

Введение

image1632843467486.png

1. Инструкция по движению поездов и маневровой работе на метрополитенах Российской Федерации в соответствии с основными положениями, установленными [Правилами технической эксплуатации метрополитенов Российской Федерации](#) и [Инструкцией по сигнализации на метрополитенах Российской Федерации](#), устанавливает порядок:

- приёма, отправления, пропуска поездов, а также производства [манёвров](#) при различных устройствах сигнализации, централизации и блокировки на [станциях](#) и средствах сигнализации и связи при движении поездов как в нормальных условиях, так и в случаях их неисправности;
- выдачи предупреждений [машинистам](#);
- формирования и движения [хозяйственных поездов](#);
- подачи [электроподвижного состава](#) на пути строящихся участков;
- действий работников в иных случаях, связанных с движением поездов и маневровой работой.

Твёрдое знание и чёткое выполнение предусмотренных настоящей Инструкцией требований причастными работниками — одно из важнейших условий обеспечения безопасности движения поездов и производства манёвров.

2. Инструкция по движению поездов и маневровой работе на метрополитенах Российской Федерации может быть изменена только Городским органом по управлению транспортом по согласованию с Советом [Международной Ассоциации «Метро»](#).

3. Все инструкции и другие руководящие указания, относящиеся к движению поездов и маневровой работе, должны строго соответствовать настоящей Инструкции.

Общие положения

«Каждая станция в части руководства движением и каждый [поезд](#) (состав) должны находиться одновременно в распоряжении только одного работника:

— станция без путевого развития — дежурного по станции или поездного диспетчера,

— станция с путевым развитием — дежурного поста централизации или поездного диспетчера,

— поезд (состав) — машиниста» (из п. 18.2 Правил технической эксплуатации метрополитенов Российской Федерации).

1. Приёмом, отправлением, пропуском поездов и маневровой работой на станции распоряжается только один работник:

— на станциях линий, не оборудованных [диспетчерской централизацией](#), — дежурный по станции (станции без путевого развития) и дежурный поста централизации (станции с путевым развитием);

— на станциях линий, оборудованных диспетчерской централизацией, — поездной диспетчер (станции без путевого развития — постоянно, станции с путевым развитием

— во время диспетчерского управления [электрической централизацией](#) стрелок и сигналов) и дежурный поста централизации — во время местного управления электрической централизацией стрелок и сигналов.

2. Все операции по приёму, отправлению и пропуску поездов, а также при маневровой работе должны производиться с точным выполнением Правил технической эксплуатации, Инструкции по сигнализации, настоящей Инструкции и техническо-распорядительного акта станции.

Все распоряжения по движению поездов и маневровой работе даются кратко и ясно. Работник, давший распоряжение, должен выслушать краткое повторение распоряжения, убедиться в том, что оно понято правильно, и получить сообщение от исполнителя о выполнении распоряжения.

3. Приборами сигнализации, централизации и блокировки, открытием и закрытием сигналов [светофоров](#) (кроме автоматически действующих) управляет:

— на станциях линий, не оборудованных диспетчерской централизацией, — дежурный поста централизации;

— на станциях линий, оборудованных диспетчерской централизацией, — поездной диспетчер (во время диспетчерского управления электрической централизацией стрелок и сигналов) или дежурный поста централизации (во время местного управления).

Передача управления электрической централизацией стрелок и сигналов станции с диспетчерского управления на местное и обратно производится по распоряжению поездного диспетчера порядком, установленным *начальником метрополитена*. Перед передачей управления электрической централизацией на местное поездной диспетчер (ДЦХ) обязан сообщить дежурному поста централизации о причине передачи и о поездном

положении на станции.

4. Дежурный поста централизации (ДСЦП) или дежурный по станции (ДСП), обнаружив (лично или по докладам других работников) неисправность [путей](#), [стрелочных переводов](#), устройств [СЦБ](#), связи и [контактной сети](#), делает запись в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (Журнал осмотра) и немедленно извещает поездного диспетчера, а также обслуживающего эти устройства работника (дорожного мастера, электромеханика и др.).

Об устранении неисправности соответствующим работником оформляется запись в Журнале осмотра. Дежурный поста централизации или дежурный по станции заверяет запись своей подписью и ставит в известность поездного диспетчера.

На станциях, имеющих посты телеуправления работой станции, обязанности дежурного поста централизации исполняет дежурный поста телеуправления работой станции (ДСЦТ).

5. О пользовании вспомогательной кнопкой со срывом пломбы или вспомогательной кнопкой со счётчиком должна быть оформлена запись в Журнале осмотра с указанием причины, например:

«Вследствие ложной занятости изолированного участка стрелки № 2 сорвана пломба с кнопки пригласительного сигнала светофора АВ-246. ДСЦП...».

В записи о неисправности и пользовании вспомогательной кнопкой со счётчиком, а также в записи о восстановлении нормальной работы указывают показание счётчика.

6. При приёме на станцию, отправлении поезда со станции или маневровом передвижении при запрещающем показании светофора полуавтоматического действия дежурный поста централизации или поездной диспетчер, прежде чем воспользоваться кнопкой пригласительного сигнала или дать машинисту соответствующее разрешение на проезд этого светофора, обязан убедиться порядком, установленным *техническо-распорядительным актом* станции, в свободности пути следования, в правильности установки стрелок в маршруте, а при отправлении поезда, кроме того, в свободности первого блок-участка; на маршрутно-сигнальные кнопки надеть красные колпачки, а также принять меры по исключению возможности перевода стрелок, входящих в маршрут, и охранных (надеть на кнопки (рукоятки) стрелок красные колпачки или выключить рабочие цепи стрелок кнопками выключения — КВ).

В этих случаях в настольном Журнале движения поездов и маневровой работы должна быть сделана отметка: «По пригласительному сигналу», «По приказу», «По копии приказа», «По распоряжению», «По ручному (звуковому) сигналу».

7. Передача приказов и распоряжений, а также переговоры, связанные с движением поездов и маневровой работой, между поездным диспетчером и [машинистами](#) ([локомотивными бригадами](#)), дежурными постов централизации, дежурными по станции,

другими работниками осуществляются по поездной диспетчерской связи, поездной радиосвязи, тоннельной связи и маневровой радиосвязи.

8. При необходимости перекрытия светофора полуавтоматического действия (для изменения маршрута следования, задержки поезда /состава/ и т. д.) поездной диспетчер или дежурный поста централизации обязаны дать машинисту указание остановиться и предупредить его по поездной радиосвязи, поездной диспетчерской или тоннельной связи, маневровой радиосвязи о предстоящем перекрытии светофора. Перекрывать светофор разрешается только после получения подтверждения от машиниста о том, что предупреждение понято правильно. В экстремальных ситуациях перекрытие светофора полуавтоматического действия производится порядком, установленным *Управлением метрополитена*.

На станциях, оборудованных [устройствами контроля нижнего габарита подвижного состава](#) (КГУ), перекрытие светофора, увязанного с КГУ, производится порядком, установленным *инструкцией по эксплуатации этих устройств*.

9. Помещение поста телеуправления работой станции и поста централизации в период отсутствия дежурного персонала службы движения должны быть закрыты на замок.

10. Перечень станций, на которых допускается исполнение обязанностей дежурного поста централизации и дежурного по станции одним лицом, утверждается *начальником [службы движения](#)*.

11. Перед вступлением на дежурство дежурный поста централизации и дежурный по станции обязаны:

- ознакомиться с [графиком движения поездов](#), планом предстоящей работы, имеющимися приказами и распоряжениями, касающимися приёма, отправления поездов и маневровой работы, с поездным положением на станции;
- убедиться в исправности приборов управления устройствами СЦБ и связи и наличием на них пломб в соответствии с описью; оттиски на пломбах и показания счётчиков должны быть чёткими и понятными;
- проверить наличие и исправность сигнальных принадлежностей и инвентаря;
- ознакомиться с записями в Журнале диспетчерских приказов, Настольном журнале движения поездов и маневровой работы, Книге для записи предупреждений на поезда, Журнале осмотра и других книгах и журналах, которые ведутся соответственно дежурным поста централизации и дежурным по станции.

Приём и сдача дежурства оформляются в Журнале осмотра по форме:

[ИДП Метрополитен 2.jpg](#)

При наличии вспомогательных кнопок со счётчиками перед текстом о приёме и сдаче дежурства указывают показания счётчиков.

12. Регистрируемые диспетчерские приказы записывают в Журналы диспетчерских приказов или бланки установленной формы на станциях с путевым развитием — дежурные постов централизации или операторы, а на станциях без путевого развития — дежурные по станциям.

Копии приказов поездного диспетчера, выписанные на бланках установленной формы, должны заверяться дежурным поста централизации, а на станции без путевого развития — дежурным по станции.

Порядок регистрации диспетчерских распоряжений устанавливается *Управлением метрополитена*.

13. Учётные формы по организации движения поездов и маневровой работе по службе движения (журналы, книги и т. д.) и порядок их ведения утверждаются *начальником службы движения*.

14. В случае вынужденного проезда поездом (составом, [локомотивом](#)) светофора, внезапно перекрывшегося на запрещающее показание при подходе к нему, или проезда светофора при запрещающем его показании по иным причинам машинист обязан принять меры к остановке поезда (маневрового состава, локомотива) и немедленно доложить об этом поезднему диспетчеру или дежурному поста централизации. Дальнейшее движение разрешается порядком, предусмотренным Правилами технической эксплуатации для проследования соответствующего светофора с запрещающим показанием.

15. Проезд заграждающего положения скобы путевого [автостопа](#) и неподвижной скобы автостопа производится со скоростью не более 5 км/ч (по возможности с отключёнными [тяговыми двигателями](#)). После остановки поезда (состава) машинист должен обеспечить закрытие срывного клапана автостопа и восстановить контакты универсального автоматического выключателя автостопа (УАВА), далее следовать со скоростью, установленной Правилами технической эксплуатации для движения в каждом конкретном случае. Если срывной клапан автостопа не закрылся, то необходимо сорвать пломбу и отключить УАВА.

Во всех случаях отключения УАВА при неисправности автостопной магистрали или срывного клапана автостопа машинист должен:

- доложить о неисправности поезднему диспетчеру;
- дать заявку на следование состава в [электродепо](#);
- продолжать движение со скоростью не более 35 км/ч;
- высадить пассажиров на ближайшей станции.

16. При отключении половины пневматических тормозов или следовании вспомогательного поезда с неисправным поездом, пневматические тормоза которого не задействованы, движение на спусках более 0,040 производится со скоростью не более 20 км/ч.

Машинист должен сообщить поездному диспетчеру о наличии в поезде половины недействующих пневматических тормозов. Машинисту запрещается отправиться на [перегон](#), имеющий спуск более 0,040, без разрешения поездного диспетчера. В этом случае поездной диспетчер должен разрешить отправление неисправному поезду только после освобождения этого перегона впереди идущим поездом.

17. При наличии резервного или повторительного светофора и при погасших сигнальных огнях на его основном светофоре машинист должен руководствоваться показанием резервного или повторительного светофора.

18. На светофоре полуавтоматического действия, оборудованном маршрутным указателем, отсутствие показаний маршрутного указателя не является препятствием для выполнения требования сигнала. При запрещающем показании светофора и не включённом пригласительном сигнале наличие показаний маршрутного указателя не служит сигналом, разрешающим движение.

Версия #2

Alexeychik создал 28 сентября 2021 18:37:32

Alexeychik обновил 28 сентября 2021 18:38:17