За несвоевременное возвращение хозяйственного поезда с линии ответственность несут лица, по вине которых произошла задержка.

6.17. Дежурный поста централизации или дежурный по станции обязан:

- на станции с путевым развитием фиксировать в настольном журнале время проследования хозяйственных поездов;
- сообщать по требованию поездного диспетчера время прибытия, проследования и отправления хозяйственных поездов.

6.18. При обнаружении погасших сигналов, обозначающих голову или хвост хозяйственного поезда, а также при неправильном их показании дежурный по станции (поста

централизации) обязан предупредить об этом машиниста следующего поезда и сообщить поездному диспетчеру, который ставит в известность машиниста.

6.19. Локомотивная бригада хозяйственного поезда должна состоять из двух человек — машиниста и помощника машиниста. При движении поезда с локомотивом в хвосте или в середине помощник машиниста должен находиться на передней по ходу поезда платформе.

Помощник машиниста должен иметь при себе ручной сигнальный фонарь с огнём прозрачно-белого цвета и свисток (рожок).

Машинисту запрещается оставлять в рабочем состоянии локомотив без наблюдения работника, умеющего его остановить.

6.20. При наличии в хозяйственном поезде двух и более локомотивов каждая тяговая единица должна обслуживаться локомотивной бригадой в полном составе. В этом случае руководство движением поезда возлагается на машиниста головного локомотива.

6.21. При снижении видимости впереди лежащего пути (кривая малого радиуса, туман, задымление и др.) машинист должен вести хозяйственный поезд с особой бдительностью и готовностью остановить поезд до возникшего препятствия.

6.22. Скорость движения хозяйственных поездов должна быть:

не более 25 км/ч:

- при движении в неправильном направлении;
- при транспортировке гружёных рельсовозных тележек, а также порожних рельсовозных тележек, прицепленных в хвосте хозяйственного поезда;
- при транспортировке грузов двумя и более локомотивами в составе поезда, оборудованного автоматическими пневматическими тормозами;
- при проследовании платформы станции без остановки и наличии напряжения на контактном рельсе;

не более 20 км/ч:

- при проследовании светофора с запрещающим показанием;
- при маневровых передвижениях на станциях по разрешающим показаниям светофоров, пригласительному сигналу, распоряжению, ручному или звуковому сигналам;
- при движении по стрелочному переводу на отклонённый путь или с отклонённого пути, а также по глухому пересечению перекрёстных съездов;
- при транспортировке порожних и гружёных рельсовозных тележек, прицепленных в голове поезда;

— при затоплении пути в тоннеле и на наземном участке на уровне подошвы рельсов;

— при движении на закрытом пути перегона;

не более 15 км/ч:

— при движении хозяйственного поезда, оборудованного автоматическими пневматическими тормозами, на спуске более 0,040;

— при проследовании платформы станции без остановки и при снятом напряжении с контактного рельса;

— при проследовании станции закрытого типа;

— при проверке габаритов габаритным вагоном или габаритной рамой;

— при следовании с длинномерным грузом на платформах, прицепленных впереди локомотива (длинномерным является груз, для перевозки которого используется сцеп из 2-х и более платформ, а также груз, длина которого более длины платформы);

— при следовании мимо снятых с пути съёмных подвижных единиц, инструмента и стоящих у пути людей;

— при следовании с рельсовозными тележками по кривым радиусом 100 м и менее;

не более 10 км/ч:

— при следовании с негабаритным грузом;

— при въезде на занятый путь станции;

— при транспортировке работающего промывочного агрегата;

— при транспортировке подвижного состава на вспомогательных тележках;

— при транспортировке рельсовозных тележек с одной рельсовой плетью;

— при затоплении пути выше уровня головки рельса;

— при движении локомотива на спуске более 0,040 с нетормозными прицепными единицами (при включённой передаче двигателя);

— при отправлении на один путь перегона двух хозяйственных поездов со смежных станций;

— при движении на закрытом пути перегона (участка), если на нём работает другой хозяйственный поезд;

— при проследовании станции закрытого типа по жёлтому огню светофорного указателя положения станционных дверей;

не более 5 км/ч:

- при транспортировке подвижного состава на вспомогательных тележках по кривым малого радиуса (кривые радиусом 100 м и менее) и по стрелочным переводам;
- при размотке кабеля с платформы;
- при подходе на расстояние 10 м к подвижному составу, тупиковому упору или другому препятствию.

Скорости движения хозяйственных поездов могут быть изменены приказом *начальника метрополитена* в зависимости от типа и технических характеристик локомотивов и специального подвижного состава.

6.23. Запрещается провоз на хозяйственных поездах людей:

- не имеющих права входа в тоннель;
- на площадках локомотивов или платформах, не оборудованных сиденьями;
- на подножках и бортах;
- на платформах с негабаритным грузом (кроме помощника машиниста).

6.24. Во время движения хозяйственного поезда запрещается посадка и высадка людей, погрузка и выгрузка грузов и переход людей с одной подвижной единицы на другую.

6.25. Запрещается провоз:

- горючих и смазочных материалов в открытой таре и без соответствующего разрешения пожарной охраны метрополитена;
- громоздкого оборудования, инструмента или материалов в кабине локомотива.

6.26. При вынужденной остановке хозяйственного поезда в пути следования его ограждение производится помощником машиниста по указанию машиниста немедленно, а при остановках хозяйственного поезда во время производства работ с его участием — руководителем работ порядком, установленным Инструкцией по сигнализации. При вынужденной остановке поезда на двухпутном участке вследствие схода с рельсов, столкновения, развалившегося груза и т. д. локомотивная бригада обязана убедиться в возможности беспрепятственного следования поезда по смежному пути; при наличии препятствия — немедленно оградить опасное для движения место и сообщить об этом поездному диспетчеру.

6.27. При вынужденной остановке хозяйственного поезда из-за несвоевременного ухода людей или уборки материалов с пути и по другим причинам машинист обязан немедленно сообщить об этом поездному диспетчеру.

6.28. Заявка на остановку хозяйственного поезда для погрузки и выгрузки инструмента, деталей, материалов или посадки людей, если продолжительность остановки будет более 5 минут, должна подаваться руководителем работ поезвному диспетчеру заблаговременно.

6.29. Все изменения в маршруте следования или изменение времени нахождения хозяйственного поезда на линии допускаются в исключительных случаях по указанию поездного диспетчера.

Движение хозяйственных поездов при производстве работ на путях и сооружениях

«Ремонт искусственных сооружений, пути, контактного рельса, устройств СЦБ и связи, энергоснабжения и других устройств на перегонах и станциях должен производиться в основном в ночное время после окончания движения электропоездов и снятия напряжения с контактного рельса (в период ночного окна); работы, не допускающие пропуск поездов (составов), должны производиться после закрытия для движения пути перегона, станции» (из п. 10.7 Правил технической эксплуатации).

6.30. Пути перегонов, соединительных ветвей, станционные пути закрываются для движения поездов:

- в связи с производством работ повышенного объёма и сложности, исключающих пропуск поездов до окончания этих работ;
- когда временное прекращение работ в связи с пропуском поезда приведёт к задержке их окончания в установленный срок.

Перечень основных плановых работ на путях перегонов, соединительных ветвей, станций, требующих закрытия этих путей для движения поездов (составов), утверждает *Управление метрополитена*.

6.31. Закрытие и открытие путей перегонов (участков), соединительных ветвей, станционных путей, кроме парковых и прочих, производятся приказами поездного диспетчера. Закрытие парковых и прочих путей производится распоряжениями поездного диспетчера.

Если на метрополитене в соответствии с п. 10.17 Правил технической эксплуатации разрешено закрытие всех станционных путей распоряжениями поездного диспетчера, то формы распоряжений, а также порядок их передачи устанавливает *Управление метрополитена*.

Заккрытие и открытие стрелочных переводов осуществляется порядком, предусмотренным для закрытия и открытия путей, в которые они уложены.

Основанием для закрытия или открытия пути является письменная заявка перед началом работ или уведомление после окончания работ, записанные руководителем работ.

В уведомлении указывается об окончании работ и отсутствии препятствий для бесперебойного и безопасного движения поездов независимо от того, какая организация выполняла работы.

6.32. Заявки или уведомления на закрытие или открытие пути записываются в Журнале осмотра на станции, путь которой закрывается, или на одной из станций, ограничивающих закрываемый путь перегона (участка), соединительной ветви, или на посту централизации электродепо. В необходимых случаях допускается передача заявки или уведомления телефонограммой, переданной по тоннельной или поездной диспетчерской связи, которая записывается поездным диспетчером в Журнале диспетчерских приказов, а на станции — в Журнале осмотра, с дальнейшим подтверждением личной подписью работника, давшего её, в Журнале осмотра на станции, принявшей телефонограмму.

При производстве работ, в соответствии с приказом начальника метрополитена, руководитель работ также должен сделать письменную заявку о закрытии пути перегона (участка), станции, соединительной ветви.

Если на закрытом пути перегона (участка), станции, соединительной ветви предусмотрена работа одного или нескольких хозяйственных поездов, то в заявке, записываемой в Журнале осмотра, указывают их номера, последовательность прибытия к месту работ и отправления после окончания работ.

6.33. Дежурный поста централизации или дежурный по станции без путевого развития, принявший заявку о закрытии или уведомление об открытии станционного пути или пути перегона (участка), соединительной ветви, передаёт её поезжному диспетчеру, а при закрытии пути перегона (участка), соединительной ветви, кроме того, — на станции, ограничивающие и входящие в закрываемый участок.

6.34. Получив заявку, поездной диспетчер даёт приказ о закрытии пути по форме:

ИДП Метрополитен 35.jpg

До утверждения приказа поездной диспетчер обязан проверить правильность положения стрелок в маршруте следования хозяйственного поезда на закрытом перегоне (участке).

6.35. Запрещается приступать к работе до получения руководителем работ приказа поездного диспетчера о закрытии пути, до снятия напряжения с контактного рельса и до ограждения места работ переносными сигналами остановки.

Путь считается закрытым с момента утверждения поездным диспетчером приказа о закрытии пути.

6.36. Приказ поездного диспетчера о закрытии пути перегона (участка), станции, соединительной ветви записывается на станциях в бланки приказа по форме:

ИДП Метрополитен 36.jpg

Приказ поездного диспетчера регистрируется на станциях, ограничивающих закрываемый путь, и на станциях, входящих в закрываемый участок.

В бланке приказа поездного диспетчера на правой части выписывается копия приказа, которая вручается руководителю работ.

Если работа на закрытом пути производится с использованием хозяйственного поезда, то необходимо вручить копию приказа машинисту поезда, следующего к месту работы (заполняется правая сторона следующего бланка). При наличии в составе хозяйственного поезда двух и более локомотивов копия приказа выдаётся машинисту каждого локомотива.

Если на станции не вручается копия приказа, то правая сторона бланка перечёркивается. Копия приказа заверяется дежурным поста централизации, а на станции без путевого развития — дежурным по станции.

Копия приказа вручается руководителю работ и машинисту хозяйственного поезда под роспись.

6.37. Правом на занятие поездом закрытого пути перегона (участка), соединительной ветви, станционного пути служит выданная машинисту копия приказа поездного диспетчера, заверенная дежурным поста централизации или дежурным по станции по форме, предусмотренной в п. 6.36 настоящей Инструкции.

Отправление хозяйственного поезда на закрытый путь перегона, соединительной ветви, занятый другим хозяйственным поездом, разрешается только после получения поездным диспетчером уведомления от машиниста первого поезда о прибытии к месту назначения и после его ограждения со стороны ожидаемого второго поезда. Одновременно поездной диспетчер даёт указание руководителю работ о запрещении передвижения ранее прибывшего поезда до прибытия второго поезда и только после этого разрешает машинисту второго поезда отправиться на перегон со скоростью не более 10 км/ч, о чём выдаётся письменное предупреждение.

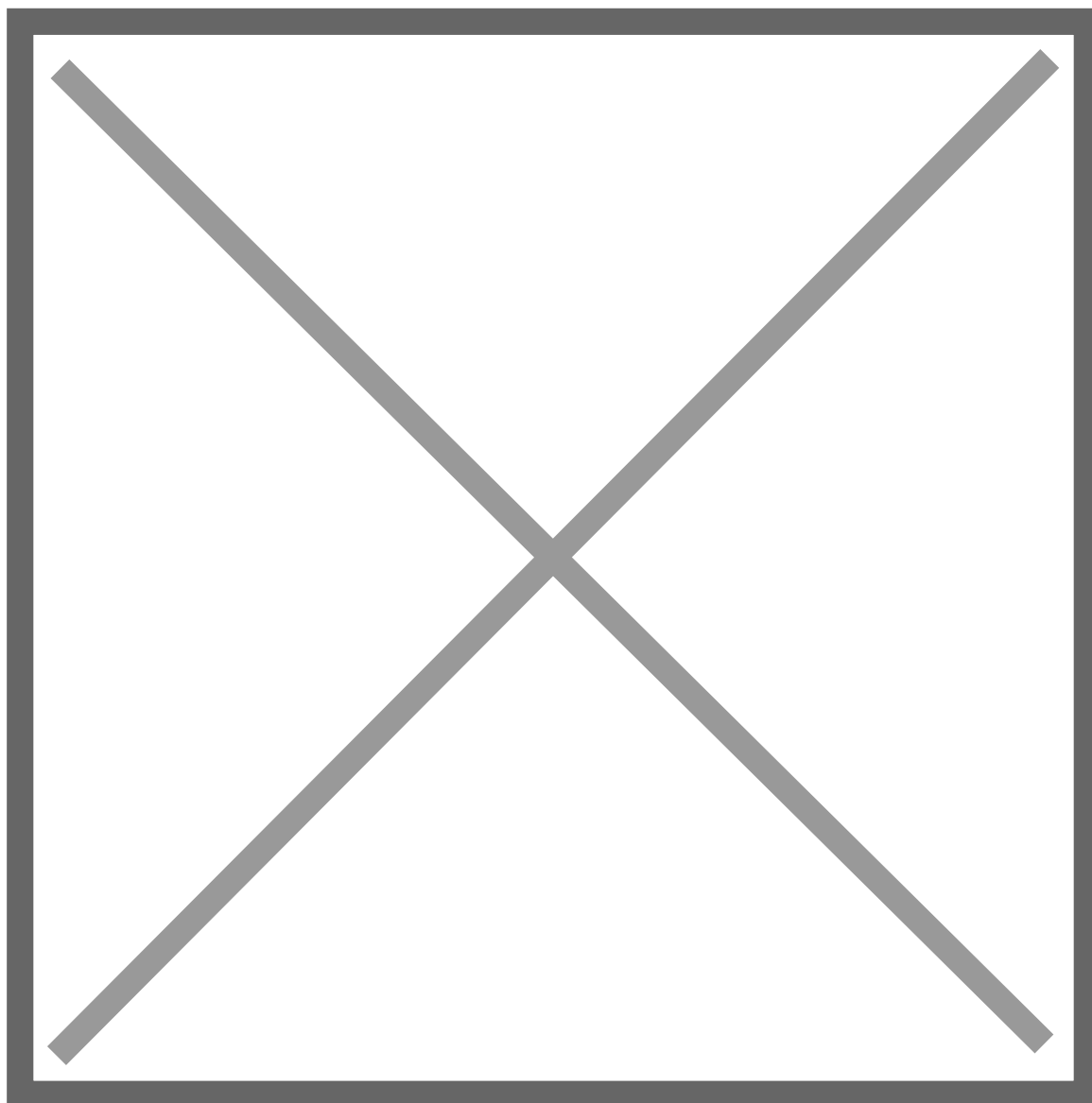
6.38. Допускается отправление хозяйственного поезда, следующего к месту работы, до закрытия пути перегона (участка), соединительной ветви. В этом случае приказ поездного диспетчера о закрытии пути передаётся машинисту по поездной радиосвязи или по тоннельной связи, а руководителю работ — по тоннельной связи.

6.39. Если одна из станций, входящих в закрываемый участок или ограничивающих закрываемый путь перегона (участка), соединительной ветви, находится в подчинении поездного диспетчера смежной линии или если на закрываемом перегоне находятся стрелки, управляемые со станции, подчиняющейся поездному диспетчеру смежной линии, то приказ о закрытии согласовывается с этим поездным диспетчером и передаётся ему и на эту станцию. Диспетчерский приказ в этом случае адресуется станциям, ограничивающим

перегон (участок), соединительную ветвь, входящим в закрываемый участок, а также тем станциям, которые управляют стрелками на закрываемом перегоне (участке).

Получаемый приказ диспетчер смежной линии регистрирует в Журнале диспетчерских приказов, а дежурный по станции — в бланке приказов по форме, предусмотренной в п. 6.36 настоящей Инструкции.

6.40. Приказ поездного диспетчера об открытии пути передаётся на станции по форме:



Примечание: приказ об открытии пути печатается на оборотной стороне приказа о закрытии на бланке приказов

6.41. Машинист или помощник машиниста хозяйственного поезда обязан доложить поездному диспетчеру по поездной радиосвязи или тоннельной связи о прибытии к месту работы, об окончании работ, а в случае задержки поезда — о причинах, её вызвавших.

6.42. При необходимости отправления на один путь перегона двух хозяйственных поездов со смежных станций (без закрытия пути) очередность их отправления устанавливается поездным диспетчером, при этом отправление второго поезда разрешается лишь после

получения поездным диспетчером уведомления машиниста первого поезда о прибытии к месту назначения и после ограждения поезда переносными сигналами остановки.

Одновременно поездной диспетчер даёт указание машинисту первого поезда о запрещении движения до прибытия второго поезда и только после этого разрешает машинисту второго поезда отправиться на перегон со скоростью не более 10 км/ч, о чем выдаётся письменное предупреждение.

Отправление хозяйственного поезда в правильном направлении производится по сигналу светофора, а в неправильном направлении — по приказу поездного диспетчера порядком, установленным настоящей Инструкцией.

6.43. При необходимости приёма двух хозяйственных поездов с различных направлений на один главный путь станции очередность их приёма устанавливается поездным диспетчером.

Перед приёмом этих поездов дежурный по станции обязан оградить путь приёма с обеих сторон переносными сигналами остановки. Приём поездов от места установки переносных сигналов производится по ручным (звуковым) сигналам, подаваемым дежурным по станции.

Приём второго поезда разрешается после остановки ранее принятого поезда и устного предупреждения:

- машиниста ранее принятого поезда о запрещении передвижения;
- машиниста принимаемого поезда о движении на путь, занятый другим поездом.

6.44. Приём хозяйственного поезда от торца пассажирской платформы на главный путь станции, ранее занятый другим хозяйственным поездом, производится по ручному (звуковому) сигналу, подаваемому дежурным по станции с разрешения поездного диспетчера после устного предупреждения об этом обоих машинистов:

- машиниста ранее принятого поезда о запрещении передвижения;
- машиниста принимаемого поезда о движении на путь, занятый другим поездом.

6.45. Расцепка хозяйственного поезда допускается в исключительных случаях по указанию руководителя работ после закрытия пути. Отцепленные платформы предварительно затормаживают ручным тормозом, подклинивают тормозными башмаками с обеих сторон и ограждают переносными сигналами остановки на расстоянии 50 м с обеих сторон.

Ответственность за ограждение расцепленных платформ и нахождение их в заторможенном состоянии несёт руководитель работ.

Расцепка рельсовозных тележек, расположенных между тяговыми единицами, может производиться без закрытия пути.

6.46. Передвижение прицепных единиц вручную допускается в исключительных случаях по указанию руководителя работ только на закрытом пути перегона, станционном пути и производится под его руководством при соблюдении следующих условий:

- вес (брутто) прицепных единиц не должен превышать 6 т;
- в месте предусмотренной остановки должен быть установлен тормозной башмак;
- после остановки прицепная единица должна быть закреплена вторым тормозным башмаком с противоположной стороны, а также заторможена ручным тормозом;
- уклон пути не должен превышать 0,003;
- скорость передвижения не должна быть более 3 км/ч;
- в бригаде для передвижения должно быть не менее 4 человек.

6.47. Передвижение хозяйственного поезда на закрытом пути производится по указанию руководителя работ, в распоряжении которого находится поезд.

Отправление хозяйственных поездов с перегона производится по указанию руководителя работ после согласования маршрута движения с машинистом и поездным диспетчером.

6.48. После окончания работы хозяйственных поездов руководитель работ обязан лично или через подчинённых ему работников убедиться в том, что сооружения и устройства, на которых производились работы, не создают препятствий нормальному движению, а также в том, что погруженные на подвижной состав или выгруженные в тоннеле грузы накопятся в пределах установленных габаритов и надёжно закреплены.

О намеченном порядке возвращения хозяйственных поездов с перегона, соединительной ветви поездной диспетчер ставит в известность дежурных постов централизации и дежурных по станциям, ограничивающим и входящим в закрытый путь.

6.49. Приём хозяйственного поезда от границы закрытого пути перегона (участка) на главный путь станции после снятия переносного сигнала остановки производится:

- в правильном направлении — с разрешения поездного диспетчера по разрешающему показанию входного светофора (при его наличии), а при отсутствии — по ручному (звуковому) сигналу дежурного по станции;
- в неправильном направлении — если граница закрытого пути находится в границах станции — с разрешения поездного диспетчера по устному распоряжению дежурного поста централизации или ручному (звуковому) сигналу дежурного по станции; если граница закрытого пути находится за границей станции — по приказу поездного диспетчера.

6.50. Работы по ремонту пути, сооружений и устройств, не требующие по своему характеру закрытия пути, выполняются, как правило, в перерыве между движением хозяйственных поездов. Руководители работ обязаны обеспечить безопасный пропуск хозяйственных

поездов.

Заявка на выдачу предупреждений в этих случаях не даётся.

Руководители работ и локомотивные бригады обязаны обеспечить безопасный пропуск хозяйственных поездов в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации и настоящей Инструкции.

При производстве таких работ на пути перегона, имеющего уклон более 0,040, пропуск хозяйственного поезда допускается в исключительных случаях по согласованию с руководителем работ на основании распоряжения поездного диспетчера, передаваемого по поездной радиосвязи или тоннельной связи машинисту поезда и руководителю работ.

При необходимости дополнительные меры безопасности устанавливает *Управление метрополитена*.

6.51. Перед началом производства работ, препятствующих движению хозяйственных поездов, руководитель работ обязан выяснить у поездного диспетчера о предстоящем движении поездов на этом участке и о времени их проследования.

6.52. Руководитель работ имеет право разрешить производство работ только после получения от поездного диспетчера лично или через дежурного по станции подтверждения приказа о снятии напряжения с контактного рельса и после ограждения места работ переносными сигналами остановки, а при производстве работ на перегоне, имеющем уклон более 0,040, кроме того, после получения подтверждения поездного диспетчера об установке в торцах платформ станций, ограничивающих этот перегон, переносных сигналов остановки.

6.53. Руководитель работ обязан:

- иметь необходимый комплект переносных сигналов остановки для ограждения места работы; обеспечить их исправность, своевременную установку и снятие;
- после окончания работ привести участок, где они проводились, в состояние, обеспечивающее безопасность движения и возможность подачи напряжения на контактный рельс;
- обеспечить окончание работ в соответствии с заявкой и ко времени, указанному в путевом листе или в приказе поездного диспетчера о закрытии пути.

Движение поездов в неправильном направлении

6.54. Движение хозяйственных поездов в неправильном направлении производится по приказу поездного диспетчера без закрытия пути. Правом на следование хозяйственного

поезда в неправильном направлении служит выданная машинисту копия приказа поездного диспетчера, выписанная дежурным по станции (дежурным поста централизации) на бланке по форме:

ИДП Метрополитен 38.jpg

Приказ адресуется станциям, ограничивающим путь перегона (участка) следования в неправильном направлении, и промежуточным станциям с путевым развитием.

Если на пути следования хозяйственного поезда в неправильном направлении находятся стрелки, управляемые со станции, подчиняющейся поездному диспетчеру смежной линии, то приказ о следовании в неправильном направлении согласовывается с этим поездным диспетчером и передаётся ему и на эту станцию.

До передачи приказа поездной диспетчер обязан проверить свободу пути и правильность положения стрелок в маршруте следования хозяйственного поезда и дать указание дежурному по соответствующей станции установить переносной сигнал остановки в торце пассажирской платформы:

- на станции назначения данного поезда со стороны прибытия поездов на эту станцию в правильном направлении;
- если хозяйственный поезд назначен на перегон — со стороны отправления поездов на этот перегон в правильном направлении.

Установка переносных сигналов остановки производится до передачи приказа поездного диспетчера о следовании в неправильном направлении. После передачи приказа на движение поезда в неправильном направлении перевод стрелок, расположенных в маршруте следования, запрещается.

Копия приказа вручается машинисту хозяйственного поезда под роспись.

6.55. При необходимости допускается отправление в неправильном направлении вслед нескольких хозяйственных поездов. В этом случае в приказе поездного диспетчера указывают номера поездов, следующих впереди и сзади. Машинисты должны вести поезда с особой бдительностью и в необходимых случаях со скоростью, обеспечивающей остановку поезда до возникшего препятствия.

Отправление вслед хозяйственных поездов в неправильном направлении на занятый перегон, имеющий уклон более 0,040, не допускается (данное требование не распространяется на вспомогательные поезда и поезда, следующие на этот перегон для выполнения хозяйственных работ). Хозяйственный поезд, идущий вслед, должен быть задержан на станции, ограничивающей такой перегон, и может быть отправлен по ручному сигналу дежурного по станции, подаваемому по указанию поездного диспетчера, после освобождения указанного перегона.

6.56. При движении хозяйственного поезда в неправильном направлении проследование светофоров полуавтоматического действия, сигналов опасности «ОП» и «ДОП», светофоров

ограждения производится порядком, установленным в п. 1.47 настоящей Инструкции.

6.57. При необходимости хозяйственный поезд может быть возвращён с перегона на ближайшую станцию в неправильном направлении порядком, установленным в п. 6.54 и 6.55 настоящей Инструкции. Разрешением на следование в неправильном направлении на ближайшую станцию является приказ поездного диспетчера, переданный машинисту поезда по поездной радиосвязи или тоннельной связи по форме, предусмотренной в п. 6.53 настоящей Инструкции.

Если поезд и далее должен следовать в неправильном направлении, то на этой станции машинисту вручается копия этого же приказа.

6.58. До отправления поезда в неправильном направлении дежурный поста централизации, а на станции без путевого развития — дежурный по станции через поездного диспетчера обязан уточнить, имеются ли действующие предупреждения на пути следования поезда и, при наличии их, выдать машинисту письменное предупреждение.

Движение вспомогательных поездов

6.59. При порче всех видов пневматических тормозов локомотива дальнейшее следование поезда осуществляется только при помощи вспомогательного поезда.

Если из-за неисправности поезд не может продолжать движение, то машинист обязан затребовать вспомогательный поезд.

6.60. После затребования вспомогательного поезда машинист не имеет права приводить поезд в движение до прибытия вспомогательного поезда или до получения указания поездного диспетчера о порядке дальнейшего движения.

6.61. При вызове вспомогательного поезда помощник машиниста должен порядком, установленным Инструкцией по сигнализации, оградить неисправный поезд, встретить вспомогательный поезд у выставленного переносного сигнала остановки, а затем произвести его сцепление с неисправным поездом. Ответственность за надёжность сцепления поездов несёт машинист вспомогательного поезда.

6.62. Назначается вспомогательный поезд в правильном направлении по распоряжению поездного диспетчера, переданному машинисту вспомогательного поезда по поездной радиосвязи, поездной диспетчерской, тоннельной связи или через дежурного по станции по форме:

ИДП Метрополитен 39.jpg

6.63. Назначается вспомогательный поезд в неправильном направлении по приказу поездного диспетчера по форме:

ИДП Метрополитен 40.jpg

Приказ о назначении вспомогательного поезда адресуется станциям, ограничивающим путь перегона (участка) следования в неправильном направлении, и промежуточным станциям с путевым развитием.

Если на пути следования хозяйственного поезда в неправильном направлении находятся стрелки, управляемые со станции, подчиняющейся поезвному диспетчеру смежной линии, то приказ о следовании в неправильном направлении согласовывается с этим поездным диспетчером и передаётся ему и на эту станцию. Диспетчерский приказ в этом случае адресуется станциям, ограничивающим участок следования в неправильном направлении, промежуточным станциям с путевым развитием, а также тем станциям, которые управляют стрелками на перегоне.

Правом на следование поезда в неправильном направлении служит выданная машинисту копия приказа поездного диспетчера, выписанная на бланке по форме, предусмотренной в п. 1.41 настоящей Инструкции.

Копия приказа вручается машинисту хозяйственного поезда под роспись.

6.64. Меры по обеспечению безопасности движения при назначении и следовании вспомогательного поезда в неправильном направлении указаны в пп. 6.54, 6.56, 6.58, настоящей Инструкции.

6.65. О готовности соединённого поезда к движению по указанному поездным диспетчером пути следования машинист неисправного поезда обязан сообщить поезвному диспетчеру.

6.66. Во всех случаях руководство движением и ответственность за безопасность движения соединённого поезда возлагаются на машиниста первого по ходу движения поезда.

6.67. При сходе с рельсов или повреждениях подвижного состава, в результате которого поезд не может следовать со вспомогательным поездом, машинист обязан немедленно вызвать через поездного диспетчера соответствующее восстановительное формирование и по окончании работ действовать по указанию поездного диспетчера.

Особенности производства манёвров хозяйственных поездов на парковых, деповских и прочих путях

6.68. Маневровые передвижения на парковых, деповских и прочих путях разрешается производить круглосуточно. Они могут осуществляться без снятия напряжения с контактного рельса, при этом должна быть обеспечена безопасность движения и личная безопасность обслуживающего персонала.

6.69. Перевод и запираение нецентрализованных стрелок производится порядком, установленным п. 17.9 Правил технической эксплуатации. Работник, приготовивший маршрут, несёт ответственность за правильность положения стрелок и их запираение.

6.70. Маневровые передвижения специального подвижного состава производятся с помощью локомотива. Как исключение, допускается передвижение специального подвижного состава вручную только на путях с нецентрализованными стрелками под руководством дежурного по мотодепо, машиниста-инструктора или мастера мотодепо.

6.71. Разрешается в дневное время производить манёвры одному машинисту без помощника при условии, что впереди локомотива нет прицепных единиц.

6.72. Подача локомотива (хозяйственного поезда) к воротам электродепо производится по согласованию с дежурным по электродепо.

6.73. При выполнении заявки на манёвры с несколькими передвижениями (общим числом не более пяти) право дачи готовности дежурному поста централизации на очередной заезд предоставляется машинисту хозяйственного поезда.

6.74. Запрещается производить передвижения специального подвижного состава:

- вручную в направлении путей с централизованными стрелками;
- одновременно с разных сторон на один и тот же путь.

6.75. Скорость маневровых передвижений на парковых, деповских и прочих путях должна быть:

не более 15 км/ч:

- при следовании по путям с централизованными стрелками при управлении из головной кабины;

не более 10 км/ч:

- при следовании по путям с централизованными стрелками при управлении не из головной кабины;
- при следовании по путям с нецентрализованными стрелками;
- при следовании по деповским путям;
- при следовании с рельсовозными тележками;

не более 5 км/ч:

- при подходе на расстояние 10 м к подвижному составу, тупиковому упору или другому препятствию;
- при транспортировке подвижного состава на вспомогательных тележках;

— при размотке кабеля с платформ;

не более 3 км/ч:

— при подходе к подвижному составу, тупиковому упору или другому препятствию;

— при передвижении специального подвижного состава вручную.

6.76. При снижении видимости скорость движения устанавливается машинистом из расчёта длины тормозного пути, который не должен превышать расстояние видимости.

6.77. Порядок закрепления подвижного состава на парковых путях, а также на путях электродепо и мотодепо устанавливается **начальником метрополитена** и указывается в **техническо-распорядительном акте** станции.

Правила погрузки, перевозки и выгрузки хозяйственных грузов

6.78. Погрузка, размещение, крепление, перевозка и выгрузка хозяйственных грузов (в том числе негабаритных) производится порядком, установленным инструкцией, утверждённой *Управлением метрополитена*.

6.79. Порядок погрузки, перевозки рельсовых плетей и отдельных рельсов на рельсовозных тележках, а также их выгрузки, комплектования рельсовозных тележек технологическим инструментом и инвентарём, расцепки рельсовозных тележек, их закрепления и передвижения на путях перегонов и станций, а также транспортировки порожних тележек устанавливается *начальником метрополитена*.

Подача и манёвры подвижного состава железных дорог РФ на путях метрополитена

6.80. Передвижение подвижного состава, имеющего габариты подвижного состава железных дорог РФ, разрешается только на парковых и прочих станционных путях, где расстояние между осями путей не менее 4800 мм.

6.81. подача подвижного состава, имеющего габариты подвижного состава железных дорог РФ, на путь метрополитена и обратно может производиться как локомотивами метрополитена, так и локомотивами железных дорог РФ или других посторонних организаций.

Передвижение подвижного состава, имеющего габариты подвижного состава железных дорог РФ, на путях с контактным рельсом производится только локомотивами

метрополитена, оборудованными автосцепками СА-3, а на путях без контактного рельса со стрелочными переводами с крестовиной марки 1/9 — и локомотивами железных дорог РФ или других посторонних организаций.

6.82. При необходимости подачи подвижного состава, имеющего габариты подвижного состава железных дорог РФ, на пути с контактным рельсом работник службы пути по должности не ниже бригадира пути обязан предварительно проверить габарит подвижного состава для определения возможности его пропуска по данным путям и сделать об этом запись в Журнале осмотра.

6.83. Подробный порядок подачи, передвижений и вывода подвижного состава, имеющего габариты подвижного состава железных дорог РФ, устанавливается *начальником метрополитена* и указывается в *техническо-распорядительном акте* станции.

Порядок выдачи из электродепо и следования к месту производства работ восстановительного подвижного состава

6.84. Порядок выдачи из электродепо и следования к месту производства работ восстановительного подвижного состава устанавливается *начальником метрополитена*.

Версия #1

Alexeychik создал 28 сентября 2021 18:40:00

Alexeychik обновил 28 сентября 2021 18:40:22