



ФИЛИАЛ ОАО «РЖД»
ГОРЬКОВСКАЯ
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

РАСПОРЯЖЕНИЕ

« 9 » января 2018 г. № ГОРЬК-1/р

Об утверждении Системных мер, направленных на обеспечение безопасности движения поездов в структурных подразделениях железной дороги, территориальных подразделениях функциональных филиалов ОАО «РЖД», дочерних и зависимых обществах ОАО «РЖД», расположенных в границах Горьковской железной дороги

В целях повышения уровня безопасности движения поездов в территориальных подразделениях функциональных филиалов ОАО «РЖД», расположенных в границах железной дороги:

1. Утвердить и ввести в действие прилагаемые Системные меры, направленные на обеспечение безопасности движения поездов в структурных подразделениях железной дороги, территориальных подразделениях функциональных филиалов ОАО «РЖД», дочерних и зависимых обществах ОАО «РЖД», осуществляющих свою деятельность в границах железной дороги (далее – Системные меры).

2. Начальникам территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» и их структурных подразделений, дочерних и зависимых обществ организовать в установленном порядке изучение и обеспечить выполнение мероприятий в соответствии с Системными мерами, утверждёнными настоящим распоряжением.

3. Распоряжение «Об утверждении Системных мер, направленных на обеспечение безопасности движения поездов в структурных подразделениях железной дороги, региональных подразделениях функциональных филиалов ОАО «РЖД», дочерних и зависимых обществах ОАО «РЖД», расположенных в границах Горьковской железной дороги» от 9 января 2017 г. № Горьк-1/р признать утратившим силу.

4. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на заместителя начальника железной дороги – главного ревизора по безопасности движения поездов Асанова Ш.Н.

Начальник
Горьковской железной дороги

А.Ф.Лесун

Исп. Букин Марат Николаевич, РБ
2-46-76

Электронная подпись. Подписал: Лесун А.Ф.
№ГОРЬК-1/р от 09.01.2018

НЗ-1

А.В.Процкий
(«__» января 2018 г.)

НЮ

Л.Г.Дальникова
(«__» января 2018 г.)

Согласовано с:

НЗЭФ-1 (Лукоянов О.Г., «28» декабря 2017 г.),
НГ (Ищенко А.Ю., «26» декабря 2017 г.),
НЗ-РБ (Асанов Ш.Н., «26» декабря 2017 г.),
НЗР (Запасов Д.Н., «26» декабря 2017 г.),
НЗК (Тюрников А.Ю., «26» декабря 2017 г.),
НЗРВ (Тюленев В.С., «26» декабря 2017 г.),
НЗтер-1(Новокшенов Ю.Н., «26» декабря 2017 г.),
НЗтер-2(Власов А.Л., «25» декабря 2017 г.),
НЗтер-3(Шагалов С.Г., «25» декабря 2017 г.),
НЗтер-4(Черемнов А.П., «25» декабря 2017 г.),
НЗтер-5(Лапшин А.А., «25» декабря 2017 г.),
НБТ (Глебов В.Г., «25» декабря 2017 г.),
НКИ (Камышев Д.В. «25» декабря 2017 г.),
ГУЦПК (Запасов В.И. «25» декабря 2017 г.),
НРВ (Маслов И.А., «25» декабря 2017 г.),
НЦОС (Ворожцова Н.В., «25» декабря 2017 г.)
НОК (Кузнецова И.Д., «25» декабря 2017 г.)
ИВЦ (Водопьянов В.Б., «26» декабря 2017 г.)
Т (Дробинин А.А., «27» декабря 2017 г.),
ГДМВ (Абрамов И.В., «25» декабря 2017 г.),
ДИ (Морозов А.Н., «25» декабря 2017 г.),
П (Фатеев С.В., «25» декабря 2017 г.),
Ш (Знаменский К.Н., «25» декабря 2017 г.),
ГРДЖВ (Идиятулин А.Р., «25» декабря 2017 г.),
Д (Новиков А.Н., «26» декабря 2017 г.),
ГРЦБ (Сечин А.А., «25» декабря 2017 г.),
НС (Королёв А.Н., «24» декабря 2017 г.),
ГДРП (Добышев Е.О., «24» декабря 2017 г.),
ТР (Апухтин О.Г., «24» декабря 2017 г.),
ГФФПК (Попов А.Г., «24» декабря 2018 г.),
ГДПО (Шаблов А.А., «27» декабря 2018 г.),
ДАВС (Быков И.Ю., «26» декабря 2017 г.)
Л (Малинин С.П., «26» декабря 2017 г.),
ДМ (Белашов А.В., «26» декабря 2017 г.),
ГТЦФТО (Козлов Д.Е., «25» декабря 2017 г.),
ТС (Семенников А.Ф., «25» декабря 2017 г.),
НТЭ (Корнеев В.А., «26» декабря 2017 г.),
НД (Халезов О.Л., «__» декабря 2017 г.) – по ЕАСД.

зам РБ

Ю.В.Маханек
(«25» декабря 2017 г.)

инженер

М.Н.Букин
(«25» декабря 2017 г.)

УТВЕРЖДЕНЫ
распоряжением
Горьковской железной дороги
от «9» января 2018 г. № ГОРЬК-1/р

**СИСТЕМНЫЕ МЕРЫ,
направленные на обеспечение безопасности движения поездов в
структурных подразделениях железной дороги, территориальных
подразделениях функциональных филиалов ОАО «РЖД», дочерних и
зависимых обществах ОАО «РЖД», расположенных в границах
Горьковской железной дороги**

Нижний Новгород
2018 г.

Электронная подпись. Подписал: Лесун А.Ф.
№ГОРЬК-1/р от 09.01.2018

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	4
1. Система контроля проведения профилактической работы по предупреждению аварийности руководителями территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» и их структурных подразделений	4
2. Порядок передачи информации, расследования, учёта и отчётности по случаям транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.....	6
3. Порядок ведения работы по книге «Замечания машиниста» и системе «Работник на пути»	16
4. Порядок проведения совещаний с локомотивными бригадами по вопросам обеспечения безопасности движения, выполнения ПТЭ и других нормативных актов ОАО «РЖД»	19
5. Перечень основных вопросов, подлежащих контролю при сопровождении пассажирского поезда	21
6. Дополнительные меры по обеспечению безопасности движения при перевозках опасных грузов.....	25
7. Основные направления системы профилактических мер для предупреждения аварийности на железной дороге.....	31
8. Порядок проведения Дня безопасности.....	33
9. Меры для обеспечения безопасности движения поездов при организации перевозочного процесса в Горьковской дирекции управления движением	34
10. Меры по предотвращению проездов запрещающих сигналов и других нарушений безопасности движения поездов в Горьковской дирекции тяги, Горьковской дирекции по ремонту тягового подвижного состава, Горьковской дирекции моторвагонного подвижного состава, Горьковской дирекции инфраструктуры	60
11. Меры по обеспечению безопасности движения поездов в вагонном хозяйстве.....	77
12. Меры по обеспечению безопасности движения поездов в путевом хозяйстве.....	83

13. Меры по обеспечению безопасности движения поездов при эксплуатации и техническом обслуживании устройств СЦБ.....	101
14. Меры по обеспечению безопасности движения поездов Горьковской дирекции по энергообеспечению	105
15. Меры по обеспечению безопасности движения поездов в Дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин	107
16. Меры по обеспечению безопасности движения поездов в Нижегородской дирекции связи.....	110
17. Меры по обеспечению безопасности движения поездов в Горьковском филиале АО «Федеральная пассажирская компания»	112
18. Дополнительные меры, направленные на повышение эффективности работы грузового комплекса в обеспечении безопасности перевозок грузов и недопущение нарушений Технических условий размещения грузов в вагонах и контейнерах	112
19. Меры по обеспечению безопасности движения поездов в Горьковской региональной дирекции железнодорожных вокзалов.....	116
20. Меры по обеспечению безопасности движения поездов в Горьковской дирекции пассажирских обустройств	117
21. Перечень вопросов, подлежащих рассмотрению в структурных подразделениях функциональных филиалах ОАО «РЖД», дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» и на объектах инфраструктуры в ходе проверок состояния работы по защите пассажиров, работников и объектов железнодорожного транспорта от актов незаконного вмешательства.....	119
22. Меры по обеспечению безопасности движения поездов при организации пропуска скоростных поездов «Стриж», «Ласточка» по путям общего пользования железной дороги	121
23. Меры по обеспечению безопасности движения поездов в Центре управления содержанием инфраструктуры Горьковской дирекции инфраструктуры	125
24. Меры по обеспечению безопасности движения поездов в Дирекции аварийно-восстановительных средств	126
25. Перечень принятых условных сокращений.....	127

Введение

Важным условием выполнения требований Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ является обеспечение высокого уровня безопасности движения поездов на инфраструктуре ОАО «РЖД».

В настоящее время уровень безопасности движения на инфраструктуре ОАО «РЖД» является наиболее высоким по сравнению с другими видами транспорта, перевозящими пассажиров и грузы.

В современных условиях необходимо не только сохранить достигнутый уровень безопасности движения поездов в холдинге «РЖД», но и обеспечить его повышение до значений, предусмотренных Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

Такая задача требует принятия не только технических мероприятий, но и системных мер, то есть мер, реализуемых организациями холдинга «РЖД», территориальными подразделениями этих организаций и их структурными подразделениями при ведущей роли их руководителей, и направленных на предупреждение проявления большой группы факторов, способных вызвать риски транспортных происшествий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, событий.

Системные меры являются основой в организации профилактической работы на всех уровнях корпоративного управления и во всех организациях холдинга «РЖД». При этом для внедрения системных мер используются те резервы, которые имеются в организации трудовой деятельности людей.

1. Система контроля проведения профилактической работы по предупреждению аварийности руководителями территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» и их структурных подразделений

В целях повышения ответственности руководящего состава территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» (далее – дирекции), ревизоров по безопасности движения поездов аппарата главного ревизора железной дороги по безопасности движения поездов за безусловное выполнение основных нормативов участия в организации обеспечения безопасности движения установить в границах железной дороге следующий порядок их учёта и контроля:

1. Начальники внеклассных, 1 и 2 класса железнодорожных станций, территориальных подразделений функциональных филиалов предоставляют в

срок до 5 числа месяца, следующего за отчётным, заместителю главного ревизора железной дороги по безопасности движения поездов (по территориальному управлению) письменные отчёты о выполнении нормативов с подтверждающими документами (протоколы, акты, приказы и т.д.). Начальники остальных станций представляют отчёты начальнику территориального центра организации работы железнодорожных станций.

2. Заместители главного ревизора железной дороги по безопасности движения поездов (по территориальному управлению):

2.1. Представляют в срок до 5 числа месяца, следующего за отчётным, заместителю начальника железной дороги – главному ревизору по безопасности движения поездов подробный письменный доклад о выполнении нормативов заместителем начальника железной дороги (по территориальному управлению), заместителем главного инженера железной дороги.

2.2. Докладывают письменно в срок до 10 числа месяца, следующего за отчётным, заместителю начальника железной дороги – главному ревизору по безопасности движения поездов, а также руководителю соответствующего территориального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД» о выполнении нормативов руководителями подведомственных структурных подразделений.

3. Главный инженер железной дороги, причастные заместители начальника железной дороги, начальники причастных территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД», причастных служб железной дороги, а также их заместители представляют в срок до 5 числа месяца, следующего за отчётным, письменные отчёты с подтверждающими материалами о выполнении нормативов личного участия в организации обеспечения безопасности движения поездов заместителю начальника железной дороги – главному ревизору по безопасности движения поездов или причастному дорожному ревизору по безопасности движения поездов аппарата главного ревизора по безопасности движения поездов.

4. Заместитель начальника железной дороги – главный ревизор по безопасности движения поездов в срок до 15 числа месяца, следующего за отчётным, готовит письменный доклад начальнику железной дороги о выполнении руководителями нормативов личного участия в организации обеспечения безопасности движения поездов.

5. По результатам докладной главного ревизора по безопасности движения поездов о выполнении нормативов участия в организации обеспечения безопасности движения поездов начальники причастных территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» проводят разбор причин невыполнения нормативов руководителями, принимают необходимые меры для исключения нарушений, представляют в

срок до 20 числа месяца, следующего за отчётным, материалы разбора в аппарат главного ревизора по безопасности движения поездов.

6. Регистрация и рассылка всех документов, подтверждающих выполнение нормативов (акты, телеграммы, протоколы, приказы и т.п.), осуществляется в системе документооборота ЕАСД. Отчёт выполнения основных нормативов принимается только по документам, зарегистрированным в ЕАСД.

2. Порядок передачи информации, расследования, учёта и отчётности по случаям транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта

В целях оперативного и качественного расследования транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта в поездной и маневровой работе, в соответствии с «Положением об организации расследования и учёта транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта на инфраструктуре ОАО «РЖД», утверждённым распоряжением ОАО «РЖД» от 21 августа 2017 г. № 1697р (далее – Положение), Порядком оперативного оповещения руководителей ОАО «РЖД» о транспортных происшествиях, иных событиях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, чрезвычайных ситуациях на объектах инфраструктуры ОАО «РЖД», а также задержках высокоскоростных и скоростных поездов, утверждённым распоряжением ОАО «РЖД» от 22 июня 2015 г. № 1544р, на железной дороге устанавливается следующий порядок передачи первичного сообщения о случае нарушения безопасности движения:

1. Работники ОАО «РЖД», оказавшиеся свидетелями или участниками допущенного нарушения безопасности движения на железнодорожной станции, незамедлительно сообщают о его возникновении с помощью любых доступных средств связи дежурному по железнодорожной станции (диспетчеру поездному), а на перегоне – дежурным по соседним железнодорожным станциям (диспетчеру поездному).

2. Дежурные по железнодорожным станциям, дежурные и оперативные работники территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» немедленно докладывают обо всех случаях нарушений безопасности движения, а также в случае других чрезвычайных и стихийных бедствий, угрожающих жизни и здоровью людей, безопасности движения или

вызвавших затруднения в поездной работе, поездному диспетчеру, начальнику станции и дежурному по региону железной дороги, при необходимости – диспетчеру центрального пульта пожарной связи филиала Федерального государственного предприятия Ведомственная охрана железнодорожного транспорта РФ на Горьковской железной дороге (далее – филиал ФГП ВО ЖДТ России) по телефону № (035) 2-89-00.

3. Дежурный по региону железной дороги сообщает полученную информацию диспетчерам и дежурным работникам причастных структурных подразделений, заместителю главного ревизора по безопасности движения поездов (по региону), заместителю начальника железной дороги (по территориальному управлению).

4. Диспетчер поездной, получив сообщение от локомотивной бригады, дежурного по станции или работника железнодорожного транспорта, немедленно информирует диспетчера по управлению перевозками (района управления) Диспетчерского центра управления перевозками (далее – ДГПРУ), оперативных работников Центра управления содержанием инфраструктуры (далее – ЦУСИ), энергодиспетчера дистанции электроснабжения, извещает дежурных по железнодорожным станциям, машинистов поездов, находящихся на перегоне, и делает соответствующие отметки на графике исполненного движения.

5. Старший диспетчер ЦУСИ и сменные диспетчеры причастных служб железной дороги, территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» обеспечивают доведение необходимой информации до своих руководителей.

6. ДГПРУ полученную информацию обо всех случаях незамедлительно передаёт старшему диспетчеру по управлению перевозками (руководителю смены) Диспетчерского центра управления перевозками (далее – ДГПС), ведущему инженеру (сменному) отдела технического анализа аппарата главного ревизора железной дороги по безопасности движения поездов (далее – дежурный аппарата РБ) и дежурному Центра мониторинга информации Горьковского регионального центра безопасности по телефону 2-68-92 (при наличии информации о несанкционированном вмешательстве в деятельность железнодорожного транспорта).

Информация о нарушениях безопасности движения, в результате которых допущено причинение тяжкого вреда здоровью пассажиров или работников ОАО «РЖД», предоставляется с указанием фамилий пострадавших, места их жительства и мерах по оказанию необходимой помощи, а о нарушениях безопасности движения, которые могут привести к серьезным осложнениям в графике движения поездов – с указанием сведений о сложившейся поездной обстановке и принимаемых мерах по нормализации движения поездов.

7. Дежурный аппарата главного ревизора по безопасности движения поездов незамедлительно, независимо от времени суток и не позднее 20 минут с момента обнаружения, передает информацию (в том числе в установленном порядке в форме СМС-сообщений) заместителю начальника железной дороги – главному ревизору железной дороги по безопасности движения поездов и начальнику оперативной смены (дежурному диспетчеру) Ситуационного центра мониторинга и управления чрезвычайными ситуациями ОАО «РЖД» (далее – Ситуационный центр).

Уточнённая информация о допущенном нарушении безопасности движения по мере её получения предоставляется в Ситуационный центр незамедлительно.

8. Дежурный аппарата РБ незамедлительно, независимо от времени суток и не позднее 20 минут с момента обнаружения, передает информацию в форме СМС-сообщений начальнику железной дороги и первому заместителю начальника железной дороги о следующих транспортных происшествиях или событиях:

8.1. Крушение.

8.2. Авария.

8.3. Происшествия при перевозке (транспортировке) опасных грузов (связанные с просыпанием (проливом) опасных грузов, возникшим вследствие повреждения вагона или контейнера, повреждения упаковки, неплотно закрытых люков вагона, дефекта (повреждения) котла вагона-цистерны, дефекта (повреждения) арматуры котла вагона-цистерны, дефекта (повреждения) сливного прибора вагона-цистерны, и вызвавшим нанесение ущерба жизни и здоровью людей, имуществу физических или юридических лиц, экологической сфере, приведшие к чрезвычайным ситуациям локального, муниципального, межмуниципального, регионального, межрегионального и федерального характера, определяемого в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 21 мая 2007 г. № 304 «О классификации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера».

8.4. Столкновение железнодорожного подвижного состава с другим железнодорожным подвижным составом на перегонах и станциях при поездной работе, не имеющее последствий крушений и аварий.

8.5. Сход железнодорожного подвижного состава на перегонах и станциях при поездной работе, не имеющий последствий крушений и аварий.

8.6. Задержка на 10 минут и более пассажирских поездов «Сапсан», «Ласточка», «Стриж» из-за технической неисправности объектов инфраструктуры ОАО «РЖД» или подвижного состава, остановка не по графику в пути следования, проявления актов вандализма в отношении

указанной категории поездов.

8.7. Приём поезда на занятый путь.

8.8. Отправление поезда на занятый перегон.

8.9. Несанкционированное движение железнодорожного подвижного состава на маршрут приёма, отправления поезда или на перегон.

8.10. Проезд железнодорожным подвижным составом запрещающего сигнала светофора или предельного столбика.

8.11. Ложное появление на напольном светофоре разрешающего показания сигнала вместо запрещающего или появление более разрешающего показания сигнала вместо показания, требующего продолжения следования поезда с уменьшенной скоростью.

8.12. Перевод стрелки под железнодорожным подвижным составом.

8.13. Затопление, пожар, нарушение целостности конструкций сооружений инфраструктуры ОАО «РЖД», вызвавшие полный перерыв движения поездов хотя бы по одному из путей на перегоне на один час и более.

8.14. Излом (обрыв) литых деталей железнодорожного подвижного состава (оси, осевой шейки или колеса, боковой рамы, надрессорной балки, хребтовой балки).

8.15. Приём или отправление поезда по неготовому маршруту.

8.16. Отправление поезда с перекрытыми концевыми кранами.

8.17. Развал груза в пути следования, угрожающий безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

8.18. Излом рельса под железнодорожным подвижным составом.

8.19. Отцепка вагона от поезда на промежуточной железнодорожной станции из-за нарушения технических условий погрузки грузов, багажа или грузобагажа.

9. ДГПС, в соответствии со списком оповещения, информирует о транспортном происшествии или событии начальника железной дороги, причастных заместителей начальника железной дороги, начальника Горьковской дирекции управления движением, главного диспетчера Центральной дирекции управления движением, начальника службы корпоративных коммуникаций железной дороги, дежурных или оперативных работников причастных служб и даёт команду старшему смены центра технического управления сети связи Нижегородской дирекции связи по телефону 2-40-60 на запуск стойки оповещения по следующим случаям транспортных происшествий и событий:

9.1. Крушение поезда, авария.

9.2. Столкновение пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских, людских, хозяйственных, грузовых или иных поездов с другими поездами или железнодорожным подвижным составом по всем причинам, не имеющим

последствий крушения поездов или аварий, сход железнодорожного подвижного состава в пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских, людских, хозяйственных, грузовых или иных поездах на перегонах и станциях по всем причинам, не имеющим последствий крушения поездов или аварий.

9.3. Происшествие, связанное с несанкционированным движением по железнодорожным путям общего пользования и (или) железнодорожным путям необщего пользования автотракторной техники (столкновение поезда, в том числе одиночно следующего локомотива, с автотракторной техникой вне установленных железнодорожных переездов, в результате которого погибли 3 и более человек, причинён вред здоровью пользователям услуг железнодорожного транспорта (пассажирам) или работникам ОАО «РЖД»).

9.4. Происшествие на железнодорожных переездах (столкновение поезда, в том числе одиночно следующего локомотива, с автотракторной техникой, в результате которого погибли 3 и более человек, пострадали пользователи услуг железнодорожного транспорта (пассажиры) или работники ОАО «РЖД»).

9.5. Происшествие при перевозке (транспортировке) опасных грузов, в результате которого погиб человек или причинён тяжкий вред здоровью человека, возникла чрезвычайная ситуация, при которой причинён вред различной степени тяжести здоровью 10 и более человек, либо нарушены условия жизнедеятельности 100 и более человек.

9.6. Возникновение чрезвычайных ситуаций природного или техногенного характера, причиной которых явилось затопление, пожар, нарушение целостности конструкций сооружений инфраструктуры или железнодорожного подвижного состава, создающие угрозу безопасности движения, или повлекшие существенный ущерб имуществу ОАО «РЖД».

9.7. Угроза совершения (подтвержденная правоохранительными органами) и совершение актов незаконного вмешательства на объектах инфраструктуры ОАО «РЖД» и железнодорожном подвижном составе, повлиявших на движение поездов и функционирование вокзальных комплексов.

9.8. Противоправные действия, совершенные в отношении работников ОАО «РЖД», пассажиров и иных пользователей железнодорожного транспорта, в результате которых смертельно травмированы 2 и более человек или получили тяжкие телесные повреждения 5 и более человек.

9.9. Задержка на 10 минут и более пассажирских поездов «Сапсан», «Ласточка», «Стриж» из-за технической неисправности объектов инфраструктуры ОАО «РЖД» или подвижного состава, остановка не по графику в пути следования, проявления актов вандализма в отношении указанной категории поездов.

9.10. Групповые несчастные случаи на производстве, при которых

смертельно травмированы 2 и более человек или получили тяжкие телесные повреждения 5 и более человек.

9.11. Групповые несчастные случаи с людьми, не связанные с производством, но происшедшие в зоне движения поездов, при которых смертельно травмированы 3 и более человек или получили тяжкие телесные повреждения 5 и более человек.

10. О каждом случае задержки отправления и прибытия скоростного или высокоскоростного поезда, остановки не по графику в пути следования, проявления актов вандализма в отношении указанной категории поездов, ДГПС незамедлительно информирует начальника железной дороги, причастных заместителей начальника железной дороги, начальника Горьковской дирекции управления движением, главного диспетчера Центральной дирекции управления движением, начальника службы корпоративных коммуникаций, дежурных или оперативных работников причастных служб.

11. Дежурные или сменные работники территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» и аппарата главного ревизора по безопасности движения поездов управления железной дороги, получив сообщение ДГПРУ о нарушении безопасности движения, осуществляют контроль выезда на место происшествия лиц, обязанных участвовать в расследовании данного случая.

12. Передача информации о транспортных происшествиях по пункту 3 Положения о классификации, порядке расследования и учёта транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утверждённого приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344, осуществляется незамедлительно, независимо от времени суток и не позднее 20 минут с момента обнаружения, в следующие организации:

12.1. Территориальные органы Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (далее – Ространснадзор) по телефонам 8-920-073-12-20, (831) 231-57-07, (831) 103-82-60 и дежурному прокурору Приволжской транспортной прокуратуры по телефону 8-920-073-12-19 – дежурным аппарата РБ.

12.2. Территориальные органы Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, органы местного самоуправления в пределах их территориальных полномочий – ДГПРУ.

12.3. Заинтересованным и причастным владельцам железнодорожного подвижного состава, в том числе перевозчикам – оперативным диспетчером причастного территориального подразделения функционального филиала

ОАО «РЖД».

13. Передача информации дежурному прокурору Приволжской транспортной прокуратуры о транспортных происшествиях по пункту 4 Положения о классификации, порядке расследования и учёта транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утверждённого приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344, осуществляется дежурным аппарата РБ незамедлительно, независимо от времени суток и не позднее 20 минут с момента обнаружения.

14. Передача информации о транспортных происшествиях по пункту 4 Положения о классификации, порядке расследования и учёта транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утверждённого приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344, осуществляется не позднее трёх часов с момента возникновения в следующие организации:

14.1. Территориальные органы Ространснадзора – дежурным аппарата РБ.

14.2. Заинтересованным и причастным владельцам железнодорожного подвижного состава, в том числе перевозчикам – оперативным диспетчером причастного структурного подразделения функционального филиала.

15. Дежурный аппарата РБ при передаче информации в Приволжскую транспортную прокуратуру доводит до дежурного прокурора сведения о выездах восстановительных поездов к местам транспортных происшествий.

16. Время передачи информации в Ситуационный центр, органы Ространснадзора и дежурному прокурору Приволжской транспортной прокуратуры регистрируется дежурным аппарата РБ в специальном журнале.

17. Аппаратом главного ревизора по безопасности движения поездов железной дороги ежемесячно передаётся информация в органы Ространснадзора о событиях по пункту 5 Положения о классификации, порядке расследования и учёта транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утверждённого приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344.

18. В соответствии с телеграммой начальника железной дороги от 7 декабря 2011 г. № 267/Н о выполнении подпункта 2.1 пункта 1 и пункта 3 Порядка «Об информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах», утверждённого приказом Минтранса России от 16 февраля 2011 г. № 56, дежурный аппарата РБ при получении первичной

информации об угрозах совершения или о совершении актов незаконного вмешательства на объектах инфраструктуры железной дороги докладывает о случившемся:

18.1. Начальнику оперативной смены Ситуационного центра.

18.2. Дежурному Центра мониторинга информации Горьковского регионального центра безопасности.

18.3. Дежурному отдела диспетчерского обеспечения Приволжского управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (по форме согласно приложению № 5 к Порядку «Об информировании субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах», утверждённому приказом Минтранса России от 16 февраля 2011 г. № 56).

18.4. Дежурному Управления на транспорте Министерства внутренних дел РФ (далее – МВД) России по Приволжскому федеральному округу по телефону 2-68-40, факс 2-68-43.

18.5. В территориальные управления Федеральной службы безопасности по субъекту РФ (далее – ФСБ) по месту совершения.

18.6. В территориальные управления Министерства РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (далее – МЧС России по субъектам РФ) по месту совершения.

Доклад должен содержать:

а) дату, время и место транспортного происшествия или события, сведения о пострадавших (имеются, не имеются), индекс и вес поезда, скорость его движения, характеристику участка, станции, перегона (пикет, уклон, кривая, выемка, прямая), сведения о свободности (занятости) соседнего пути, о состоянии сошедших вагонов (в том числе о количестве гружёных и порожних вагонов, их инвентарные номера, собственники, порядковые номера с головы или хвоста поезда) и локомотива (в том числе его инвентарный номер, депо приписки), о роде и характере груза, возможной угрозе экологической безопасности, имуществу, времени затребования восстановительных и пожарных средств, о ходе ликвидации последствий, а также о возможности осуществить эту работу силами и техническими средствами железной дороги или предприятия подъездного пути, по вине работников которого допущено нарушение безопасности движения;

б) сведения о принимаемых мерах по оказанию помощи пострадавшим и по ликвидации последствий произошедшего транспортного происшествия или события.

19. Контроль своевременности, полноты и достоверности информации в

«Книге учёта нарушений безопасности движения» РБУ-7 осуществляется по сверкам суточных графиков исполненного движения, актов служебного расследования формы РБУ-3 и на основании других данных руководством Горьковской дирекции управления движением и работниками аппарата главного ревизора железной дороги по безопасности движения поездов.

Записи в книге учёта нарушений безопасности движения должны производиться разборчиво с указанием даты и времени, а также должности и фамилии работника, передавшего первичное сообщение о нарушении безопасности движения.

20. Начальник соответствующего функционального филиала ОАО «РЖД» докладывает в Департамент здравоохранения, Департамент корпоративных коммуникаций, Департамент безопасности, Управление охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля, другие причастные территориальные подразделения функциональных филиалов (управления) ОАО «РЖД», функциональные филиалы и структурные подразделения ОАО «РЖД» о случаях причинения вреда здоровью человека при транспортных происшествиях с указанием фамилий пострадавших, места их жительства и о принимаемых мерах по оказанию необходимой помощи.

21. В соответствии с Положением на железной дороге устанавливается следующий порядок образования комиссий по расследованию случаев нарушений безопасности движения на инфраструктуре ОАО «РЖД» и передачи оперативных приказов по их образованию:

21.1. Состав комиссий определяется в зависимости от первоначальной информации о последствиях и вероятных причинах допущенного нарушения безопасности движения согласно Положения.

21.2. При возникновении на железной дороге нарушений безопасности движения, указанных в пунктах 7,8,9 Положения

когда начальник железной дороги, первый заместитель начальника железной дороги, заместитель начальника железной дороги (по территориальному управлению) является председателем и определяет состав комиссии по расследованию нарушений безопасности движения, указанные комиссии по согласованию с заместителем начальника железной дороги – главным ревизором по безопасности движения поездов образуются оперативным приказом, издаваемым дежурным аппарата РБ.

21.6. При возникновении на железной дороге нарушений безопасности движения, указанных в пункте 10 Положения, согласно которому руководитель территориального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД» является председателем и определяет состав комиссии по расследованию, уполномоченный работник территориального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД» в течение часа после получения информации о

транспортном происшествии направляет дежурному аппарату РБ сведения о назначении председателя и составе комиссии по расследованию, на основании которых дежурный аппарат РБ готовит оперативный приказ об образовании комиссии по расследованию случая нарушения безопасности движения.

В случае, если по первоначальной информации к нарушению безопасности движения, указанному в настоящем пункте, причастные работники более одного территориального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД», председатель и состав комиссии ОАО «РЖД» определяются первым заместителем начальника железной дороги.

21.7. Оперативный приказ по созданию комиссии по расследованию нарушений безопасности движения доводится дежурным аппаратом РБ до членов комиссий с помощью любых доступных средств связи (телефон, телеграф, электронная почта, СМС-сообщения, факс).

21.8. Члены комиссии железной дороги, указанные в соответствующем оперативном приказе, обязаны прибыть к месту расследования нарушения безопасности движения и провести его в соответствии с Положением.

21.9. Руководитель, возглавляющий служебное расследование нарушения безопасности движения, по прибытию на место должен доложить об обстоятельствах случая своему вышестоящему начальнику и в аппарат РБ.

21.10. Дежурные или сменные работники территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» и аппарата РБ управления железной дороги, получив сообщение от ДГПС или от ЦУСИ о нарушении безопасности движения, осуществляют контроль выезда на место происшествия лиц для участия в работе комиссии по расследованию данного случая.

21.11. Работа комиссии железной дороги считается завершенной после оформления и подписания технического заключения в порядке, установленном Положением. Председатель комиссии обеспечивает согласование результатов расследования (технического заключения) с заместителем начальника железной дороги – главным ревизором железной дороги по безопасности движения поездов.

21.12. Отчёты о транспортных происшествиях и иных, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, событиях составляются по установленным Министерством путей сообщения Российской Федерации (далее – МПС РФ) формам РБ-2 с индексами служб ответственными работниками за подписью начальника территориального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД», а также отраслевого дорожного ревизора по безопасности движения поездов аппарата РБ, передаются в службу корпоративной информатизации.

21.13. Служба корпоративной информатизации составляет сводный отчёт, который подписывает и отправляет в ОАО «РЖД» установленным порядком

заместитель начальника железной дороги – главный ревизор железной дороги по безопасности движения поездов.

21.14. Заместитель начальника железной дороги – главный ревизор железной дороги по безопасности движения поездов через работников аппарата РБ контролирует своевременность и качество расследования транспортных происшествий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, событий. О нарушениях представляет доклад начальнику железной дороги по итогам месяца.

3. Порядок ведения работы по книге «Замечания машиниста» и системе «Работник на пути»

1. Порядок организации работы, контроля учёта и разбора замечаний машинистов локомотивов, моторвагонного подвижного состава, ССПС, обнаруженных в пути следования и при производстве маневровой работы, устанавливается в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 4 марта 2015 г. № 550р «Об утверждении положения об организации работы с книгой замечаний машинистов формы ТУ-137 в филиалах ОАО «РЖД» и Положением об организации в ОАО «РЖД» работы по системе информации «Работник на пути», утверждённым распоряжением ОАО «РЖД» от 14 марта 2016 г. № 410р.

2. Контроль за реализацией недостатков, отмеченных в «Книге замечаний машинистов» и «Работник на пути»:

2.1. Начальник эксплуатационного локомотивного, моторвагонного депо, специализированной машинной станции (далее – СПМС) осуществляет постоянный контроль за работой с книгой замечаний, за своевременной и точной передачей информации по замечаниям машинистов в адрес причастных руководителей структурных подразделений.

Начальник эксплуатационного локомотивного, моторвагонного депо, СПМС еженедельно проверяет своевременность принятых мер по замечаниям машинистов с соответствующей отметкой в книге замечаний и с письменным докладом в соответствующую дирекцию по установленной форме.

2.2. Заместитель начальника эксплуатационного локомотивного депо, моторвагонного депо, СПМС ежедневно контролирует ведение книги замечаний, о чём делает в книге замечаний соответствующую отметку.

2.3. Руководители территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» осуществляют ежедневный контроль за своевременностью принятия мер по устранению замечаний и дачей ответов, в том числе с использованием системы АСУ ЗМ, на поступившие в их адрес замечания машинистов.

2.4. Главный инженер эксплуатационного локомотивного депо проверяет не реже 2 раз в месяц порядок ведения журнала регистрации нарушений по системе информации «Работник на пути» и своевременность получения ответов, принимает немедленные меры в случае несвоевременного предоставления ответов.

2.5. Начальники Горьковской дирекции тяги, Горьковской дирекции моторвагонного подвижного состава совместно с руководителями территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД», в том числе Горьковской дирекции управления движением, рассматривают ежемесячно итоги работы с книгой замечаний, своевременность принятия мер по замечаниям машинистов и предоставления ответов в АСУ ЗМ подведомственными структурными подразделениями.

2.6. В случае, когда территориальное подразделение функционального филиала ОАО «РЖД», допустившее нарушение сроков предоставления ответов на замечания машинистов или представившее формальный ответ, находится на другой железной дороге, начальник Горьковской дирекции тяги, Горьковской дирекции моторвагонного подвижного состава сообщает о выявленном факте в аппарат главного ревизора по безопасности движения поездов и начальнику причастного территориального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД» соответствующей железной дороги, а в случае формальных ответов на замечания по системе информации «Работник на пути», в службу охраны труда и промышленной безопасности железной дороги для принятия оперативных мер.

2.7. Первый заместитель начальника железной дороги проводит ежемесячно рассмотрение результатов работы по книге замечаний, своевременность принятых мер со стороны руководителей территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» с докладами начальников Горьковской дирекции тяги, Горьковской дирекции моторвагонного подвижного состава.

3. Возложение ответственности за соблюдение требований по организации работы с книгой замечаний:

3.1. Ответственность за непринятие в установленные сроки необходимых мер по устранению недостатков, выявленных локомотивными бригадами, возлагается на руководителей территориальных подразделений функциональных филиалов, а также подведомственных им структурных подразделений.

3.2. За несвоевременную передачу информации по замечаниям машинистов в причастные территориальные подразделения функциональных филиалов ОАО «РЖД», должностные лица, ответственные за своевременность и правильность передачи информации, расследование записей по книге

замечаний, несут ответственность в соответствии с Трудовым кодексом Российской Федерации (далее – ТК РФ) и нормативными документами ОАО «РЖД».

3.3. Работники аппарата РБ систематически осуществляют контроль соблюдения установленного порядка ведения книги замечаний.

3.4. Специалисты по охране труда территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» систематически осуществляют контроль соблюдения установленного порядка ведения книги замечаний по системе информации «Работник на пути», а также принятых мер по допущенным нарушениям.

3.5. В случае возникновения спорных ситуаций рассмотрение проводится заместителем главного инженера железной дороги.

4. Порядок поощрения локомотивных бригад и специального самоходного подвижного состава за работу по системе информации «Работник на пути» осуществляется в порядке, установленном распоряжениями ОАО «РЖД» от 1 сентября 2016 г. № 1800р «Об утверждении Положения о дополнительном премировании работников филиалов ОАО «РЖД» за предупреждение случаев производственного травматизма, связанного с наездом подвижного состава».

4. Порядок проведения совещаний с локомотивными бригадами по вопросам обеспечения безопасности движения, выполнения ПТЭ и других нормативных актов ОАО «РЖД»

1. Совещания по безопасности движения поездов, проводимые в эксплуатационных локомотивных депо с локомотивными бригадами, являются одним из важных и наиболее эффективных средств проведения профилактической работы в вопросах обеспечения безопасности движения поездов, детального разбора допущенных случаев нарушения безопасности движения и их предупреждения, ознакомления локомотивных бригад и других работников депо с руководящими приказами и указаниями ОАО «РЖД», железной дороги.

На совещаниях по безопасности движения (далее - совещание) доводится информация о производственно-финансовой деятельности эксплуатационного локомотивного депо, рассматривается состояние с обеспечением безопасности движения поездов, охраны труда, организация труда и отдыха локомотивных бригад и другие актуальные вопросы, требующие решения.

Целью совещания является выработка мер и принятие решений, направленных на стабилизацию эксплуатационной деятельности, сокращение непроизводительных потерь и расходов при организации работы локомотивных

бригад, обеспечение безопасности движения, охраны труда, противопожарного состояния тягового подвижного состава.

Постановления совещаний оформляются протоколом, подписываются председателем и направляются причастным руководителям для организации исполнения, а также размещаются в цехах эксплуатации для ознакомления работников локомотивных бригад.

2. Совещания с локомотивными бригадами проводятся еженедельно, по средам. Совещания в 1-ю и 3-ю среду месяца являются основными и проводятся под председательством начальника эксплуатационного локомотивного депо.

На совещании в 1-ю среду рассматриваются итоги работы за истекший месяц и ставятся задачи на текущий месяц.

На совещания, проводимые в 1-ю среду месяца, приглашаются представители смежных служб железной дороги и территориальных подразделений функциональных филиалов, руководители предприятий сервисного обслуживания локомотивов и др. (в случае отсутствия представителей смежных служб на планерном совещании с локомотивными бригадами, начальник эксплуатационного локомотивного депо в суточный срок направляет телеграмму в адрес причастной службы железной дороги, территориального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД»).

На совещании в 3-ю среду рассматриваются предварительные итоги работы за истекший период текущего месяца и принимаются необходимые корректирующие меры.

На совещания, проводимые в 3-ю среду месяца, руководители смежных структурных подразделений не приглашаются. На данных совещаниях до локомотивных бригад доводятся ответы на вопросы, заданные в адрес руководителей смежных структурных подразделений.

Совещания во 2-ю или 4-ю среду месяца проводятся под председательством начальника дирекции тяги, заместителей начальника железной дороги (в том числе по территориальному управлению). При отсутствии указанных руководителей на совещании во 2-ю или 4-ю среду – совещания проводятся под председательством начальника эксплуатационного локомотивного депо, в качестве дублированных совещаний, без приглашения руководителей смежных структурных подразделений.

При наличии в эксплуатационном локомотивном депо удаленных цехов эксплуатации и отсутствии возможности прибытия локомотивных бригад из производственных участков эксплуатации на совещание в основное депо, ежемесячно составляется график проведения совещаний с учетом данных цехов эксплуатации.

График проведения совещаний, в том числе и с локомотивными

бригадами удалённых цехов эксплуатации, на месяц должен предусматривать:

еженедельное проведение совещаний с локомотивными бригадами во всех удаленных цехах эксплуатации;

проведение совещаний в основном депо: в 1-ю и 3-ю среду под председательством начальника эксплуатационного локомотивного депо, во 2-ю и 4-ю среду месяца под председательством заместителя начальника депо по эксплуатации или главного инженера (при отсутствии на совещании руководителей дирекции тяги, заместителей начальника железной дороги);

проведение совещаний в удаленных цехах эксплуатации: 3 совещания в месяц под председательством начальника цеха эксплуатации (заместителя начальника депо по эксплуатации) и одна среда месяца под председательством начальника эксплуатационного локомотивного депо, с участием всех причастных специалистов депо (заместитель начальника депо по кадрам и социальным вопросам, начальник отдела или инженер по нормированию труда и заработной платы, машинисты-инструкторы по теплотехнике, обучению и тормозам, старший дежурный по депо, психолог, старший техник по расшифровке скоростемерных лент, начальник резерва локомотивных бригад, начальник отдела или инженер по охране труда, председатель профкома, инженер цеха эксплуатации);

при наличии более 2-х удаленных цехов эксплуатации – проведение совещаний под председательством начальника депо (с участием всех причастных специалистов) во всех удаленных цехах эксплуатации в течение квартала, а более 3-х цехов эксплуатации - в течение полугодия.

После составления график согласовывается начальником эксплуатационного локомотивного депо и не позднее, чем за 5 суток до начала следующего месяца предоставляется в дирекцию тяги на утверждение.

3. Руководители территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» в сроки, установленные на совещании с локомотивными бригадами, предоставляют письменные доклады о выполнении принятых решений председателям совещаний.

Контроль за выполнением принятых на совещании решений осуществляют заместители начальника железной дороги (по территориальному управлению), начальник Горьковской дирекции тяги и Горьковской дирекции моторвагонного подвижного состава с предоставлением отчётов по выполнению в виде рапорта – ежемесячно.

5. Перечень основных вопросов, подлежащих контролю при сопровождении пассажирского поезда

Сопровождение пассажирских поездов осуществляется на основании

графика сопровождения, разрабатываемого ежеквартально аппаратом главного ревизора железной дороги по безопасности движения поездов и утверждаемого начальником железной дороги.

Перечень основных вопросов, подлежащих контролю при сопровождении пассажирского поезда в кабине локомотива:

1. В случае отправления и проследования поезда не по расписанию указать причины задержек, в том числе задержки у входных сигналов станций.

2. При контроле действий локомотивной бригады в пути следования обращается внимание на следующие вопросы:

2.1. Осмотр ходовой части локомотива при приёмке и сдаче, а также на стоянках в пути следования.

2.2. Наличие документов у локомотивной бригады: служебного удостоверения, служебного и технического формуляров и предупредительного талона, выписок об установленных скоростях на участке обслуживания и из ТРА станций, режимных карт.

2.3. Наличие форменной тёплой спецодежды в период низких температур (ниже -25°C).

2.4. Оформление журнала формы ТУ-152 и маршрутного листа.

2.5. Наличие, комплектность и исправность противопожарного инвентаря, рабочего инструмента.

2.6. Выполнение регламента переговоров «Машинист – помощник машиниста».

2.7. Выполнение «Минуты готовности» перед отправлением при разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора.

2.8. Дублирование показаний светофоров – их назначение, принадлежность по номеру пути, сигнальных знаков, действующих скоростей движения и предупреждений по перегонам и станциям, свобода переездов и другой информации, при следовании по станции – обмен информацией о маршруте следования и скорости движения.

2.9. Обмен информацией о состоянии своего и встречных поездов, возможной подаче сигналов от дежурных по станциям и переездам, работников пути, контактной сети, СЦБ и связи.

2.10. Доклад помощника машиниста после возвращения из машинного отделения на электровозе, дизельного на тепловозе или после возвращения из обхода по электропоезду.

2.11. Соблюдение порядка подъезда к запрещающим сигналам на перегонах и станциях.

2.12. Выполнение регламента переговоров машиниста с дежурным по станции, поездным диспетчером и начальником поезда и проверки действия поездной радиосвязи между машинистом и поездным диспетчером в

установленных местах на участках, оборудованных диспетчерской централизацией.

2.13. Информирование дежурного по станции, поездного диспетчера о выявленных недостатках и посторонних лицах, находящихся вблизи железнодорожных путей.

3. При контроле состояния, работы технических устройств и выполнения своих обязанностей работниками структурных подразделений территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» в пути следования обращается внимание на следующие вопросы:

1) устойчивость работы локомотивных и напольных устройств с указанием места и характера сбоев или отказов автоматической локомотивной сигнализации с автостопом непрерывного действия (далее – АЛСН), САУТ, комплексного локомотивного устройства безопасности (далее – КЛУБ), телемеханической системы контроля бодрствования машиниста (далее – ТСКБМ), радиосвязи (далее – РС), неисправности пути и контактной сети;

2) видимость сигналов;

3) освещение горловин станций, остановочных платформ и переездов;

4) встреча поездов дежурными по переезду, закрытие шлагбаумов, наличие красных мигающих огней и работа звонков, другие замечания;

5) работа системы шахматного контроля;

6) правильность установки сигнальных знаков при ограждении места работ на пути и контактной сети, соблюдение порядка встречи поезда сигнальщиками и руководителями работ;

7) своевременность уборки и удаления инструмента и приспособлений, ухода работников с пути в безопасное место при приближении поезда на расстоянии не менее 400 м;

8) выполнение должностной инструкции поездной бригадой пассажирского поезда при отправлении и прибытии поезда на станцию;

9) соблюдение правил техники безопасности;

10) состояние искусственных сооружений, платформ и др.

Перечень основных вопросов, подлежащих контролю при сопровождении пассажирского поезда в вагоне поезда

В пути следования проверяющий должен обращать внимание на следующие вопросы:

1) наличие форменной, специальной и санитарной одежды у поездной бригады;

2) наличие у поездной бригады ручных сигналов, фонарей;

3) укомплектованность сумок главного кондуктора, соответствие срока годности и даты проверки петард;

4) наличие и укомплектованность комплекта запчастей, инструмента, принадлежностей;

5) наличие в каждом вагоне средств пожаротушения и соответствие даты проверки огнетушителей;

6) пломбировка стоп-кранов;

7) работа приборов электрического щита, утечка тока на корпус вагона, исправность сигнализации контроля нагрева букс (далее – СКНБ), напряжение и сила тока генератора и аккумуляторных батарей, наличие пыли в электрошите;

8) работа системы отопления и водоснабжения вагонов, в том числе котлов отопления, электрокипятильников, унитазов, водоразборных кранов и так далее;

9) исправность электроосвещения, установки кондиционирования воздуха и вентиляции, в зимнее и переходное время года системы отопления;

10) работа стационарной и переносных радиостанций, наличие связи с машинистом, наличие электропневматического тормоза (далее – ЭПТ);

11) наличие у начальника поезда служебного мобильного телефона и номеров телефонов для связи с дежурными Горьковского филиала АО ФПК (далее – ГФ ФПК) и ФПК;

12) ведение журнала поездного электромеханика по показаниям электроприборов;

13) наличие в каждом вагоне журналов формы ВУ-8, наличие в них отметок о выполнении заявочного ремонта;

14) наличие и ведение поездной документации (рейсового журнала, журналов по охране труда, радиосвязи, 3-х ступенчатого контроля, книги жалоб и предложений, утверждённого графика работы проводников, гарантийного талона качества и т.д.);

15) наличие и выполнение графиков труда и отдыха проводников вагонов, начальника поезда и поездного электромеханика;

16) наличие у проводников вагонов удостоверений о сдаче экзаменов по электробезопасности, правилам технической эксплуатации, пожарной безопасности, а также наличие медицинских книжек и отметок о своевременном прохождении медицинского осмотра;

17) наличие у проводников хвостовых вагонов удостоверений на право работы проводником хвостового вагона;

18) укомплектованность поездной бригады проводниками в соответствии с действующими нормами;

19) наличие информационного материала в вагоне (расписание движения

поезда, правила проезда, перечень предлагаемых услуг, информация о границах санитарных зон и так далее);

20) соблюдение температурного режима, освещённости в вечернее и ночное время.

Порядок контроля за выполнением сопровождений пассажирских поездов

Контроль за выполнением графика сопровождения пассажирских поездов осуществляется ревизором по пассажирскому хозяйству аппарата главного ревизора по безопасности движения поездов железной дороги.

Заместитель начальника железной дороги – главный ревизор железной дороги по безопасности движения поездов докладывает ежеквартально начальнику железной дороги о выполнении графика сопровождения пассажирских поездов.

Начальник железной дороги при рассмотрении состояния безопасности движения заслушивает отчёты руководителей территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» и входящих в их состав структурных подразделений о выполнении графика сопровождения пассажирских поездов и устранении выявленных недостатков в организации их движения, неисправностей и отступлений в содержании объектов инфраструктуры и подвижного состава и дает оценку проводимой работе.

Должностные лица, которые в соответствии с основными нормативами участия в организации обеспечения безопасности движения поездов и должностными обязанностями осуществляют сопровождение пассажирских поездов, несут персональную ответственность за выполнение графика сопровождения и организацию устранения выявленных недостатков в организации движения пассажирских поездов, неисправностей и отступлений в содержании объектов инфраструктуры и подвижного состава. Акты по сопровождению пассажирских поездов предоставляются ревизору по пассажирскому хозяйству аппарата главного ревизора железной дороги в течение суток с момента проведения сопровождения.

Начальники эксплуатационных локомотивных и моторвагонных депо представляют до 5 числа каждого месяца по данным маршрутных листов машинистов заместителю начальника железной дороги – главному ревизору по безопасности движения поездов соответствующие списки работников, осуществлявших сопровождение, по форме: должность, фамилия, имя, отчество сопровождающего, дата, участок сопровождения, номер локомотива и депо приписки локомотива (МВПС), фамилия машиниста, помощника машиниста.

6. Дополнительные меры по обеспечению безопасности движения при перевозках опасных грузов

1. Ответственность за организацию обеспечения безопасности движения, проведение технического обучения, инструктажа работников, непосредственно связанных с перевозками опасных грузов, выполнение правил и других нормативных документов по их перевозкам возлагается:

1.1. В Горьковской дирекции управления движением – на начальника Горьковской дирекции управления движением.

1.2. В Диспетчерском центре управления перевозками (ДЦУП) – на первого заместителя начальника ДЦУП.

1.3. В Горьковской дирекции тяги – на первого заместителя начальника Горьковской дирекции тяги.

1.4. В Горьковской дирекции инфраструктуры – на начальника Горьковской дирекции инфраструктуры.

1.5. В службе вагонного хозяйства – на заместителя начальника службы вагонного хозяйства Горьковской дирекции инфраструктуры.

1.6. В службе пути – на начальника службы пути Горьковской дирекции инфраструктуры.

1.7. В службе автоматики и телемеханики – на первого заместителя начальника службы автоматики и телемеханики Горьковской дирекции инфраструктуры.

1.8. В Горьковской дирекции по энергообеспечению – на первого заместителя начальника Горьковской дирекции по энергообеспечению.

1.9. В специальной службе – на заместителя начальника специальной службы.

1.10. В Нижегородской дирекции связи – на первого заместителя начальника Нижегородской дирекции связи.

1.11. В Горьковском территориальном центре фирменного транспортного обслуживания – на заместителя начальника центра – начальника службы грузовой и коммерческой работы.

1.12. В Горьковской дирекции по управлению терминально - складским комплексом – на первого заместителя начальника Горьковской дирекции по управлению терминально - складским комплексом.

1.13. В Нижегородской дирекции материально-технического обеспечения - на первого заместителя начальника дирекции материально-технического обеспечения.

1.14. В Дирекции аварийно-восстановительных средств – на главного инженера Дирекции аварийно-восстановительных средств.

1.15. В филиале ФГП «ВО ЖДТ РФ» на Горьковской железной дороге –

на первого заместителя директора филиала ФГП «ВО ЖДТ РФ» на Горьковской железной дороге.

2. Начальникам причастных территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» и их структурных подразделений, центров, и железнодорожных станций:

2.1. Обеспечить выполнение требований нормативных документов в части соблюдения мер безопасности при перевозке опасных грузов и при производстве маневровой работы с вагонами, загруженными опасными грузами.

2.2. Утверждать ежегодно в январе своими приказами и распоряжениями перечень конкретных лиц, отвечающих за организацию работы по обеспечению безопасности перевозок опасных грузов, проведение технического обучения, инструктажа и проверку знаний Правил перевозок опасных грузов у работников, непосредственно связанных с их перевозками.

2.3. Проверять и включать при проведении технических ревизий и проверок обеспечения безопасности движения поездов территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» в акты отдельным разделом вопросы организации обеспечения безопасности перевозок опасных грузов.

2.4. Обеспечить передачу информации о происшествиях при перевозке (транспортировке) опасных грузов и всех инцидентах с опасными грузами, допущенными на путях ОАО «РЖД», не позднее 2-х часов.

3. Начальникам центров организации работы железнодорожных станций, начальникам железнодорожных станций организовывать ежемесячно и лично участвовать в проведении проверок выполнения Правил перевозок опасных грузов, мер безопасности при их транспортировке и производстве маневровой работы, утвержденных на пятнадцатом заседании Совета по железнодорожному транспорту 5 апреля 1996 г. в ходе которых уделять внимание вопросам:

3.1. Правильности формирования поездов, оформления перевозочных документов, соблюдения установленных норм прикрытия вагонов, загруженных опасными грузами 1 класса (ВМ) и 2 класса (газы сжатые, сжиженные и растворённые под давлением) в поездах, при производстве маневровой работы на железнодорожных путях общего и необщего пользования.

3.2. Соблюдения установленного порядка съёма с горба сортировочной горки вагонов, загруженных взрывчатыми материалами, и вагонов, загруженных сжатыми, сжиженными, растворёнными под давлением газами, в том числе порожних вагонов-цистерн, предназначенных для перевозки сжатых, сжиженных, растворённых под давлением газов.

3.3. Соблюдения установленного порядка учёта, выдачи нарядов на

маневровую работу с вагонами, загруженными опасными грузами 1 класса (ВМ) и соблюдения установленных на Горьковской железной дороге форм нарядов.

3.4. Качества проведения ежемесячных комиссионных осмотров:

3.4.1. Путей, стрелочных переводов, технических средств по маршрутам следования вагонов с опасными грузами, включая мест их погрузки, выгрузки и стоянки вне поездов.

3.4.2. Путей (мест), куда следует направлять вагоны с опасными грузами для выполнения мер, указанных в аварийной карточке, при возникновении течи, разливе, просыпании опасного груза и пожара.

3.5. Соблюдению местных технологий по приёму и передаче вагонов, загруженных опасными грузами 1 класса (ВМ), на подъездные пути с учётом нахождения таких вагонов на станционных путях не более 2-х часов.

3.6. Соблюдения порядка предоставления грузоотправителями перед каждой погрузкой опасных грузов свидетельства о технической исправности вагонов (включая его арматуру), гарантирующего безопасность перевозки конкретного опасного груза.

3.7. Наличия на станциях заверенных начальником эксплуатационного вагонного депо списков собственных вагонов с указанием, под какой груз они предназначены, разрешений на выпуск собственных вагонов на пути общего пользования.

3.8. Наличия на рабочих местах приёмосдатчиков штемпелей опасности на отгружаемые опасные грузы и красной мастики.

3.9. Правильности нанесения трафаретов, надписей, отличительных полос, знаков опасности на вагонах и специализированных контейнерах, загруженных опасными грузами, даты постройки, заводского и деповского ремонтов.

3.10. Качества подготовки вагонов в противопожарном отношении и их соответствие требованиям технических условий размещения и крепления грузов, относящихся к категории взрывчатых материалов, легко воспламеняющихся и ядовитых веществ.

3.11. Наличия на рабочих местах приёмосдатчиков груза и багажа на станциях, где производится погрузка опасных грузов, ежегодных приказов начальников эксплуатационных вагонных депо о назначении ответственных работников из числа наиболее подготовленных осмотрщиков вагонов, осуществляющих техническое обслуживание подвижного состава под погрузку опасных грузов, с образцами подписей указанных работников.

4. Опасные грузы, не поименованные в Алфавитном указателе опасных грузов «Правил перевозок опасных грузов, по железным дорогам», но схожие по своим химическим свойствам и характеру опасности с грузами,

перечисленными в нём, перевозить на условиях, указанных грузоотправителем номера ООН. При этом необходимо проверять, чтобы грузоотправитель в графе накладной «Наименование груза» указывал надлежащее обобщённое наименование перевозимого груза, относящегося к этому номеру Организации Объединённых Наций (далее – ООН), и в скобках наименование груза в соответствии со стандартом или техническими условиями, и делал под ним отметку «груз перевозится на условиях (указывается наименование груза, к которому приравнивается данный груз, согласно алфавитному указателю), аварийная карточка приложена».

5. Начальникам железнодорожных станций Горьковской дирекции управления движением:

5.1. Обеспечить на рабочих местах приёмосдатчиков груза и багажа наличие ежегодно выверяемых списков прибывающих и отправляемых опасных грузов, в которых должны быть указаны: номер ООН, номер аварийной карточки, классификационный шифр, знаки опасности установленной окраски, наносимые на транспортное средство, штемпеля опасности и прикрытия, установленные Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам (далее – ППОГ), Правилами перевозок жидких грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума (протокол заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества от 21-22 мая 2009 г. № 50).

5.2. Свидетельство о техническом состоянии вагона (контейнера), контейнера-цистерны, предоставленного грузоотправителем, хранить в делах станции до завершения перевозки груза.

6. При приёме к перевозке опасных грузов:

6.1. Проверять наличие в графе 4 накладной «особые заявления и отметки отправителя» текста, заверенного отправителем, следующего содержания: «вагон (контейнер, цистерна), его арматура и оборудование исправны и соответствуют установленным требованиям».

6.2. Проверять наличие в накладной штемпелей об опасности груза, номер аварийной карточки, в графе накладной «Наименование груза» в соответствии с алфавитным указателем опасных грузов (приложение 2 к Правилам ППОГ) кода опасности, через дробь – номера ООН, надлежащее наименование опасного груза, номера основного знака опасности (в скобках номера дополнительного знака опасности), номера аварийной карточки например: 336/ООН 1230 МЕТАНОЛ, 3 (6.1), АК(319).

7. Установить следующий порядок технического обслуживания и коммерческого осмотра вагонов – цистерн, выделенных под погрузку опасных грузов при соблюдении следующих условий:

7.1. Осмотрщики вагонов при осмотре вагонов-цистерн под погрузку

проверяют наличие на котле трафарета о грузе, допущенного к перевозке в указанном вагоне-цистерне, о чём вносятся данные в книгу формы ВУ-14 (ВУ-14 МВЦ).

7.2. Приемосдатчики груза и багажа на станции погрузки сверяют данные, указанные в Книге формы ВУ-14 (ВУ-14 МВЦ), с данными технического паспорта вагона, с использованием системы АСУ станций в части наименования груза, допущенного к перевозке в данном вагоне-цистерне. Осуществляют сверку данных трафаретов на вагоне-цистерне с данными АБД ПВ.

7.3. Оформление результатов осмотра вагонов перед погрузкой осуществляется в «Книге предъявления вагонов грузового парка к техническому и коммерческому осмотру перед погрузкой на станции» формы ВУ-14 (ВУ-14 МВЦ). В графе 2 под наименованием груза указываются данные результатов осмотра со следующей аббревиатурой: Т (трафарет о наименовании груза на вагоне соответствует предъявленному к перевозке грузу), М (модель вагона соответствует предъявленному грузу).

8. Рассмотрение положения дел с обеспечением безопасности при перевозке опасных грузов, с выполнением мероприятий по обеспечению безопасности перевозок опасных грузов, результатов проверок организации перевозки опасных грузов, расследование и разбор случаев происшествий и инцидентов с такими грузами, разработку мер для их предупреждения, взаимодействие с территориальными органами власти и штабами гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций (далее – ГО ЧС) района (города) осуществляют объектовые комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций (далее – ОКЧС) на станциях: Муром, Арзамас-2, Нижний Новгород-Сортировочный, Шахунья, Дзержинск, Игумново, Ковров, Владимир, Зелецино, Лянгасово, Балезино, Юдино, Канаш, Чебоксары, Йошкар-Ола, Ижевск, Агрыз и Красноуфимск, возглавляемые лично начальниками перечисленных железнодорожных станций.

9. Комиссию по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций в регионе железной дороги возглавляет заместитель начальника железной дороги (по территориальному управлению) – председатель территориальной комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций (далее – ТКЧС).

10. Территориальная комиссия по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций территориального управления железной дороги рассматривает случаи инцидентов при перевозке опасных грузов в 5-ти суточный срок с момента возникновения. Лица, ответственные за оформление решений очередных (внеочередных) заседаний комиссии ТКЧС, сбор и предоставление необходимых материалов для проведения совещаний,

определяются председателем ТКЧС.

11. Комиссии ОКЧС работают по годовому и квартальному планам с ежеквартальным проведением заседаний, на которых рассматриваются следующие вопросы с внесением в протокол совещания:

11.1. Анализ состояния безопасности движения при перевозке опасных грузов.

11.2. Анализ состояния путей, находящихся на балансе ОАО «РЖД», на которых осуществляется работа с вагонами, загруженными опасными грузами, и принимаемых мер по приведению их в соответствие с нормативными требованиями.

11.3. Оценка работы причастных руководителей территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД», станций направленной на предупреждение чрезвычайных ситуаций и обеспечение безопасности перевозок опасных грузов.

11.4. Выполнение организационно-технических мероприятий по обеспечению безопасности перевозок опасных грузов, годового плана работы и решений совещаний объектов, территориальных и региональной КЧС.

11.5. Результаты проверок по обеспечению безопасности движения при перевозке опасных грузов.

11.6. Результаты расследования и разбора случаев аварийных происшествий и ситуаций, выполнение разработанных мероприятий по их предупреждению.

11.7. Вопросы взаимодействия имеющихся сил и средств железной дороги по ликвидации чрезвычайных ситуаций и их последствий с местными органами власти и территориальными органами управления МЧС России, в том числе по оказанию помощи пострадавшим.

11.8. Анализ выполнения установленных норм простоя вагонов, загруженных опасными грузами 1 класса (ВМ), на железнодорожных станциях.

7. Основные направления системы профилактических мер для предупреждения аварийности на железной дороге

Безопасность движения на железной дороге обеспечивается путём осуществления комплекса профилактических мер, которые предусматривают следующее:

1. Укомплектование и расстановку кадров в соответствии с установленными нормативами численности и профессиональными требованиями.

2. Профессиональный отбор кандидатов на должности, связанные с движением поездов.

3. Укрепление трудовой и технологической дисциплины, решение социальных вопросов.

4. Периодическое медицинское обследование работников, связанных с движением поездов, а также предрейсовый контроль состояния здоровья локомотивных бригад и бригад ССПС.

5. Организацию технического обучения кадров и повышения их квалификации, отработку практических навыков и действий в нестандартных ситуациях.

6. Аттестацию работников, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования.

7. Анализ состояния безопасности движения, выявление «узких» мест, разработку и осуществление мер для их устранения.

8. Регулярное проведение внезапных проверок (в том числе ночных) несения службы работниками, связанными с движением поездов и маневровой работой.

9. Проведение «Дней безопасности».

10. Широкое использование материальных и моральных форм стимулирования обеспечения безопасности движения, а также применение материальной ответственности за причинённый ущерб от транспортных происшествий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, событий.

11. Расследование каждого случая нарушения безопасности движения (транспортных происшествий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, событий, отказов технических средств, задержек поездов и т.д.) с разбором результатов в установленном порядке.

12. Осуществление постоянной работы по повышению качества ремонта и содержания пути, искусственных сооружений, локомотивов, вагонов, устройств сигнализации и связи, электроснабжения, железнодорожных переездов и других технических средств.

13. Содержание в исправном состоянии и эффективное использование средств дефектоскопии и систем диагностики.

14. Осуществление по утверждённому графику проверок состояния и использования устройств и приборов безопасности (АЛСН, САУТ, КЛУБ, комплекса системы автоматического контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава (далее – КТСМ), радиосвязи и других) с принятием мер для устранения выявленных недостатков.

15. Проведение постоянной работы по созданию и внедрению новых устройств, приборов безопасности и систем диагностики в соответствии с

Программой повышения безопасности движения и имеющимися разработками на местах.

16. Рассмотрение соблюдения режима труда и отдыха локомотивных бригад.

17. Проведение осмотров хозяйства в регионах железной дороги, технических ревизий структурных подразделений с установленной периодичностью.

8. Порядок проведения Дня безопасности

1. Установить на железной дороге единый День безопасности – среда.

День безопасности является основной платформой для развития профессионально-важных навыков, личных качеств, умения, специальных (профессиональных) знаний, необходимых для эффективного выполнения профессиональных обязанностей, как руководителями железной дороги, территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» дирекций, центров, филиалов ДЗО и их структурных подразделений, так и их сотрудниками, как один из элементов системы управления безопасностью движения.

Проведение Дня безопасности с обязательным выездом в структурные подразделения территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД», направлено на координацию действий органов управления структурных подразделений и представителей коллектива работников в целях формирования позитивной культуры безопасности движения.

День безопасности проводится под председательством одного из руководителей железной дороги, территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» и их структурных подразделений.

Каждый руководитель железной дороги (начальник железной дороги, первый заместитель начальника железной дороги, главный инженер железной дороги, заместитель начальника железной дороги – главный ревизор по безопасности движения поездов, заместители начальника железной дороги (по территориальному управлению), заместители главного инженера железной дороги, заместители главного ревизора железной дороги по безопасности движения (по территориальному управлению)), территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» и их структурных подразделений, ДЗО проводит не менее одного Дня безопасности в месяц.

2. Порядок организации и проведения Дня безопасности, а также перечень объектов инфраструктуры, подлежащих осмотру при проверке их готовности, осуществляется на основании распоряжения от 30 сентября 2016 г. № 2006р «Об утверждении Правил реализации в холдинге «РЖД» системных

мер, направленных на обеспечение безопасности движения поездов».

3. Планирование Дня безопасности осуществляется ежемесячно.

до 20 числа предыдущего месяца аппаратом главного ревизора железной дороги по безопасности движения поездов составляется график для руководителей железной дороги, утверждается начальником железной дороги и рассылается по ЕАСД в адреса руководителей территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД»;

до 25 числа предыдущего месяца на основании графика руководителей железной дороги утверждаются графики проведения Дня безопасности руководителями территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» и представляются заместителям начальника железной дороги (по территориальному управлению) и заместителю начальника железной дороги – главному ревизору железной дороги по безопасности движения поездов для осуществления контроля;

до 30 числа предыдущего месяца руководители территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» утверждают графики проведения Дня безопасности и представляют заместителю главного ревизора железной дороги по безопасности движения поездов (по территориальному управлению) для осуществления контроля.

График проведения Дня безопасности может быть скорректирован по указанию начальника железной дороги с учётом допущенных нарушений безопасности движения за истекший период текущего года и уровня риска опасного состояния по результатам факторного анализа.

В период проведения осмотров объектов инфраструктуры Дни безопасности под председательством руководителей структурных подразделений территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» не проводятся.

4. Итоги Дня безопасности рассматриваются на месте с оформлением в трехсуточный срок протокола разбора причастного руководителя.

5. Результаты проведенного Дня безопасности оформляются в суточный срок актом с оценкой состояния безопасности движения в проверяемом подразделении каждым руководителем и вручаются руководителю территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» для организации устранения выявленных недостатков.

6. Проведение совещаний и рабочих собраний с трудовыми коллективами в ходе проведения Дня безопасности оформляется отдельным протоколом.

7. Контроль за устранением несоответствий, выявленных в ходе проведения Дня безопасности, осуществляется руководителями территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» при проведении последующих Дней безопасности.

8. Руководители территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» ежемесячно в срок до 5 числа месяца, следующего за отчётным, представляют заместителю начальника железной дороги – главному ревизору по безопасности движения поездов краткий отчёт о результатах проведённых Дней безопасности.

9. Меры для обеспечения безопасности движения поездов при организации перевозочного процесса в Горьковской дирекции управления движением

1. Предупреждение случаев несанкционированного движения железнодорожного подвижного состава на маршрут приёма, отправления поезда или на перегон.

1.1. При закреплении подвижного состава тормозные башмаки должны укладываться под крайние оси крайних вагонов. В случае, когда конструктивными особенностями железнодорожного подвижного состава не представляется возможным укладка тормозного башмака под крайнюю ось вагона (локомотива, специального железнодорожного подвижного состава), закрепление допускается производить укладкой тормозного башмака под вторую тележку железнодорожного подвижного состава.

1.2. Закрепление состава пассажирского поезда до отцепки локомотива осуществляется тормозными башмаками по нормам, установленным ТРА станции, с применением автоматических тормозов. Закрепление пассажирских вагонов допускается производить без наката обода колеса на полз тормозного башмака при условии гарантированного обеспечения сохранности тормозных башмаков (наблюдения ответственного работника или использования средств, обеспечивающих сохранность тормозных башмаков).

Машинисту локомотива запрещается отцепляться от состава пассажирского поезда до личного или по докладу помощника машиниста убеждения в укладке тормозных башмаков со стороны локомотива и переданного дежурным по станции сообщения о закреплении состава.

Допускается не производить закрепление состава пассажирского поезда тормозными башмаками в случае, когда до отцепки поездного локомотива к составу поезда прицепляется другой локомотив. Отцепка локомотива в этом случае производится после объединения тормозной магистрали прицепившегося локомотива с тормозной магистралью пассажирского поезда и приведением в действие автоматических тормозов, о чём машинист прицепившегося локомотива докладывает дежурному по станции, а тот, в свою очередь, передаёт сообщение машинисту отцепляющегося локомотива с разрешением на отцепку.

Учёт закрепления железнодорожного подвижного состава на станционных железнодорожных путях ведётся работником, указанным в Техническо-распорядительном акте станции, в Журнале учёта тормозных башмаков, используемых для закрепления железнодорожного подвижного состава.

На участках железной дороги с автоматизированным ведением графика исполненного движения при нахождении станции на центральном управлении поездной диспетчер оформляет пометки о закреплении составов (групп вагонов) на приёмоотправочных путях станции.

1.3. Начальник железнодорожной станции совместно с ревизором движения и представителем дистанции пути на поле определяют элементы профиля станционных путей с уклонами свыше 2,5 тысячных, не оборудованных устройствами, предотвращающими несанкционированный выход подвижного состава на маршруты следования поездов и перегон. Указанные элементы пути выделяются пунктирной линией размером 25 см через 25 см окраской наружных граней обоих рельсов на всём протяжении элемента пути для обеспечения визуального восприятия, ответственность за покраску возлагается на дистанцию пути.

2. Предупреждение отправления поездов по неготовому маршруту, взреза стрелок, столкновений и сходов подвижного состава и иных событий в условиях нарушения нормальной работы устройств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) на станциях.

2.1. Вызвать работников для организации и оказания помощи в случаях возникновения нарушений нормальной работы устройств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) на станциях.

2.1.1. О нарушении нормальной работы устройств СЦБ и связи, вызвавших необходимость приёма или отправления поездов при запрещающих показаниях светофоров, дежурный по станции должен немедленно сообщить диспетчеру поезвному (ДНЦ), начальнику станции (ДС) или заместителю начальника станции (ДСЗ), главному инженеру (ДСГ), при необходимости – ревизору движения (ДНЧ).

2.1.2. Начальник станции (ДСЗ, ДСГ, ДНЧ) обязан немедленно прибыть на рабочее место дежурного по станции и обеспечить:

а) личный доклад ДНЦ о прибытии на станцию, время прибытия на станцию ДС или его заместителей заносится в графу 9 журнала ДУ-46;

б) контроль действий дежурного по станции в условиях нарушения нормальной работы устройств СЦБ и связи, оформления соответствующих записей в журнале осмотра формы ДУ-46;

в) оказание помощи дежурному по станции в приготовлении маршрутов в условиях нарушения нормальной работы устройств СЦБ;

г) организацию восстановления нормальной работы устройств СЦБ и связи.

2.1.3. Остальные причастные работники вызываются ДСП лично или через диспетчера соответствующей дистанции, регионального центра связи.

2.2. Контроль действий ДСП при пользовании кнопкой выключения контроля (далее – «ВК»).

2.2.1. До прибытия на станцию начальника станции или его заместителя дежурный по станции обязан:

1) при приготовлении маршрута приёма или отправления с использованием кнопки выключения контроля (далее – «ВК») на станциях и парках станции, имеющих поездную диспетчерскую связь:

а) получить регистрируемый приказ поездного диспетчера (ДНЦ) на перевод стрелки с помощью кнопки «ВК» (приказ поездного диспетчера записывается в журнале формы ДУ-58, а в графе 6 журнала формы ДУ-46 при оформлении записи на срыв пломбы дополнительно указывается номер приказа ДНЦ);

б) произвести запись в журнале формы ДУ-46 о срыве пломбы с кнопки «ВК»;

2) в парках станции, где нет прямой связи с ДНЦ, при необходимости пользования кнопкой «ВК»:

а) получить регистрируемый приказ поездного диспетчера (ДНЦ) на перевод стрелки с помощью кнопки «ВК», через ДСП, имеющего прямую связь с ДНЦ, в графе 6 журнала формы ДУ-46 при оформлении записи на срыв пломбы дополнительно указывается номер приказа ДНЦ);

б) сделать запись в журнале формы ДУ-46 о срыве пломбы с кнопки «ВК»;

3) после приготовления маршрута приёма-отправления (до дачи разрешения на приём-отправление поезда) доложить ДНЦ или ДС (ДСЗ, ДСГ, ДНЧ) о готовности маршрута, положении входящих в него стрелок с указанием направления, в котором установлена стрелка по форме «по направлению такого-то пути» (участка пути, например, «НАП» или «ЧАП») или по направлению такой-то стрелки» (при докладе не допускается применение терминов «по плюсу», «по минусу») и приведении сбрасывающих устройств, находящихся по маршруту следования, в нерабочее положение.

2.2.2. О прибытии на станцию ДС или его заместителя дежурный по станции немедленно докладывает поездному диспетчеру. Время прибытия на станцию ДС или его заместителем заносится в графу 9 журнала ДУ-46;

2.2.3. После прибытия на станцию ДС или его заместителя на них возлагается контроль правильности приготовления маршрутов до устранения неисправности, восстановления нормальной работы устройств и оформления

соответствующих записей в журнале осмотра формы ДУ-46;

2.3. Проверка исправности (на предмет повреждения или взреза) при отсутствии электрического контроля положения стрелки, перевод стрелки вручную с помощью курбеля, запираение её на закладку и навесной замок производится работником хозяйства перевозок согласно ТРА станции. Закрепление острия стрелки типовой скобой (в случае, если закладка не обеспечивает плотное прижатие острия к рамному рельсу) производится работником хозяйства пути.

При этом правильность установки стрелки по маршруту, плотность прилегания острия к рамному рельсу, надёжность запираения стрелки на закладку и навесной замок проверяется двумя лицами.

В качестве второго лица могут привлекаться следующие работники: ДС, ДСГ, ДСЗ по движению, ДНЧ, ДСП, ДСПЭЦ, ДСЦС, ДСЦ, ОПЦ, ДСПП, сигналист, составитель поездов, дорожный мастер (далее – ПД), бригадир пути (далее – ПДБ), электромеханик СЦБ (далее – ШН), старший электромеханик СЦБ (далее – ШНС), машинист (далее – ТЧМ), помощник машиниста (далее – ТЧМП).

2.4. Проверка правильности приготовления всего маршрута включает в себя:

- 1) проверку правильности положения всех стрелок по маршруту;
- 2) проверку свободности пути по маршруту следования.

2.4.1. Проверка правильности положения стрелок и свободность пути по маршруту осуществляется:

1) по пульту – для стрелок, путей и изолированных участков, имеющих исправный контроль положения (для стрелки), свободности или занятости на пульте;

2) «на поле» – для стрелок, путей и изолированных участков, не имеющих исправный контроль положения (для стрелки), свободности или занятости на пульте.

2.5. После проверки правильности приготовления маршрута дежурный по станции обязан:

2.5.1. Оформить запись в журнале осмотра формы ДУ-46 с указанием:

- 1) должностей и фамилий работников, проверивших маршрут («на поле» и по пульту);
- 2) способа запираения (замыкания) стрелок в маршруте.

2.5.2. Доложить поезвному диспетчеру должности и фамилии работников, проверивших маршрут, которые поездной диспетчер оформляет на графике исполненного движения.

2.6. Для станций, работающих на некруглосуточном режиме, порядок проверки правильности установки и запираения маршрута приёма и отправления

поездов в условиях нарушения нормальной работы устройств СЦБ устанавливается в соответствующих инструкциях о работе на некруглосуточном режиме таких станций.

2.7. Для станций, расположенных на участках с диспетчерской централизацией, где отсутствуют дежурные работники Горьковской дирекции управления движением, порядок проверки правильности установки и запираения маршрута приёма и отправления поездов в условиях нарушения нормальной работы устройств СЦБ устанавливается в инструкции по организации движения поездов и маневровой работе, разрабатываемых для таких участков.

3. Предупреждение сходов в пассажирских и пригородных поездах, проездов запрещающих показаний светофоров по причине пропуска пассажирских поездов по путям, не предусмотренным ТРА станции (неспециализированным).

3.1. Пропуск (приём) пассажирских поездов по неспециализированным путям, вызванный проведением плановых ремонтно-строительных работ, предусматривается в оперативном приказе на проведение работ в «окно», с указанием номеров поездов и пути пропуска (приёма).

При планировании таких «окон» приказом заместителя начальника железной дороги (по территориальному управлению) назначается комиссия в составе работников причастных структурных подразделений с участием начальника станции, которая проверяет возможность безопасного пропуска пассажирских поездов по данному пути.

Акт комиссионной проверки остаётся в делах станции, а в отдел предоставления «окон» и взаимодействия с инфраструктурой Горьковской дирекции управления движением направляется телеграмма за подписью председателя комиссии с результатом проверки и указанием возможности (или недопустимости) пропуска пассажирских, пригородных поездов по проверенному неспециализированному пути.

При отсутствии такой телеграммы заявка на предоставление «окна» с пропуском пассажирских поездов по путям, не предусмотренным ТРА (неспециализированным), не рассматривается.

3.2. В остальных случаях приём пассажирского поезда на путь, не предусмотренный ТРА, допускается только по регистрируемому приказу ДНЦ с разрешения дорожного диспетчера района управления, что подтверждается его росписью рядом с текстом диспетчерского приказа.

При этом должны соблюдаться следующие дополнительные условия безопасности:

а) если путь специализирован только для пропуска грузовых поездов, то перед пропуском по данному пути пассажирского поезда работником дистанции пути по должности не ниже дорожного мастера должна быть

оформлена запись в журнале формы ДУ-46 о проверке и возможности пропуска пассажирского поезда, о чем ДСП докладывает поездному диспетчеру;

б) если путь специализирован (согласно ТРА) для (безостановочного) пропуска пассажирских поездов из-за отсутствия пассажирской платформы, а поезд принимается с остановкой для высадки (посадки) пассажиров, то ДСП обязан заблаговременно предупредить об этом машиниста (для оповещения пассажиров в поезде) и оповестить пассажиров на станции о предстоящей посадке по парковой связи;

в) если путь специализирован для пропуска пассажирских поездов только одного направления (кодирование пути в одном направлении, отсутствие выходного светофора с пути в данном направлении, невозможность открытия входного светофора на этот путь), то дежурный по станции сообщает машинисту поезда, для которого путь является неспециализированным, порядок приёма, отправления, пропуска поезда по станции;

г) если путь специализирован для пропуска пассажирских поездов только одного направления (путь кодируется, задаются маршруты приёма и отправления по сигналам, однако из-за отсутствия съездов поезд не может быть отправлен на правильный путь), то дежурный по станции сообщает машинисту поезда, для которого путь является неспециализированным, об отправлении поезда на неправильный путь перегона:

при стоянке поезда на станции – перед отправлением;

при безостановочном пропуске по станции – на 2-м (дальнем) участке приближения.

4. Предупреждение случаев столкновений и сходов подвижного состава при производстве ремонтных и строительно-монтажных работ в «окно».

4.1 Работы, требующие закрытия движения приказом ДНЦ по главному пути перегона, главному и приёмо-отправочному пути станции: капитального характера; работа путевых машин тяжёлого типа; замена инвентарных рельсов на рельсовые плети или смена рельсовых плетей или разрядка температурных напряжений при всех видах скреплений; сплошная замена рельсов новыми или старогодними того же типа или другого с заменой или без замены подкладок.

4.2. Предупредительные действия причастных работников перед началом «окна»:

а) ответственный за обеспечение безопасности движения поездов и производства маневровой работы от Горьковской дирекции управления движением (начальник станции или его заместитель, ответственный представитель центра организации работы железнодорожных станций) в день проведения ремонтных и строительно-монтажных работ обязан:

перед началом производства работ в «окно» лично прибыть на рабочее место дежурного по станции;

проверить наличие телеграммы-разрешения о предоставлении «окна» и ознакомление с ней дежурного по станции;

проконтролировать наличие заявки и правильность оформления записи руководителя работ в журнале диспетчерских распоряжений формы ДУ-58 о последовательности отправления хозяйственных поездов на закрытый перегон (путь перегона), с указанием для каждого поезда километра первоначальной остановки и станции, куда они должны следовать по окончании работ;

провести целевой инструктаж причастным работникам с оформлением в журнале производственного инструктажа по следующим вопросам (применительно к конкретным условиям производства работ): организация движения поездов по станции и на прилегающих перегонах, порядок отправления хозяйственных поездов на перегон и возвращения с перегона, порядок выключения (включения) устройств СЦБ, меры безопасности по исключению заезда подвижного состава на место производства работ, размещение хозяйственных поездов на путях станции и маневровая работа с ними.

ознакомить причастных работников станции с утверждённым планом производства работ технологией проведения «окна», телеграммой-разрешением о предоставлении «окна» и провести целевой инструктаж причастным работникам станции об изучении технологии производства работ;

оказать помощь дежурному по станции при записи текстов диспетчерских приказов и выдаче разрешений на право занятия перегона (правильность оформления разрешения формы ДУ-64 подтверждается росписью работника, ответственного за обеспечение безопасности движения поездов в корешке разрешения, время выдачи разрешения формы ДУ-64 подтверждается соответствующей записью на бланке разрешения и в его корешке);

б) дежурный по станции (парку) обязан:

проверить служебное удостоверение у работника, назначенного руководителем работ, для сравнения данных (должности и фамилии) с телеграммой-разрешением о предоставлении «окна»;

обо всех выявленных несоответствиях немедленно доложить диспетчеру поезвному и начальнику станции;

до выяснения и устранения причин несоответствия не разрешать производство работ;

в) руководитель работ обязан:

проверить присутствие руководителей, ответственных за безопасное производство работ от каждого причастного подразделения;

предъявить дежурному по станции удостоверение личности и, при исполнении обязанностей руководителя структурного подразделения, имеющего право руководства работами, копию приказа руководителя

структурного подразделения о назначении;

оформить в журнале диспетчерских распоряжений формы ДУ-58 заявку о последовательности отправления поездов на закрытый перегон (путь перегона), с указанием для каждого поезда километра первоначальной остановки и станции, куда они должны следовать по окончанию работ;

передать содержание заявки поездному диспетчеру и дежурному по соседней станции по поездной диспетчерской связи от ДСП;

проверить присутствие руководителей, ответственных за безопасное производство работ от каждого причастного структурного подразделения;

в случаях ввода новых устройств провести инструктаж ответственным работникам с разъяснением способа пропуска поездов, последовательности действий при монтаже устройств и ознакомлением с принципом действия и особенностями вновь вводимых технических средств с отметкой в журнале инструктажа по безопасности движения, находящемся на рабочем месте дежурного по станции.

г) В случае производства работ, требующих закрытия движения приказом, ДНЦ обязан:

принять заявку на производство работ лично от руководителя работ, записать в ДУ-58;

проверить наличие телеграммы-разрешения и соответствие фамилий руководителя работ и ответственных за безопасное производство работ, ограждение места работ, охрану труда и своевременное открытие перегона;

проконтролировать установление связи между ДНЦ и руководителем работ, сделать отметку в ДУ-58;

вызвать ДСП станций, ограничивающих перегон, предупредить о предстоящем закрытии, сообщить фамилию и должность руководителя работ, ответственных за безопасность, намечаемый порядок пропуска поездов по оставшемуся пути;

проверить свободность перегона (пути перегона), передать приказ на закрытие ДСП станций, ограничивающих перегон, и руководителю работ;

уведомление об окончании работ принять лично от руководителя работ или лица, ответственного за восстановление движения поездов, по связи, установленной при передаче заявки;

приказ на восстановление движения передать ДСП станций, ограничивающих перегон, и руководителю работ.

4.3. Особенности при отпращивании хозяйственных поездов.

4.3.1. При оформлении разрешения формы ДУ-64 на хозяйственный поезд, который после окончания работ возвращается на станцию отправления, указывается двойная нумерация поезда через дробь, соответствующая направлению движения на перегон и возвращению с перегона.

4.3.2. В качестве дополнительной меры, исключающей вероятность отправления поезда на закрытый перегон (путь перегона), на котором находятся хозяйственные поезда, ДСП перед отправлением на закрытый перегон (путь перегона) последнего хозяйственного поезда должен изъять из аппарата управления ключ-жезл соответствующего перегона (пути перегона), на который отправляется хозяйственный поезд, и обеспечить его хранение в месте, определённом начальником станции. Изъятие ключ-жезла оформляется в Журнале осмотра формы ДУ-46.

4.3.3. В случае, когда в процессе ремонтно-строительных работ возникла необходимость отправления на закрытый перегон хозяйственного поезда (ССПС или вспомогательного локомотива), не указанного в первоначальной заявке, руководитель работ предпринимает следующие действия:

прекращает передвижение хозяйственных поездов на закрытом пути (перегоне);

передаёт диспетчеру поезвному (непосредственно или через дежурного по станции) уведомление. В уведомлении указывается: причина вызова дополнительной техники, километры и пикеты, на которых находятся хозяйственные поезда, километр и пикет, до которого необходимо отправить хозяйственный поезд (локомотив). При этом расстояние между местом первоначальной остановки и ближайшим хозяйственным поездом должно быть не менее 1 км.

Дежурные по станциям, ограничивающим перегон, и диспетчер поездной записывают это уведомление в журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ-58.

Поездной диспетчер ставит в известность диспетчера соответствующей службы (дирекции) и для совместного принятия решения. Приказ поездного диспетчера об отправлении такого поезда на закрытый перегон заверяется росписью дорожного диспетчера района управления рядом с текстом приказа.

4.3.4. При длительных ремонтно-строительных работах перегон (путь перегона) может закрываться на продолжительный период с ежедневным выездом хозяйственных поездов на закрытый перегон. В таких случаях на каждый выезд на закрытый перегон хозяйственных поездов должны оформляться: заявка, приказ поездного диспетчера с разрешением отправления хозяйственных поездов на закрытый перегон, уведомление об окончании работ, которые поездной диспетчер записывает в журнал формы ДУ-58.

4.3.5. Особенности отправления хозяйственных поездов на закрытый перегон при производстве работ сразу же за границей станции и отсутствии возможности выдержать расстояние между хозяйственными поездами и пунктами их первоначальной остановки на закрытом перегоне в 1 километр.

а) дежурный по станции при отправлении на закрытый перегон

несколько хозяйственных поездов по разрешению на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали формы ДУ-64 должен указать каким по счёту отправляется данный поезд: «отправление на перегон первым» при отсутствии подвижного состава или «отправление на перегон вторым» при наличии поездов и ПС на перегоне. Дежурному по станции разрешается выписывать разрешения на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали формы ДУ-64 с указанием одного и того же километра первоначальной остановки на закрытом перегоне на все хозяйственные поезда. В этих случаях в предупреждении формы ДУ-61 требуется оформлять следующую запись: «Отправление со станции на закрытый перегон разрешается только по указанию руководителя работ и при получении доклада от ДСП о готовности маршрута выезда со станции на закрытый перегон»;

б) руководитель работ обязан обеспечить безопасность движения хозяйственных поездов и путевых машин на закрытом перегоне, для чего:

исключить движение хозяйственных поездов, находящихся на закрытом перегоне, навстречу хозяйственному поезду, отправляемому со станции;

информировать локомотивную бригаду вновь отправляемого со станции хозяйственного поезда о месте, где необходимо остановиться и месте расположения впереди отправленного хозяйственного поезда на закрытом перегоне.

4.6. Порядок ведения переговоров работников Горьковской дирекции управления движением и руководителя работ при производстве работ на перегоне:

а) на время производства работ, вызывающих перерыв движения, а также для производства которых в графике движения предусмотрены «окна», руководитель работ обязан установить постоянную связь с ДНЦ. В качестве приоритетного вида связи устанавливается ремонтно-оперативная радиосвязь (РОРС) непосредственно с ДНЦ; при невозможности использования РОРС – по регистрируемому виду связи (поездная радиосвязь, перегонная). Проверка наличия связи между руководителем работ и ДНЦ осуществляется путём переговоров по прибытию руководителя работ на место производства работ;

б) ознакомление руководителя работ с приказом ДНЦ о закрытии перегона (пути перегона) при нахождении его на рабочем месте ДСП фиксируется росписью руководителя работ в Журнале диспетчерских распоряжений, в графах 5, 6 рядом с текстом приказа. При отсутствии руководителя работ на рабочем месте ДСП ознакомление его с приказом ДНЦ осуществляется ДСП по регистрируемому виду связи с отметкой в Журнале диспетчерских распоряжений (ФИО руководителя работ, каким образом передано);

в) уведомление об окончании работ об отсутствии на перегоне

хозяйственных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава (или об их отправлении по правильному железнодорожному пути двухпутного перегона), а также других препятствий для безопасного движения поездов, руководитель работ передаёт ДНЦ посредством РОРС или по регистрируемому виду связи (поездная радиосвязь, перегонная). Полученное уведомление ДНЦ записывает в Журнал диспетчерских распоряжений;

г) приказ об открытии перегона (пути перегона) ДНЦ передаёт ДСП станций, ограничивающих перегон, а также уведомляет об открытии перегона руководителя работ.

5. Дополнительные меры, направленные на своевременное отправление и безопасное следование восстановительных (пожарных) поездов.

5.1. ДНЦ и ДСП (или ДСЦ, ДСЦС) при получении приказа об отправлении восстановительного (пожарного) поезда на место происшествия на графике исполненного движения (в журнале движения поездов или на специальном бланке) ведут учёт выполнения операций, связанных с отправлением восстановительного (пожарного) поезда:

- 1) время получения приказа на отправление поезда;
- 2) время передачи заявки на выдачу локомотива;
- 3) время заезда локомотива под состав;
- 4) время готовности работников поезда к отправлению;
- 5) время предъявления поезда к техническому осмотру;
- 6) время отправления поезда (и другие операции).

Наличие на рабочем месте дежурного по станции специального бланка учёта выполнения операций, связанных с отправлением восстановительного (пожарного) поезда (произвольной формы с учётом перечисленных выше операций) обеспечивается начальником станции заблаговременно. Бланки после заполнения хранятся в делах станции не менее 1 года.

5.2. Перед отправлением восстановительного поезда поездной диспетчер уточняет у дежурного по станции наличие в составе восстановительного поезда подвижного состава с негабаритной техникой. При наличии негабаритной техники:

- 1) дежурный по станции сообщает поездному диспетчеру зону и степень негабаритности;
- 2) диспетчер поездной передаёт всем станциям по маршруту следования регистрируемый приказ о порядке пропуска восстановительного поезда по станциям и перегонам (на многопутном участке).

5.3. Контроль действий поездного диспетчера и дежурных по станциям при пропуске восстановительных поездов осуществляет дорожный диспетчер района управления.

5.4. ДСП в зависимости от поездной обстановки разрешается давать остановку поездам на станции для исключения выезда на перегон.

6. Дополнительные меры безопасности по предупреждению перекрытия поездных сигналов, при приёме поездов на скрещение или обгон на смежные пути.

6.1. При запросе согласия на отправление грузового поезда и при передаче времени фактического отправления или проследования каждого грузового поезда ДСП должен сообщать дежурному по соседней станции длину поезда в условных вагонах.

6.2. Поездному диспетчеру длину поезда в условных вагонах ДСП сообщает только при запросе согласия на отправление грузового поезда и при передаче времени его фактического отправления со станций формирования, станций прицепки-отцепки вагонов и стыковых станций диспетчерских участков.

6.3. При получении информации о предстоящем приёме поезда на станцию для обгона или скрещения ДСП должен выяснить (посредством АРМ ДСП, при отсутствии – через поездного диспетчера или ДСП соседней станции) о количестве действующих локомотивов в составе поезда. При приёме поезда с несколькими действующими локомотивами ДСП должен учитывать их количество и длину.

6.4. Запрещается ДСП давать команду на остановку поезду, прибывающему на станцию для скрещения или обгона. Поезд должен быть протянут до выходного (маршрутного) светофора.

6.5. В случаях, когда поезд прибывает на станцию, где предусматривается отцепка (закрепление) вагонов и технологически необходимо обеспечить его остановку в определённом месте, дача команды на остановку должна производиться с выдержкой времени после освобождения поездом изолированного участка, предшествующего пути приёма.

6.6. Дополнительные меры по обеспечению безопасности при приёме поездов на пути, предельные по вместимости.

а) предельным по вместимости считается путь, вместимость которого равна условной длине поезда или больше его на 1-2 условных вагона;

б) в целях исключения оттяжки хвостовой части поезда после его остановки на предельном по вместимости пути, расположенном (полностью или частично) на подъёме, ДСП или ДНЦ (при нахождении раздельного пункта на диспетчерском управлении) проинформирует локомотивную бригаду о вместимости пути;

в) машинист обязан остановить поезд, подтянув его вплотную к запрещающему сигналу в режиме тяги с последующим применением автоматических тормозов.

Для каждой станции разработана местная «Инструкция по приёму, отправлению и пропуску поездов и маневровой работе с поездами повышенной длины, соединенными, длинносоставными и поездами, превышающими вместимость приемо-отправочных путей станции».

7. Предупредительные действия, направленные на обеспечение недопущения столкновений и сходов подвижного состава, взреза стрелок при производстве маневровой работы.

7.1. В целях снижения риска неверного восприятия машинистом сигнала (команды) при маневровой работе дежурный по станции обязан:

- а) чётко формулировать и передавать план маневровой работы и команды на передвижения;
- б) не допускать, чтобы указания о плане предстоящей маневровой работы воспринимались машинистами как команды на движение;
- в) обеспечивать, как правило, приготовление маневрового маршрута на весь полурейс. При невозможности приготовления полного маршрута дежурный по станции обязан предупредить машиниста на какой путь или до какого светофора будет приготовлена часть маршрута;
- г) перед приёмом и отправлением каждого поезда прекратить маневры с выходом на путь и маршрут приёма (отправления), а также на путях, с которых невозможно исключить выход подвижного состава на маршрут следования поезда путём установки стрелок в охранный положение;
- д) обеспечить дублирование готовности маршрута при приготовлении маршрута не на полный полурейс и при выезде на централизованные стрелки в условиях отсутствия или невозможности открытия маневрового светофора.

7.2. Маневровая работа производится при обслуживании локомотива машинистом в «одно лицо» и руководителем манёвров в «одно лицо», при наличии у последнего исправной носимой радиостанции.

7.2.1. В случае нарушения нормальной работы радиосвязи между машинистом и руководителем манёвров, маневровая работа может быть продолжена по ручным сигналам составительской бригадой в два лица.

7.2.2. В качестве второго лица составительской бригады, для передачи сигналов при манёврах, привлекаются: сигналисты, дежурные стрелочных постов, операторы постов централизации, второй составитель поездов, ДСП, ДСПП, ДСПЭЦ, ДС (ДСЗ, ДСГ).

7.2.3. В целях предотвращения случаев столкновений при осаживании маневровых составов вперед вагонами на занятые железнодорожные пути руководитель маневров обязан:

при вступлении на железнодорожный путь первого вагона немедленно сообщить об этом по радиосвязи машинисту маневрового локомотива с указанием остающегося расстояния до стоящих на этом пути вагонов. При

отсутствии такого сообщения машинист обязан вызвать составителя поездов по радиосвязи, а в случае отсутствия ответа – немедленно остановить состав;

в процессе сближения состава со стоящими вагонами с интервалами времени 20-30 секунд информировать машиниста, указывая расстояние в вагонах, а затем подавать команды: «Тише» (при скорости движения более 3 км/ч) и, непосредственно перед соединением вагонов, «Остановка!».

Машинист маневрового локомотива обязан повторять сообщения руководителя маневров и регулировать скорость осаживания состава, а после получения команды «Тише» уменьшить скорость до 3 км/ч. В случае отсутствия такой команды самостоятельно снизить скорость до 3 км/ч и запросить руководителя маневров по радиосвязи, при отсутствии ответа – немедленно остановить состав.

Руководитель маневров в случае неподтверждения машинистом восприятия сообщения (команды) на любом этапе движения обязан принять меры к остановке состава: по радиосвязи через ДСП станции; ручными сигналами с привлечением работников, находящихся на железнодорожных путях; при нахождении в тамбуре пассажирского вагона применить стоп-кран; при угрозе столкновения сойти с вагона в наиболее безопасном месте, войти в зону видимости локомотивной бригады и подавать сигнал остановки.

7.2.4. При маневровой работе в случае потери видимости сигналов, подаваемых руководителем манёвров, или неполучения ответа по радиосвязи, машинист обязан немедленно остановить маневровый состав и выяснить обстановку.

7.2.5. В месте, указанном в распоряжении (команде) дежурного по станции или руководителя манёвров, машинист локомотива обязан остановить маневровый состав и выяснить достаточность выполненного передвижения и необходимость его продолжения.

7.2.6. На переездах, расположенных в пределах железнодорожной станции и путях необщего пользования, перед выездом маневрового состава вперед вагонами на регулируемые и нерегулируемые переезды, в том числе необорудованные световой и звуковой сигнализацией, руководитель маневров обязан:

- а) дать команду для остановки состава и сойти с него;
- б) определить возможность безопасного движения через переезд;
- в) убедиться в исправной работе переездной сигнализации;
- г) пройти пешком переезд и из безопасного места дать команду машинисту на дальнейшее движение;
- д) за переездом остановить маневровый состав, сесть на подножку локомотива или первого по ходу движения вагона и продолжить маневровую работу.

7.3. При необходимости производства маневровой работы с поездом и отсутствии на станции маневрового локомотива работа по отцепке неисправных вагонов, перестановке состава по указанию ДСП (ДНЦ) производится поездным локомотивом.

7.3.1. Обязанности составителя поездов при производстве маневровой работы выполняет помощник машиниста.

7.3.2. При отсутствии на локомотиве двух исправных носимых радиостанций (а в случае оборудования локомотива радиостанцией УКВ-диапазона – одной носимой радиостанции), для производства маневровой работы могут быть использованы станционные носимые радиостанции, одна из которых выдается машинисту, другая – помощнику машиниста.

7.3.3. В случае отсутствия исправных носимых радиостанций на станции маневровая работа производится с применением ручных сигналов.

7.3.4. При плохой видимости сигналов помощника машиниста маневровая работа производится по ручным сигналам в два лица. В качестве второго лица для передачи сигналов при манёврах, привлекаются: сигналисты, дежурные стрелочных постов, операторы постов централизации, ДСП, ДСПП, ДСПЭЦ, ДС (ДСЗ, ДСГ). Количество одновременно переставляемых вагонов определяется по условиям видимости ручных сигналов в зависимости от местных и погодных условий.

7.4. Перед началом производства маневровой работы ДСП (ДСПП, оператор СТЦ) обязан выдать машинисту маневрового локомотива, машинисту водителю (ССПС) предупреждение на бланке формы ДУ-61 при наличии требования о выдаче предупреждений в записи на производство работ в журнале осмотра формы ДУ-46. На станциях, где переговоры по радиосвязи фиксируются средствами регистрации служебных переговоров, предупреждения разрешается передавать по радиосвязи с повторением текста предупреждения машинистом (водителем) и записью его фамилии в журнал осмотра формы ДУ-46.

8. Предупреждение перевода стрелки под маневровым составом.

9.1. Для снижения риска перевода стрелки под маневровым составом при отсутствии маневровых светофоров или невозможности их открыть по маршруту передвижений, в который входят централизованные стрелки, сбрасывающие башмаки или острия, оборудованные автовозвратом, после установки всех стрелок по маршруту дежурный по станции обязан:

а) при управлении стрелок с помощью рукояток – подпирать рукоятку индивидуального перевода такой стрелки с автовозвратом в положение, соответствующее маршруту;

б) при управлении стрелок с помощью кнопок – дополнительно замыкать маршрут нажатием кнопки «Замыкание стрелок» соответствующей

горловины.

9.2. Для снижения риска перевода стрелки под маневровым составом на малодеятельных изолированных участках (путях), а также при маневрах с вагонами, поверхность колёс которых покрыта ржавчиной, предусматриваются следующие меры:

9.2.1. В целях предупреждения случаев неудовлетворительного шунтирования рельсовых цепей стрелочных секций, в которые входят стрелки, сбрасывающие башмаки, оборудованные автовозвратом, руководителями станций организуется первоочередная очистка от снега и льда поверхности головок рельсов таких стрелок.

9.2.2. Перед началом передвижений подвижного состава по стрелкам, оборудованным автовозвратом подвижного состава, находившегося в длительном отстое на станционных путях, на поверхности катания колёс которого образовалась ржавчина, дежурный по станции, кроме замыкания стрелок маневровым маршрутом дополнительно обязан:

а) при управлении стрелок с помощью рукояток – подпирать рукоятку индивидуального перевода такой стрелки с автовозвратом в положение, соответствующее маршруту;

б) при управлении стрелок с помощью кнопок – дополнительно замыкать маршрут нажатием кнопки «Замыкание стрелок» соответствующей горловины.

9.2.3. Руководители станций должны обеспечить особый контроль соблюдения дежурными по станциям дополнительных мер безопасности порядка и учёта занятия рельсовых цепей путей, стрелочных секций и бесстрелочных участков:

а) при перемещении подвижного состава с ржавчиной на поверхности катания колёс;

б) при движении по путям и стрелкам, поверхность рельсов которых покрыта ржавчиной.

9.2.4. Во избежание перевода стрелок под движущимся подвижным составом дежурный по станции может производить дальнейшее приготовление маршрута маневровых передвижений только после убеждения:

а) в завершении движения по каждому полуреису (выезд за маневровый светофор, стык рамного рельса или предельный столбик стрелочного перевода);

б) в остановке маневрового состава путём обязательных переговоров с машинистом маневрового локомотива и руководителем манёвров.

10. Обеспечение безопасного и беспрепятственного пропуска пассажирских и пригородных поездов.

10.1. К учёту принимаются следующие нарушения нормального пропуска пассажирских и пригородных поездов:

а) задержка поезда у входного светофора станции с запрещающим показанием любой продолжительности независимо от причины, в том числе при производстве работ, предусмотренных технологическими «окнами». К учёту не принимаются задержки поездов у входных светофоров станций, работающих не круглосуточно, в период закрытия станции;

б) приём, отправление, пропуск поезда по неспециализированному пути. Неспециализированным для пассажирских и пригородных поездов является путь, который в пункте 1.5 (3) ТРА станции не предназначен для приёма, отправления, пропуска пассажирских поездов данного направления;

в) к учёту не принимается приём опаздывающего пассажирского или пригородного поезда на боковой путь станции, а также приём пассажирских или пригородных поездов на боковой путь станции, вызванный необходимостью пропуска опаздывающего пассажирского или пригородного поезда или для обгона поезда, требующего особых условий пропуска;

г) приём, отправление поездов при запрещающем показании входного, выходного, маршрутного светофора.

10.2. Организация оперативного расследования и учёта.

10.2.1. На рабочих местах дежурных по станциям ведётся «Книга учёта нарушений, допущенных при приёме, отправлении и пропуске пассажирских и пригородных поездов» (далее – «Книга учёта нарушений»), в которой предусмотрено наличие следующих граф:

- а) дата допущенного нарушения, время (только для первого поезда);
- б) номер поезда, с которым допущено нарушение, фамилия машиниста;
- в) вид допущенного нарушения;
- г) время задержки у входного светофора с запрещающим показанием;
- д) первоначально установленная причина допущенного нарушения;
- е) служба, на которую первоначально отнесено нарушение;
- ж) дата, время, должность, фамилия работника, которому передано сообщение, и фамилия ДНЦ, которому передана информация о нарушении.

10.2.2. Дежурный по станции (далее – ДСП) заносит нарушение установленного порядка пропуска пассажирского или пригородного поезда в «Книгу учёта нарушений». Фактом задержки поезда у входного светофора с запрещающим показанием является сообщение машиниста поезда об остановке, переданное ДСП, а при невозможности передачи информации ДСП – диспетчеру поезвному (далее – ДНЦ). О нарушении ДСП сообщает ДНЦ, совместно с ним определяет службу, дирекцию, на ответственность которой относится нарушение (первичное отнесение), указывает эту информацию в «Книге учёта нарушений», сообщает код задержки машинисту и оформляет нарушение в системе ГИД «Урал-ВНИИЖТ» в виде пометки на поезд с описанием причины в тексте пометки. Аналогично оформляется приём,

отправление и пропуск по неспециализированному пути с дополнительной передачей машинисту поезда номера приказа ДНЦ и его фамилии и номера неспециализированного пути приёма, отправления или пропуска, которые он обязан указать в маршруте машиниста. Безостановочный пропуск поезда по боковому пути оформляется в системе ГИД «Урал-ВНИИЖТ» ДСП, а при его отсутствии – ДНЦ пометкой «сбойный» с причиной 989 (пропуск пассажирского поезда по боковому пути) с добавлением текста пометки.

10.2.3. При отсутствии ДСП на станции, где произошло нарушение, ДНЦ сообщает код задержки машинисту и оформляет нарушение в ГИД «Урал-ВНИИЖТ», а при сложной поездной обстановке поручает оформление нарушения сменному диспетчеру по управлению пассажирскими перевозками (далее – ДГПП). Информацию обо всех нарушениях ДНЦ обязан сообщить ДГПП и сменному работнику (диспетчеру) службы, дирекции, на ответственность которой отнесено нарушение, который далее должен передать информацию начальнику территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД», причастной службе железной дороги.

10.2.4. ДГПП обязан:

а) оперативно контролировать оформление в системе ГИД «Урал-ВНИИЖТ» нарушений установленного порядка пропуска пассажирских и пригородных поездов, а также, при необходимости, оказывать ДНЦ практическую помощь в оформлении;

б) при оперативном отнесении нарушения установленного порядка пропуска пассажирских и пригородных поездов на дирекцию управления движением, разобрать случай, взять объяснение с ДНЦ, оформить запись в бланке протокола первого заместителя начальника железной дороги установленной формы с указанием причины;

в) ежемесячно брать справку «анализ отклонения от специализированных путей при пропуске пассажирских и пригородных поездов» с указанием причин пропуска по боковым и неспециализированным путям на основе данных и пометок ГИД и оформлять в электронном виде книгу «Анализ нарушений пропуска пассажирских и пригородных поездов».

10.2.5. Оперативный учёт нарушений пропуска пассажирских и пригородных поездов (по перечню пункта 10.1), формирование ежемесячной справки и контроль предоставления материалов расследования службами осуществляет заместитель начальника оперативно-распорядительного отдела ДЦУП.

10.3. Учёт и расследование в структурных подразделениях функционального филиала ОАО «РЖД».

10.3.1. Учёт и расследование задержек поездов у входных светофоров станций, приёма, отправления поездов при запрещающем показании

светофоров, приёма, отправления и пропуска поездов по неспециализированным путям, проводится в «Автоматизированной системе учёта и анализа нарушений безопасности движения по расшифровке скоростемерных лент» (далее – АСУ НБД) начальниками станций с оформлением протоколов разбора, а при их отсутствии – ответственными работниками в регионах железной дороги.

10.3.2. Учёт и расследование безостановочного пропуска поездов по боковым путям проводится начальниками станций, а при их отсутствии – ответственными работниками в регионах железной дороги на основании анализа отклонения от специализированных путей при пропуске пассажирских и пригородных поездов и пометок в системе ГИД «Урал-ВНИИЖТ».

10.3.3. Начальники территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» определяют работников, ответственных за учёт и расследование случаев нарушения пропуска пассажирских и пригородных поездов, порядок (технология) расследования, в том числе определение материального ущерба. Копия приказа (указания) должна быть направлена в оперативно-распорядительный отдел ДЦУП. Порядок (технология) расследования, в том числе определение материального ущерба, в Горьковской дирекции управления движением определён пунктом 10.4 настоящего раздела.

10.3.4. Руководитель территориального подразделения функционального филиалов ОАО «РЖД» в трёхсуточный срок обязан разобрать в структурном подразделении случай нарушения порядка пропуска пассажирского, пригородного поезда, определить степень и меру ответственности причастных работников, наметить меры по предупреждению подобных случаев. Результаты разбора оформляются протоколом и направляются в адрес соответствующей территориального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД», причастной службы железной дороги, по подчинённости и в адрес начальника станции.

10.3.5. Руководитель службы, дирекции в трёхсуточный срок на основании полученных документов обязан разобрать случай и оформить запись в бланке протокола первого заместителя начальника железной дороги установленной формы с указанием окончательной причины, приведшей к нарушению пропуска. Заполненный бланк протокола первого заместителя начальника железной дороги хранится у работников, ответственных за учёт и расследование случаев нарушения пропуска пассажирских и пригородных поездов, определённых приказом начальника территориального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД».

10.3.6. Если в ходе расследования возникает необходимость ознакомления с документацией по другим хозяйствам (расшифровка скоростемерной ленты, запись на регистраторе служебных переговоров,

выписки из книг и журналов учётных форм ДУ, ПУ, ШУ, ВУ и так далее и тому подобное), руководитель предприятия должен сделать официальный запрос. При получении такого запроса руководитель запрашиваемого структурного подразделения должен в суточный срок направить официальный ответ.

10.3.7. При выявлении несоответствия фактическому нарушению или отсутствия записи о нарушении в АСУ НБД на основании протоколов разбора проводится корректировка данных в АСУ НБД, руководствуясь распоряжением Горьковской дирекции тяги от 7 августа 2015 г. № ГорькДТ-118/р.

10.3.8. При наличии разногласий по определению виновности, окончательное решение принимается комиссией под председательством первого заместителя начальника железной дороги или лица, его замещающего.

10.4. Порядок (технология) расследования случаев нарушения пропуска пассажирских и пригородных поездов в Горьковской дирекции управления движением.

10.4.1. Ответственными за организацию учёта и расследования случаев нарушения пропуска пассажирских и пригородных поездов, допущенных по вине работников Горьковской дирекции управления движением, является заместитель начальника оперативно-распорядительного отдела ДЦУП.

10.4.2. По данным системы АСУ НБД случаи первичного или переадресованного отнесения нарушения порядка пропуска пассажирских и пригородных поездов на вину работников станций или ДЦУП расследуются комиссией в составе начальника Горьковской дирекции управления движением (председатель), заместителя начальника Горьковской дирекции управления движением – начальника ДЦУП (заместитель председателя), ревизора отдела обеспечения безопасности движения, заместителя начальника оперативно-распорядительного отдела ДЦУП, начальников районов управления ДЦУП.

10.4.3. Комиссии предоставляются следующие материалы:

- а) начальниками районов управления (заверенные):
 - объяснение поездного диспетчера;
 - копия фрагмента графика исполненного движения;
 - распечатка записей регистратора служебных переговоров по поездной диспетчерской и поездной радиосвязи;
 - распечатка архива диспетчерской централизации (при наличии);
 - выписка (копия) из журнала диспетчерских распоряжений формы ДУ-58 (при необходимости);
 - выписка (копия) из журнала осмотра формы ДУ-46 (при наличии и необходимости);
 - другие материалы по требованию комиссии;
- б) заместителем начальника оперативно-распорядительного отдела

ДЦУП:

протокол разбора начальников станций, на вину которых отнесено нарушение, (при необходимости с документами (заверенные материалы, затребованные со станции, ДЦС, ТЧ, перечисленные в подпункте 10.4.3. в), который отправляется начальником станции в оперативно-распорядительный отдел ДЦУП по электронной почте (сканированный материал) на адрес заместителя начальника оперативно-распорядительного отдела ДЦУП или по факсу 2-49-02 в суточный срок;

в) начальник станции, на вину работников которой отнесено нарушение, начальник центра организации работы железнодорожных станций:

протокол разбора случая на станции или в ДЦС;

объяснения работников станции;

выписка (копия) из журнала движения поездов формы ДУ-2, ДУ-3;

выписка (копия) из журнала осмотра формы ДУ-46;

распечатка записей регистратора служебных переговоров, раскрывающих причины нарушения;

данные о закрытых путях и стрелках;

данные по расшифровке скоростемерной ленты поезда, невыдержка времени хода которого стала причиной нарушения;

копию фрагмента графика исполненной работы,

данные о занятости приёмоотправочных путей подвижным составом с пояснительной запиской по причинам занятости;

распечатка архива микропроцессорной централизации;

другие материалами по требованию комиссии.

10.4.4. Оформление результатов расследования в АСУ НБД возлагается на ДС и работников ДЦС, ответственных за учёт и расследование случаев нарушения пропуска пассажирских и пригородных поездов, а контроль – на заместителя начальника оперативно-распорядительного отдела ДЦУП.

10.4.5. Сумма материального ущерба от задержек пассажирских и пригородных поездов определяется комиссией по непроизводительным расходам: станциями Агрыз, Нижний Новгород-Сортировочный, Лянгасово, Юдино (для случаев, допущенных по вине работников этих станций); центрами организации работы железнодорожных станций, Первомайским подотделом – для структурных станций по подчинённости. Сумма материального ущерба от задержек поездов по вине поездных диспетчеров определяется в Горьковской дирекции управления движением на основании расходных ставок на текущий год.

10.5. Разборы нарушений, планирование и контроль реализации мер, направленных на устранение причин нарушений.

10.5.1. Справка по нарушениям нормального пропуска пассажирских и

пригородных поездов (задержки у входных, их продолжительность, пропуск по неспециализированным путям) с разложением по центрам организации работы станций и службам (дирекциям) по итогам работы за месяц и нарастающим итогом с начала года в сравнении с аналогичными периодами прошлого года по форме, разработанной Центральной дирекцией управления движением, составляется заместителем начальника оперативно-распорядительного отдела ДЦУП в срок до 5-го числа включительно месяца, следующего за отчётным, и направляется в адрес причастных заместителей начальника железной дороги, причастных начальников служб железной дороги, территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД», ДЦС.

10.5.2. Начальник Горьковской дирекции управления движением ежемесячно проводит разборы нарушений пропуска пассажирских и пригородных поездов на железной дороге с участием руководителей служб. Рассматривает ежемесячно на селекторном совещании с руководителями ДЦС, станций положение дел с обеспечением безопасного и беспрепятственного пропуска пассажирских и пригородных поездов.

10.5.3. Первый заместитель начальника железной дороги ежемесячно (до 15-го числа месяца, следующего за отчётным) проводит разборы нарушений пропуска пассажирских и пригородных поездов на железной дороге с участием руководителей причастных служб, территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД». На разборе заслушиваются руководители территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД», и входящих в их состав структурных подразделений, допустивших рост нарушений пропуска; намечаются меры, направленные на предупреждение повторяемости случаев нарушения, а также рассматривается выполнение постановлений предыдущих разборов. Результаты разбора оформляются протоколом и направляются в адрес причастных служб железной дороги территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» для выполнения требований постановляющей части. Ответственность за оформление материалов разбора возлагается на начальника оперативного отдела Горьковской региональной службы развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре.

11. Система планового проведения инструментальной проверки плана и продольного профиля путей станций.

11.1. В октябре месяце каждого года начальниками станций железной дороги, ревизорами движения проводятся ревизии материалов инструментальной проверки плана и продольных профилей станционных путей с представлением описи материалов в центр организации работы станций.

11.2. В ноябре каждого года отделом организации работы станций Горьковской дирекции управления движением в службу пути направляются

предложения об инструментальной проверке плана и продольного профиля станционных путей для включения в приказ начальника железной дороги о выполнении работ по инструментальной проверке плана и продольного профиля путей станций.

11.3. На станционных путях, у которых просрочена периодичность инструментальной проверки продольных профилей или выявлено отсутствие продольных профилей, запрещается оставлять подвижной состав без локомотива. При выявлении таких путей начальник станции направляет телеграмму в адрес начальника дистанции пути (инфраструктуры), начальника регионального центра организации работы железнодорожных станций, заместителя главного ревизора железной дороги по безопасности движения поездов (по территориальному управлению), начальника службы пути, начальника Горьковской дирекции управления движением, заместителя начальника железной дороги – главного ревизора по безопасности движения поездов железной дороги и готовит распоряжение по станции о запрете оставления вагонов без локомотива на конкретных путях.

Начальник службы пути, начальник дистанции пути (инфраструктуры) немедленно принимают меры для обеспечения работ по инструментальной проверке плана и выдачи продольного профиля пути в кратчайшие сроки.

11.4. Начальники станций, после издания приказа, до конца года обеспечивают контроль выполнения работ по инструментальной проверке плана и продольного профиля станционных путей в сроки, установленные приказом.

Начальники дистанций пути и центров организации работы железнодорожных станций обязаны ежеквартально докладывать в службу пути и Горьковскую дирекцию управления движением о ходе выполнения работ по инструментальной проверке плана и продольного профиля станционных путей.

11.5. После выполнения работ и предоставления материалов инструментальной проверки продольного профиля, службой пути планируется не позднее, чем на следующий год, проведение работ по выправке продольного профиля путей и приведение его к проектным отметкам.

11.6. Начальники станций участвуют в комиссии по приёмке пути после выполнения работ по капитальному, среднему ремонту, при которых на основании исполненной съёмки проверяется приведение путей и междупутей в надлежащее состояние, качество выправки, уборка материалов верхнего строения пути. Не допускается согласование материалов исполненной съёмки после выполнения всех видов ремонта и выправки в случаях увеличения уклонов и изменения норм закрепления подвижного состава в большую сторону.

11.7. После выполнения работ материалы инструментальной проверки плана и продольного профиля станционных путей представляются

исполнителями работ на проверку и согласование в соответствии с «Методическими указаниями по составлению продольных профилей станционных путей и перегонов», утверждённых ОАО «РЖД» 17 декабря 2008 г. № ЦПТ-54/26.

Срок согласования представленных материалов съёмки продольных профилей путей в каждом территориальном подразделении функционального филиала ОАО «РЖД» устанавливается не более 10 дней.

Масштабный план станции выполняется в соответствии с требованиями «Методических указаний по составлению масштабных планов железнодорожных станций», утверждённых вице-президентом ОАО «РЖД» Воробьёвым В.Б., 17 декабря 2008 г. № ЦПТ-54/27.

Утверждённые материалы инструментальной проверки плана и продольного профиля станционных путей представляются на станцию, в дистанцию пути, региональный центр организации работы железнодорожных станций, в технический отдел службы пути и отдел организации работы станций Горьковской дирекции управления движением.

Организацию работ по инструментальной проверке плана и профиля путей, разработку соответствующей технической документации, а также составление масштабных и схематических планов станций возложить на службу пути Горьковской дирекции инфраструктуры.

12. Взаимодействие работников структурных подразделений Горьковской дирекции инфраструктуры и структурных подразделений Горьковской дирекции управления движением.

12.1. На станциях, включённых в диспетчерскую централизацию, все работы, требующие участия дежурного по станции (кроме нарушений нормальной работы устройств), производить в период рабочего времени ДСП, установленного местными инструкциями о порядке работы участка диспетчерской централизации.

12.2. На станциях, где отсутствуют дежурные по станции, установить приказом заместителя начальника железной дороги (по территориальному управлению) технологические дни для проведения работ по содержанию инфраструктуры на станциях.

10. Меры по предотвращению проездов запрещающих сигналов и других нарушений безопасности движения поездов в Горьковской дирекции тяги, Горьковской дирекции по ремонту тягового подвижного состава, Горьковской дирекции моторвагонного подвижного состава, Горьковской дирекции инфраструктуры, Горьковской дирекции по энергообеспечению

Командно-инструкторскому составу:

Электронная подпись. Подписал: Лесун А.Ф.
№ГОРЬК-1/р от 09.01.2018

1. Один раз в полугодие (весной и осенью) корректировать формирование локомотивных бригад с учётом данных психофизиологического обследования и опыта работы. К машинисту со стажем работы менее года или не имеющего класса квалификации прикреплять помощника, проработавшего в этой должности свыше года.

В пассажирском и пригородном движениях к машинисту со стажем работы менее года или не имеющего класса квалификации прикреплять помощника, имеющего свидетельство на право управления локомотивом.

Составленные списки подписываются руководителем эксплуатационного локомотивного (моторвагонного) депо и утверждаются начальником соответствующего территориального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД».

2. Обеспечивать локомотивные бригады и бригады ССПС копиями схематических планов станций обслуживаемых участков с указанием номеров путей, стрелок, светофоров; выписками из приказа начальника железной дороги о скоростях движения; откорректированными с учётом опыта вождения длинносоставных и тяжеловесных поездов режимными картами с обозначениями на них мест, опасных для выдавливания вагонов и обрыва поездов, и расчётным количеством тормозных башмаков для закрепления поезда на перегоне или станции с учётом профиля пути, перечнем станций обслуживаемых участков, расположенных в кривых участках, где имеется возможность восприятия сигнала светофора с соседнего пути за разрешающее показание сигнала светофора с пути отправления.

3. В целях обеспечения эффективности использования вновь внедряемых приборов безопасности организовывать активное обучение локомотивных бригад и обслуживающего персонала правилам их эксплуатации и издание учебных пособий и инструкций.

4. Добиваться повышения качества расшифровки скоростемерных лент, электронных носителей информации и более эффективного использования их данных в контроле соблюдения режима вождения поездов и порядка подъезда к запрещающим сигналам.

5. При выявлении нарушений порядка подъезда поезда к запрещающему сигналу, ленту (файл поездки) в суточный срок после выявления обязан рассмотреть лично руководитель структурного подразделения.

6. Обеспечивать высокое качество ремонта и технического обслуживания локомотивов и приборов безопасности. Не допускать эксплуатации локомотивов грузовых серий, используемых в пассажирском движении, без блокировки усл. № 367 и локомотивов маневрового движения серии ЧМЭЗ, не оборудованных системой ЭПТ. Не выпускать с периодических видов ремонта, начиная с ТР-1, пассажирские локомотивы с прокатом колёсных пар

свыше 5 мм, с разницей толщины гребней одной колёсной пары – более 4 мм при толщине хотя бы одного из гребней менее 26,5 мм и средней колёсной пары электровоза ЧС-4т менее 25 мм.

7. Повысить эффективность целевых и внезапных проверок, используя «повторяющиеся» и «перекрестные» проверки из расчёта охвата всех направлений обслуживаемых участков в течение квартала. При внезапных и целевых проверках использовать, по возможности, фото-видео аппаратуру.

При выезде машинистов-инструкторов (далее – ТЧМИ) на участок на первом перегоне вызывать по радиосвязи ДНЦ и докладывать о цели выезда и до какой станции осуществляется выезд. ДНЦ обязан сделать отметку в автоматизированной системе ведения и анализа графика движения поездов (далее – ГИД).

8. В целях повышения качества проведения инструктажей по безопасности движения локомотивных бригад и бригад ССПС:

8.1. Работникам эксплуатационных локомотивных депо руководствоваться распоряжением от 26 июля 2016 г. № ГорькДТ-143/р «Об утверждении и введении в действие Положения об организации и проведении инструктажей по безопасности движения работникам локомотивных бригад»

8.2. В приказах начальников моторвагонных депо и территориальных подразделений функциональных филиалах ОАО «РЖД» – владельцев ССПС определить перечень лиц, ответственных за организацию и оформление мест инструктажа, с учётом его проведения в рабочие, выходные и праздничные дни. Ознакомление с документами и инструктаж проводить в специально отведенных и оборудованных помещениях (местах), расположенных в непосредственной близости от дежурного по депо (пункта оборота), предусмотрев размещение материала с нарастанием по порядку за два истекших месяца, на застекленных стеллажах.

В помещении для проведения инструктажа вывешивать перечень транспортных происшествий: крушений поездов, аварий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, событий, проездов запрещающих сигналов по сети железных дорог и железной дороге отдельно, за прошедший и текущий годы.

8.3. Для контроля прохождения инструктажа вести журналы по колонне каждого машиниста-инструктора, хранящиеся под стеллажами в ячейках, имеющих надпись с фамилией ТЧМИ и номером колонны. В журнале указывать полный перечень работников колонны по алфавиту с разделением машинистов, помощников машиниста и практикантов. После размещения материала на стеллаже, в журнале указывать номер документа, краткую суть его содержания, дату поступления на инструктаж.

8.4. При поступлении на инструктаж документа, требующего проведения

внеочередного инструктажа в указанный срок, составлять график и тематику его проведения.

Для качественного усвоения материала в помещении для инструктажа вывешивать схематичные изображения мест и обстоятельства случаев нарушений безопасности движения.

Инструктажи, внеочередной, предрейсовый, после перерыва в работе более 10 дней, индивидуальный по изменениям ТРА плановый инструктаж, направленный на повышение уровня знаний работников локомотивных бригад по действиям в опасных ситуациях и обеспечение выполнения мероприятий по недопущению травмирования работников на производстве при выполнении технологических процессов проводятся в соответствии с распоряжением от 14 сентября 2015 г. № 222Зр «Об утверждении и введении в действие Положения об организации и проведении инструктажей по безопасности движения работникам локомотивных бригад ОАО «РЖД».

Внеочередной инструктаж имеют право проводить в моторвагонных депо, а также эксплуатационных участках СПМС и местах отстоя СПС: начальники депо, СПМС, ЭЧ и их заместители, главные инженеры, машинисты инструкторы, (или конкретный перечень должностных лиц, указанных в поступившем документе).

Инструктирующий обязан иметь конспект, указания и инструкции, связанные с нарушением, вызвавшим необходимость проведения инструктажа, материалы по аналогичным случаям нарушений безопасности движения, допущенным на сети железных дорог.

В журналах проведения инструктажей указывать номер документа, краткое содержание материала по безопасности движения, требующего проведения круглосуточного инструктажа, дату и время проведения, должность и фамилию инструктируемых, инструктирующих.

После ознакомления локомотивных бригад с материалом, проводить опрос инструктируемых, разъяснение обстоятельств случая нарушения безопасности движения до полного усвоения причин каждым работником. После проведения инструктажа производить запись в технический формуляр работника по единой форме, с кратким изложением обстоятельств и причин, приведших к нарушению.

В пунктах явки, имеющих общую выдачу за смену более 15 локомотивных бригад, проведение предрейсового инструктажа локомотивных бригад осуществляется работником (руководителем или специалистом) цеха эксплуатации локомотивного депо, назначаемым приказом начальника депо, а при выдаче 15 локомотивных бригад в смену и менее – дежурным по депо или подменного (оборотного) пункта.

8.5. Приказами начальников моторвагонных депо и структурных

подразделений Горьковской дирекции инфраструктуры, Горьковской дирекции по энергообеспечению (владельцев ССПС) запретить отправление локомотивных бригад в поездку без прохождения инструктажа, в том числе локомотивных бригад и бригад ССПС, имевших перерыв в работе на момент проведения, установив ежесуточный контроль количества проинструктированных и не прошедших инструктаж работников. Определить порядок проведения инструктажа и доставку материалов по безопасности движения поездов для работников удаленных от основного депо цехов эксплуатации, отдельных колонн, маневровых локомотивов.

9. Обеспечить системный контроль за каждым случаем оказания помощи, предусматривающий прослушивание регламента переговоров остановившегося и оказываемого помощь поездов с записью регламента на электронный носитель, составлением стенограммы с последующей оценкой действий локомотивных бригад при оказании помощи и выполнении в полном объеме регламента переговоров в соответствии с требованиями распоряжения ОАО «РЖД» от 27 февраля 2015 г. № 554р. «О введении порядка действий работников ОАО «РЖД» при вынужденной остановке поезда на перегоне с последующим оказанием ему помощи вспомогательным локомотивом».

10. Обеспечить работу командированных бригад в строгом соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 24 сентября 2010 г. № 2005р. «О введении порядка организации работы командированных локомотивных бригад».

Локомотивным бригадам и бригадам ССПС

11. При проследовании поезда мимо работников ОАО «РЖД», находящихся на путях, дежурных по станциям, переездам, стрелочных постов, подтверждать состояние бодрствования подачей звукового сигнала, а в темное время суток – дополнительно кратковременным миганием буферными фонарями (на электропоездах серий Эр-9Е, Эр-9Т, ЭД-9Т, ЭД-9М, ЭД-9Э, ССПС – переключением яркого света прожектора на тусклый) и наблюдать за возможной подачей сигналов остановки через боковое окно и в зеркало заднего вида. Помощнику машиниста во всех случаях вставать с сиденья. На электровозах ЧС-4т, ЭП1М и МВПС открытие бокового окна производится в необходимых случаях, при отсутствии видимости через зеркало заднего вида.

12. При скрещении и обгоне поездов на двухпутном и многопутном участках пути и на станциях, во избежание ослепления переключать прожектор на тусклый свет, а при подходе локомотивов друг к другу – прожекторы включать на яркий свет. Помощникам машиниста производить кратковременное переключение буферных фонарей (на электропоездах серий Эр-9Е, Эр-9Т, ЭД-9Т, ЭД-9М, ССПС – переключать яркий свет прожектора на тусклый), отходить на середину кабины и вместе с машинистом наблюдать за

состоянием подвижного состава встречного поезда, наличием хвостового сигнала, правильностью подвешивания воздушного рукава последнего вагона. При скрещении и обгоне поездов на двухпутном и многопутном участках пути и на станциях, локомотивной бригаде стоящего поезда контролировать состояние проходящего поезда из кабины или у буферного бруса локомотива, МВПС или ССПС. В случае обнаружения неисправности в проходящем составе немедленно сообщать об этом машинисту поезда всеми средствами (по радиосвязи, через ДСП, ДНЦ, или подачей сигналов).

Во время стоянок на станциях и при остановках у запрещающих сигналов включать в ночное время яркий свет в рабочей кабине.

При скрещении на двухпутном или многопутном участках пути и на станциях, при приближении встречного поезда машинисту или помощнику машиниста (в зависимости с какой стороны проследует поезд) включать яркий свет в кабине машиниста и стоя, поднятием руки, подавать знак бодрствования, а также подать оповестительный звуковой сигнал.

13. При сходах и столкновениях подвижного состава локомотивная бригада должна чётко зафиксировать место остановки локомотива, МВПС, ССПС после схода и столкновения по оси головной автосцепки путём установки надёжных ориентиров или нанесения специальных меток на пути, обочинах, опорах, заборах и так далее, что необходимо для определения на местности фактического тормозного и пройденного с начала схода подвижного состава пути.

14. При выполнении регламента действий работников ОАО «РЖД» при вынужденной остановке поезда на перегоне и оказании ему помощи вспомогательным локомотивом, утверждённого распоряжением ОАО «РЖД» от 27 февраля 2015 г. № 554р, дополнительно обеспечить ограждение пассажирского поезда при обслуживании в «одно лицо» порядком, указанном в пункте 3 распоряжения ОАО «РЖД» от 28 июня 2012 г. № 1281р «Об утверждении Порядка ограждения поезда на инфраструктуре ОАО «РЖД» при его обслуживании одним машинистом».

15. В целях исключения случаев превышения скорости локомотивная бригада должна выполнять регламент переговоров между машинистом и помощником машиниста при следовании по участку железной дороги или маневровой работе согласно Приложению № 20 к инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Регламент переговоров при поездной и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации», а также докладывать достигнутую скорость после каждой постановки контроллера машиниста в «0» положение. При проследовании места ограничения скорости всем поездом помощник машиниста должен вычеркнуть из своей выписки пройденный

километр. Выписка предупреждений помощника машиниста по окончании рейса должна сдаваться вместе со скоростемерной лентой.

Машинист локомотива при выполнении регламента переговоров подтверждает переданную команду дежурной по станции, составителя поездов, поездного диспетчера (при выполнении регламента «Минута готовности», перед приведением локомотива в движение, при следовании в пути и так далее) словами: «ВИЖУ выходной (маршрутный, проходной, маневровый и так далее) зелёный (жёлтый, два жёлтых и так далее)».

16. Скорость проследования светофоров:

1) с одним жёлтым немигающим огнём должна быть не более 60 км/ч пассажирским и не более 50 км/ч грузовым поездом и ССПС;

2) скорость проследования светофора с жёлтым немигающим огнём, ограничивающим блок-участок длиной менее тормозного пути, должна быть не выше 40 км/ч;

3) скорость проследования входного светофора с двумя жёлтыми огнями не более 50 км/ч;

4) при следовании на запрещающий сигнал на перегоне скорость поезда, МВПС, ССПС или одиночного локомотива за 400 - 500 метров до него должна быть не более 20 км/ч.

Запрещается отправляться пассажирскому поезду на станциях на жёлтый сигнал выходного светофора, до появления более разрешающего показания или получения указания ДСП, ДНЦ.

17. Скорость движения при отправлении с железнодорожной станции на неправильный железнодорожный путь на двухпутных (многопутных) участках, оборудованных постоянно действующей двухсторонней автоблокировкой для движения по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивного светофора должна быть не более 40 км/ч.

18. При ведении поезда по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора машинист поезда и его помощник обязаны при зеленом огне на локомотивном светофоре следовать со скоростью, установленной для данного перегона, но не более 100 км/час с пассажирским (пригородным) поездом, 80 км/ час – с грузовым и ССПС.

19. Скорость следования поезда к запрещающему сигналу на станции:

1) скорость следования поезда к запрещающему сигналу на станции за 400-500 метров до светофора не должна превышать более 20 км/ч с последующим плавным снижением скорости и остановкой, не проезжая его;

2) скорость следования одиночного локомотива к запрещающему сигналу на середине пути приёма станции не более 20 км/ч с остановкой напротив поста дежурной по станции, не загораживая при этом обзор для осмотра проходящих поездов.

Скорость следования электропоезда при следовании к остановочной платформе под красный сигнал светофора, расположенного в непосредственной близости от платформы, и при приёме на тупиковый путь – не более 15 км/ч за 200 метров до светофора или тупиковой призмы, за 50 метров до светофора или тупиковой призмы – не более 5 км/ч.

20. При отсутствии тормозного эффекта после применения ступени торможения при следовании на запрещающий сигнал светофора выполнить экстренное торможение.

Машинисту, при отказе в работе крана машиниста, принять все меры к остановке поезда. При невыявлении причины отказа тормозного оборудования вывод поезда с перегона производить вспомогательным локомотивом.

21. Останавливать поезд, МВПС, ССПС и одиночный локомотив на перегоне не ближе 200 метров от запрещающего сигнала поездным краном машиниста усл. № 394 (395). После остановки поезда, локомотив затормаживать краном усл. № 254 до давления в тормозных цилиндрах 3,8-4,0 кгс/см² и фиксировать в 6-ом положении, а реверсивную рукоятку ставить в нулевое положение. При поездной работе останавливать поезд, в том числе одиночный локомотив, вспомогательным тормозом без применения автоматических тормозов запрещается независимо от показания напольного светофора. Остановку подвижного состава, оборудованного комплексным локомотивным унифицированным устройством безопасности (далее КЛУБ-У), производить согласно инструкции по эксплуатации устройства КЛУБ-У (УП) за 150-100 метров перед запрещающим сигналом.

При следовании на запрещающий сигнал и при подъезде к тупиковой призме категорически запрещается применение электрического (рекуперативного или реостатного) или гидродинамического тормоза, при отсутствии замещения его автоматическим электропневматическими тормозом.

22. При наличии на станции пешеходного перехода, пересекающего приёмо-отправочные пути и оборудованного автоматической пешеходной сигнализацией, после остановки в пределах приёмо-отправочного пути проявлять особую бдительность перед пешеходным переходом.

23. Перед предвходным (предупредительным к входному светофору) светофором машинист и помощник машиниста обязаны проверить величину давления в тормозной и напорной магистралях по манометрам в кабине управления, положение ручек: комбинированного крана и крана машиниста повторить их показание и соответственно положение.

24. В целях исключения отяжки хвостовой части поезда после его остановки на станции, путь (часть пути) приёма, которой расположен на подъёме и имеет предельную по вместимости данного состава длину, о чем локомотивная бригада заблаговременно должна быть проинформирована

дежурным по станции (при диспетчерской централизации – поездным диспетчером участка), машинист обязан остановить поезд, подтянув его вплотную к запрещающему сигналу в режиме тяги с последующим применением автоматических тормозов. Отпуск тормозов поезда производить по указанию дежурного по станции.

В случаях остановки грузового поезда, длина которого менее вместимости пути, оборудованного сбрасывающим башмаком, остряком или сбрасывающей стрелкой, не доезжая до выходного светофора (при отсутствии до предельного столбика), во всех случаях машинист производит доклад дежурной по станции об остановке с удержанием поезда на тормозах, и только после согласования своих действий с дежурной по станции отпускать автотормоза и производить подтягивание состава к светофору (при отсутствии к предельному столбику).

25. При движении поезда на запрещающий сигнал помощник машиниста обязан стоять рядом с машинистом и с периодичностью 20-30 секунд напоминать ему: «Красный, следуем в тяге (на выбеге), давление в тормозной магистрали, скорость за 400-500 метров не более 20 км/ч». На расстоянии менее 400 м помощник машиниста производит доклад «Следуем на красный» с периодичностью 20-30 сек. Машинист обязан при этом повторять: «Понял, впереди красный» и заблаговременно принимать меры к остановке.

Одновременно следует осуществлять контроль положения рукоятки крана машиниста и главного контроллера, за давлением воздуха в тормозной магистрали, скоростью движения, положением каждого стрелочного перевода в маршруте следования.

26. Если при следовании по кодированным участкам пути на локомотивном светофоре появился белый огонь, машинист должен немедленно принять меры к снижению скорости и вести поезд до следующего светофора или до появления разрешающего показания на локомотивном светофоре с особой бдительностью и скоростью не более 40 км/ч, а переезды, мосты и тоннели, расположенные на этом блок-участке, проследовать со скоростью не более 20 км/ч. Негорящий сигнал на проходном светофоре при белом огне на локомотивном требует немедленной остановки. О местах появления белого огня на локомотивном светофоре докладывать дежурным по станциям, ограничивающих данный перегон, на участках с диспетчерской централизацией – поездному диспетчеру. В журнале формы ТУ-152 и на скоростемерной ленте отмечать место появления белого огня и возможную причину его появления.

27. При следовании по некодированному пути перед входными сигналами переключать тумблер «ДЗ» в положение «АЛСН» на периодичность проверки бдительности 30-40 сек, и следовать так до выходного сигнала, после чего

переходить на периодичность 60-90 сек.

28. Запрещается отключать системы безопасности в случае их сбоев в работе при следовании на запрещающее показание напольного светофора (на станции и перегоне).

29. В случае приёма и отправления поезда по некодировемым путям станций локомотивная бригада должна следовать установленным порядком как на запрещающий сигнал светофора в тех случаях, когда она не видит и не предупреждена о наличии разрешающего показания выходного светофора с пути приёма или отправления поезда.

Безостановочное движение поездов по путям станций, необорудованным путевыми устройствами АЛС и наличии белого огня на локомотивном светофоре (при автоблокировке) запрещено.

30. Порядок использования системы автоматического управления торможением поезда:

30.1. При следовании на запрещающее показание напольного светофора по некодировемым путям станций запрещается пользоваться кнопкой «ОТПР» на пульте управления САУТ-ЦМ.

30.2. При следовании по участкам, оборудованным путевыми устройствами САУТ, то есть, когда на пульте машиниста (ПМ САУТ) индицируется расстояние до точки прицельной остановки ΔS , задаваемое путевым устройством САУТ или локомотивной базой данных:

а) машинисту запрещается нажимать кнопку «ПОДТЯГ», если остановка поезда будет произведена до окончания счёта расстояния на индикаторе S_m (то есть не требуется прибывать вплотную к светофору);

б) на участках, необорудованных путевыми устройствами САУТ, при следовании на запрещающий сигнал выходного (маршрутного) светофора руководствоваться пунктом 4.6 руководства по эксплуатации САУТ-ЦМ/485 № 97Ц.06.00.00-01 РЭ. При этом необходимо учитывать, что автоматической записи минимальной длины блок-участка не происходит, вместо этого САУТ производит плавное снижение допустимой скорости темпом служебного торможения до «0» км/ч, поэтому при появлении на локомотивном светофоре «красно-желтого» или «белого» огня, необходимо нажать кнопку «ПОДТЯГ» на пульте управления САУТ. При этом на индикаторе « S_m » задаётся расстояние 300 метров, программная скорость САУТ будет равна 32 км/ч повторно пользоваться кнопкой «ПОДТЯГ» разрешается только тогда, когда расстояние в строке индикатора « S_m » обнулилось;

в) запрещается отправление с выключенными устройствами САУТ.

30.3. При выявлении случаев нарушения порядка использования САУТ машинистами локомотивов, указанных в пп. 30.1, 30.2, проводить разбор лично начальнику эксплуатационного локомотивного депо и считать данные

действия, не совместимыми с занимаемой должностью.

30.4. Маневровую работу производить с включённым тумблером общего питания САУТ-ЦМ, при этом на ПУ САУТ тумблер должен находиться в положении АЛСН.

31. При подъезде к входным и выходным сигналам и проследовании отдельных пунктов, переездов при следовании по местам ограничения скорости, а также при «белом» огне на локомотивном светофоре помощник машиниста должен находиться в кабине управления и стоя вести наблюдение за свободностью пути и показаниями сигналов. В остальных случаях в отсутствие помощника машиниста в кабине, машинист управляет поездом стоя, кроме машинистов МВПС.

32. При приёме или отправлении поездов по приказам дежурных по станциям или поездных диспетчеров, при проследовании маневровых светофоров с запрещающим показанием делать об этом отметку на скоростемерной ленте или на бланке отчёта (при следовании с локомотивами, оборудованными КЛУБ-У, КПД-3) и производить запись в книгу «Замечания машиниста».

33. Не открывать двери моторвагонного состава при движении по соседним путям других поездов на станциях и у островных платформ остановочных пунктов до проследования головой встречного поезда хвостового вагона электросекции.

34. Если на станцию прибывает поезд, не уместящийся в границах полезной длины пути приёма, то дежурный по станции по радиосвязи может передать машинисту данного поезда разрешение на безостановочное (впредь до получения команды или сигнала остановки) проследование выходного (маршрутного) светофора пути приёма по маневровому лунно-белому огню данного светофора при погашенном красном огне.

При неполучении такого приказа машинист прибывающего поезда при наличии лунно-белого огня на выходном (маршрутном) светофоре обязан остановиться, не проезжая выходного (маршрутного) светофора пути приёма.

35. При переходе с поездной работы на маневровые передвижения и обратно производить протягивание скоростемерной ленты или распечатку астрономического времени КПД-Зв/и и дублировать вид работы и литер маневрового светофора непосредственно перед началом движения и в дальнейшем следовать по маршруту с дублированием о показании каждого маневрового светофора и положений каждого стрелочного перевода, входящего в маршрут следования.

Отцепку локомотива от прибывшего на станцию поезда машинисту проводить только после получения сообщения дежурного по станции о закреплении состава поезда.

При переходе на маневровый режим и последующее следование локомотива, МВПС, ССПС, оборудованного системой КЛУБ-У (УП), после открытия светофора и получения команды дежурной по станции на производство маневровой работы установить следующий порядок:

а) убедиться в разрешающем показании маневрового светофора и выполнить установленный регламент переговоров при маневровых передвижениях;

б) нажать кнопку «ВК» на БВЛ-У (клавиатуре БИЛ-В, БИЛ-УТ, БИЛ-М), время удержания кнопки «ВК» должно быть не менее 1,5 секунд;

в) при остановке на расстоянии менее 200 метров от маршрутного или выходного светофора (если расстояние более 200 метров дополнительно произвести остановку перед светофором не далее 200 метров):

убедиться повторно в разрешающем показании маневрового светофора;

проследовать его при красно-жёлтом показании на БИЛ и БИЛ-ПОМ;

г) при появлении красного огня на БИЛ и БИЛ-ПОМ путём одновременного нажатия на РБ и ВК переключить на белый;

д) произвести остановку локомотива, МВПС, ССПС и перевести режим движения с поездного на маневровый нажатием на БВЛ кнопки РМП;

е) дальнейшее следование локомотива производить на маневровом режиме при белом показании БИЛ, БИЛ-ПОМ согласно пункту 3.3.3.4 руководства по эксплуатации устройства КЛУБ-У 36991-00-00 РЭ.

36. При производстве маневровой работы в «одно лицо» машинист и составитель обязаны взаимно дублировать показания и литер маневрового светофора.

37. При маневровых передвижениях управление МВПС, одиночным локомотивом и ССПС производить только из передней кабины (с переднего по движению пульта управления ССПС).

38. Запрещается машинисту передавать управление локомотивом помощнику машиниста в течение первого полугодия совместной работы, за исключением случаев специальной стажировки помощников машиниста с опытными машинистами, а также при неблагоприятной видимости, до личной проверки действия автотормозов в пути следования, при производстве манёвров с вагонами, занятыми людьми, негабаритными и опасными грузами. Передавать управление помощнику машиниста допускается только после оформления приказа отделом кадров о проведении обкатки и дачи заключения машиниста-инструктора в формуляре помощника машиниста.

39. В соединённых поездах с локомотивами в голове и в середине состава машинист первого поезда обязан предупреждать локомотивную бригаду второго о приближении к нейтральной вставке, к местам опускания токоприёмника. Для сдвоенных электропоездов руководствоваться стандартом

предприятия пригородных перевозок по организации взаимоинформации между машинистами.

40. При получении информации от работников постов безопасности, машинистов других поездов об искрении в составе и прочих неисправностях принимать меры к остановке поезда и проверке его состояния проходом помощника машиниста до хвостового вагона и убеждения о наличии красного диска со светоотражателем у буферного бруса с правой стороны, перекрытого и привязанного проволокой концевого крана вагона, тормозного рукава, заведённого за цепочку автосцепки, номера вагона, соответствующего номеру, указанному в справке по обеспечению поезда тормозами и исправном их действии.

Если неисправность выявить не удалось, открытием концевого крана вызвать срабатывание автотормозов с проверкой их действия у хвостового вагона с записью его номера, а при возвращении на локомотив сверить номер хвостового вагона с номером в натурном листе или справке о тормозах формы ВУ-45.

При подозрении на заклинивание колёсных пар тщательно осмотреть их по кругу катания с продвижением поезда. При выявлении дефектов на колёсных парах вагонов (ползун, навар) тщательно замерить величину выявленного дефекта и обязательной протяжкой подвижного состава. При обнаружении дефектов колёсных пар, требующих ограничения скорости, данный дефект повторно осматривает машинист, для уточнения дальнейшего следования с докладом об этом дежурным по станции, ограничивающих перегон и поезвному диспетчеру.

Порядок проследования неисправных светофоров или запрещающих показаний проходных, входных, выходных и маршрутных светофоров

41. Обеспечить порядок действий при проследовании неисправных или запрещающих показаний проходных, входных, выходных и маршрутных светофоров:

41.1. После остановки поезда у запрещающего сигнала проходного светофора и выяснения свободности впереди лежащего блок-участка, проходной светофор с запрещающим показанием проследовать с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, со скоростью не более 20 км/ч. При переключении на локомотивном светофоре огней с «красного» на «красно-жёлтый», «жёлтый», «зелёный» зафиксировать километр и пикет, немедленно остановиться и осмотреть состояние рельсов на предмет наличия трещины или их повреждения (при наличии трещины возможно также искрение в этом

месте). Если ничего не обнаружено, то проташить состав 20 - 30 см вновь осмотреть состояние рельс (так как при первичном осмотре возможно нахождение колеса на трещине).

Машинисту поезда (до прибытия работника пути) движение по лопнувшему рельсу во всех случаях запрещается. Машинист обязан сообщить о неисправности пути ДСП или ДНЦ с указанием места и характера неисправности. Порядок пропуска поездов в каждом случае устанавливает работник дистанции пути по должности не ниже бригадира. Работник дистанции пути записывает в журнале ТУ-152 время, скорость проследования по лопнувшему рельсу, фамилию и должность.

Если после повторного осмотра ничего не обнаружено:

а) при разрешающем показании локомотивного светофора следовать со скоростью не более 40 км/ч;

б) если после проследования изолированного стыка на локомотивном светофоре загорается «красный» огонь, то следовать со скоростью не более 20 км/ч;

в) в случае, если причина установлена, локомотивная бригада проследует место без остановки.

41.2. Остановка поезда для выявления неисправности рельсовой цепи (излом рельса и тому подобное) при появлении разрешающего показания на локомотивном светофоре после проследования светофора с запрещающим и непонятным показанием не требуется в следующих случаях:

41.2.1. После проследования входных, маршрутных светофоров с запрещающим и непонятным показанием, порядком установленным ИДП.

40.2.2. После проследования выходных светофоров с запрещающим и непонятным показанием, порядком установленным ИДП.

41.2.3. При появлении разрешающего показания локомотивного светофора после красно-жёлтого огня локомотивного светофора непосредственно после проследования изолирующего стыка у проходного светофора, машинист может следовать, руководствуясь показаниями локомотивного светофора, но со скоростью не более 40 км/ч до следующего светофора.

41.2.4. При проследовании проходных светофоров с запрещающим или непонятным показанием на следующих участках, оборудованных автоблокировкой с тональными рельсовыми цепями Петушки – Владимир – Федулово, Сарыево – Гороховец; Буреполом – Иготино, Окская – Арзамас-1; Поздино – Полуй; Бумкомбинат – Просница; Ковров – Волосатая; Красный узел – Нуя, Свияжск – Куланга.

Порядок действий при неисправности приборов безопасности и

радиосвязи

42. Запрещается отправлять локомотивы, МВПС, ССПС с неисправными устройствами АЛСН, КЛУБ, КПД, САУТ, РС, ТСКБМ и дополнительными приборами безопасности из основных, оборотных депо, за исключением депо, где не производится обслуживание и ремонт соответствующего прибора безопасности. В таких случаях электровоз или МВПС, ССПС должен быть направлен в ближайшее базовое депо для проведения ремонта данных устройств:

а) при неисправности АЛСН, КЛУБ, КПД или РС локомотив или МВПС, ССПС отправляется в нерабочем состоянии или на двойную тягу вторым, а также в составе сплотки;

б) при неисправностях САУТ, ТСКБМ во главе поезда по приказу поездного диспетчера.

43. Неисправностями приборов безопасности считаются:

43.1. АЛСН, КЛУБ:

а) более разрешающее показание АЛСН, БИЛ КЛУБ по отношению к напольным светофорам;

б) отсутствие свистка при смене показаний светофора или отсутствие периодической проверки бдительности;

в) невозможность прекращения свистка ЭПК нажатием рукоятки бдительности;

г) неисправность скоростемера, КПД, связанная с регистрацией скорости;

д) перегорание одновременно лампочек «красно-жёлтого» и «жёлтого огня» светофора АЛСН, БИЛ КЛУБ;

е) потеря питания АЛСН, БИЛ КЛУБ;

ж) наличие устойчивого «белого огня» на локомотивном светофоре или БИЛ при следовании по блок-участку и сохранении его после проследования путевого светофора, ограждающего следующий блок-участок;

и) погасание огня на блоке БИЛ.

43.2. САУТ – непрерывный свисток ЭПК, произошедший по вине устройств САУТ и не прекращающийся после нажатия на рукоятку бдительности (РБ). При этом необходимо выполнить следующие действия:

а) выключить – включить тумблер АЛС-САУТ на пульте машиниста, проконтролировать показания допустимой и фактической скорости;

б) если свисток ЭПК не прекращается, переключить питание САУТ общим тумблером с выдержкой не менее 10 секунд;

в) работа не восстановилась – выключить систему последовательно тумблером АЛС-САУТ в положение АЛС, затем общим тумблером питания;

- г) произвести повторное включение на следующем блок-участке;
- д) если работа САУТ не восстановилась – САУТ выключить до конца поездки и следовать по приказу поездного диспетчера;
- е) работа восстановилась – следовать далее с включёнными устройствами;
- ж) если допустимая скорость ниже фактической и соответствует установленной начальником железной дороги, запрещается отключать устройства САУТ.

44. В пассажирском и грузовом движении при работе с помощником машиниста (в «два лица»):

44.1. При неисправности КЛУБ, АЛСН – следовать по приказу поездного диспетчера до пункта смены локомотивной бригады или основного депо.

44.2. При неисправности САУТ следовать по приказу поездного диспетчера до пункта смены локомотивной бригады или основного депо, где производится обслуживание и ремонт САУТ. По прибытию на станцию смены локомотивных бригад, где не производится обслуживание и ремонт САУТ, составлять акт осмотра устройств САУТ командно-инструкторским составом депо, дальнейшее следование по вновь затребованному приказу поездного диспетчера.

45. При работе без помощника машиниста (в «одно лицо»):

45.1. При неисправности КЛУБ, АЛСН или САУТ – следовать до первой станции по приказу поездного диспетчера, где затребовать вспомогательный локомотив.

45.2. При неисправности ТСКБМ – следовать до пункта смены локомотивных бригад или основного депо.

46. Следование поезда до основного депо или пункта оборота локомотивной бригады с неисправной АЛСН или КЛУБ осуществляется следующим порядком:

46.1. При вступлении на первый участок приближения дежурный по станции (на участках с диспетчерской централизацией – поездной диспетчер) обязан информировать машиниста локомотива по радиосвязи о порядке следования по станции и предстоящих задержках у запрещающих сигналов.

46.2. При проследовании станции помощник машиниста обязан находиться возле кресла машиниста, дублировать: показания светофора, положение стрелок, свободу пути, подавать сигнал бодрствования кратковременным миганием в ночное время буферных фонарей и звуковым сигналом малой громкости.

46.3. Машинист локомотива, МВПС исходя из условий видимости, показаний сигналов напольных светофоров, знаков ограничения скорости определяет скорость следования поезда при неисправности основных систем

безопасности АЛСН, КЛУБ:

а) при наличии сообщения от ДНЦ, ДСП о свободности межстанционного перегона следовать со скоростью не более 100 км/ч для пассажирских поездов и МВПС и не более 70 км/ч для грузовых поездов;

б) при отсутствии сообщения от ДНЦ, ДСП о свободности межстанционного перегона следовать при зеленом огне путевого светофора со скоростью не более 80 км/ч для пассажирских поездов и МВПС и не более 50 км/ч для грузовых поездов.

46.4. Скорость проследования проходного светофора с жёлтым немигающим огнём должна быть не более 40 км/ч, а входного, маршрутного и выходного с жёлтыми огнями – не более 25 км/ч.

46.5. Скорость проследования головным локомотивом переездов, мостов, тоннелей не более 40 км/ч, с особой бдительностью.

46.6. При неисправности скоростемера, КПД, КЛУБ-У, во время которой невозможна индикация скорости, контроль скоростей производить по индикаторам других систем (САУТ, автоведение и тому подобное) при безусловном наличии приказа ДНЦ.

47. Обслуживание и ремонт САУТ производится в производственных участках Горький-Муром, Лянгасово-Киров, Агрыз-Юдино, Красноуфимск.

48. Все случаи отказа устройств КЛУБ, АЛСН, САУТ, ТСКБМ, РС оформляются установленным порядком, копии документов пересылаются в депо приписки локомотива, МВПС в суточный срок.

49. В случае возникновения неисправности поездной радиосвязи:

49.1. Машинист локомотива, моторвагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава обязан сообщить (лично или через помощника машиниста, кондуктора, начальника пассажирского поезда и другими имеющимися средствами связи) об этом поездному диспетчеру или дежурному по станции с ближайшей железнодорожной станции (раздельного пункта или железнодорожного переезда) и следовать по приказу ДНЦ до пункта смены локомотивных бригад, где имеется пункт технического обслуживания локомотивов или контрольный пост радиосвязи, используя для переговоров исправный частотный диапазон.

49.2. ДНЦ лично или через ДСП обязан проверить связь с машинистом в исправном диапазоне и дать регистрируемый приказ на дальнейшее следование.

49.3. При неисправности КВ диапазона радиостанции, информацию, речевого информатора КТСМ, УКСПС, а также другую информацию, связанную с изменениями поездной обстановки на перегоне, ДСП или ДНЦ должны продублировать машинисту по УКВ диапазону радиостанции.

49.4. При выходе из строя КВ и УКВ диапазонов радиостанции на

локомотиве машинист должен довести поезд до ближайшей станции, где заказать вспомогательный локомотив.

49.5. На участках с диспетчерской централизацией при выходе из строя поездной радиосвязи КВ-диапазона машинист локомотива должен довести поезд до ближайшей станции, где заказать вспомогательный локомотив.

49.6. При выходе из строя радиосвязи КВ или УКВ-диапазона на локомотиве пассажирского поезда, обслуживаемого одним машинистом, машинист должен довести поезд до ближайшей станции, где заказать вспомогательный локомотив.

49.7. При выходе из строя радиосвязи КВ и УКВ диапазона на МВПС машинист должен довести поезд до конечной станции при условии нахождения помощника машиниста в задней кабине, а также исправной межкабинной связи, исправной и включенной радиосвязи в задней кабине.

Следование поезда осуществляется по приказу ДНЦ.

49.8. С целью исключения мешающего влияния крупных узловых станций на примыкающие диспетчерские круги и обеспечения надёжного действия двухсторонней радиосвязи машинистов подвижного состава с ДСП, ДНЦ используются частотное и диапазонное деление ПРС по участкам железной дороги. Для работы ПРС используются следующие основные диапазоны и частоты:

а) ГМВ диапазон (частота 2,130 МГц) на участках: Петушки – Чепца, Черусти – Дружинино (транспортные коридоры железной дороги); Нижний Новгород – Арзамас; Котельнич-1 – Свеча; Киров – Сусоловка; Свияжск – Елхово; Зеленый Дол – Яранск; Зеленый Дол – Волжск; Ковров – Муром;

б) ГМВ диапазон (частота 2,150 МГц) на участках: Канаш (искл.) – Красный Узел (искл.);

в) МВ диапазон (частота 151,825 МГц) на участках:

Арзамас-1 – Красный Узел, Шатки – Берещино, Окская – Metallist, Толоконцево – Моховые Горы, Доскино – Нижний Новгород-Сортировочный чётная система – Кустовая, Петряевка – Нижний Новгород-Сортировочный чётная система – Кустовая, Панасюк – Подосиновец, Сусоловка – Христофорово, Гирсово – Слободское, Яр – Верхнекамская, Канаш – Чебоксары – Новочебоксарск, Казань – Аэропорт, Ижевск – Воткинск, Люкшудья – Кильмезь, Армязь – Ужуиха – Сайгатка – Каучук, Амзя – Нефтекамск-пассажирский; Ижевск – Зилай – Агрыз – Алнаши;

г) МВ диапазон на участках:

Владимир – Тумская (частота 151,875 МГц);

Волосатая – Нерудная (частота маневрового района ст. Волосатая 154,000 МГц);

Ильино – Фролищи (частота маневрового района ст. Ильино

153,000 МГц);

Нижний Новгород-Московский – Заволжье (частота 151,875 МГц).

49.9. Перечень станций, где имеются контрольно-ремонтные пункты: Владимир, Нижний Новгород-Сортировочный, Лянгасово, Киров, Муром 1, Арзамас 2, Канаш, Юдино, Казань, Агрыз, Ижевск, Красноуфимск.

49.10. Перечень станций, где имеются контрольные пункты проверки устройств радиосвязи: Владимир, Муром 1, Арзамас 2, Нижний Новгород-Сортировочный, Сергач, Нижний Новгород-Московский, Канаш, Лянгасово, Киров, Юдино, Казань, Балезино, Ижевск, Агрыз, Красноуфимск.

50. Перечень перегонов для обязательной проверки машинистами встречных локомотивов работы поездной радиосвязи путём вызова друг друга:

На однопутных участках радиосвязь между машинистами встречных поездов проверяется при каждом скрещении. Первым вызывает машинист чётного поезда или стоящего на скрещении.

Участок Петушки – Балезино:

Боголюбово-Второво, Гостюхино-Сарыево, Чулково-Гороховец, Линда-Осинки, Шеманиха-Уста, Тоншаево-Пижма, Шалегово-Оричи, Просница-Ардаши, Фаленки-Яр.

Участок Котельнич – Шарья:

Котельнич-1 – Ацвеж, Поназырево – Супротивный.

Участок Вековка – Дружинино:

Заколпье-Алферово, Перевозская-Смагино, Шумерля-Вурнары, Коинсар-Кукмор, Саркуз-Люга, Пычас-Карамбай, Бугрыш-Сарапул, Кама-Армязь, Куеда-Чернушка, Чад-Черная Речка, Уфимка-Афанасьевский, Бисертский Завод-Солдатка.

11. Меры по обеспечению безопасности движения поездов в вагонном хозяйстве

1. Меры для предотвращения отказов в работе автотормозов и автосцепного устройства.

1.1. При температуре наружного воздуха минус 25°C и ниже перед полным опробованием тормозов производить однократное служебное торможение и отпуск с последующей зарядкой тормозной магистрали до установленного давления.

1.2. В зимнее время при температуре наружного воздуха минус 25°C и ниже в поездах своего формирования перед полным опробованием тормозов производить 3-х кратное торможение от установки УЗОТ.

1.3. Для снижения вероятности образования ползунов на поверхности катания колёсных пар пассажирских вагонов в зимний период (до апреля

месяца включительно) регулировку тормозной рычажной передачи при колодочном тормозе осуществлять с обеспечением выхода штоков тормозных цилиндров в интервале 145-160 мм.

1.4. При проведении полного опробования тормозов обеспечить обязательное нахождение осмотрщика вагонов в кабине локомотива для проверки плотности тормозной сети поезда с последующей росписью осмотрщика вагонов в графе № 6 маршрута машиниста.

1.5. При проведении сокращённого опробования автотормозов во всех поездах проверку действия автотормозов двух хвостовых вагонов производить через 2 минуты после срабатывания их на торможение с подачей команды «Отпустить тормоза» осмотрщику вагонов, находящемуся на локомотиве.

1.6. В целях недопущения отцепок вагонов и длительных задержек поездов в пути следования из-за неисправности магистрального воздухопровода обеспечить станции, где находятся пункты технического осмотра вагонов, обводными рукавами длиной 25 метров.

1.7. С целью минимизации времени задержек поездов в пути следования по причинам неисправности магистрального воздухопровода и изломов подводящих труб воздухораспределителей проводить работу по укомплектованию технических аптечек на стационарных постах безопасности, а также на локомотивах (по заявкам эксплуатационных локомотивных депо) согласно «Инструкции по организации работы системы контроля технического состояния подвижного состава в пути следования в границах Горьковской железной дороге», утверждённой приказом от 6 ноября 2017 г. № Горьк-111.

1.8. Проводить на ПТО перед началом смен тестирование осмотрщиков вагонов на знание инструкций по техническому обслуживанию вагонов и охране труда с использованием промышленных рабочих станций с охватом не менее 10 % осмотрщиков вагонов от смены.

1.9. Для повышения качества ремонта автотормозного оборудования запретить использование самодельных установок для испытания тормозов вагонов на текущем отцепочном ремонте при наличии и возможности использования УДТМ заводского изготовления. Разрешить работу на самодельных установках только при невозможности использования УДТМ, в том числе при низких температурах и неисправностях только с личного разрешения начальника эксплуатационного вагонного депо.

2. Меры по предотвращению схода подвижного состава, изломов шеек осей, элементов колёсных пар, изломов боковых рам и надрессорных балок.

2.1. Обеспечить расследование случаев отцепок вагонов по гребню роликовых букс в строгом соответствии с требованиями Положения о порядке служебного расследования и учёта транспортных происшествий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации

железнодорожного транспорта, событий по вагонному комплексу ОАО «РЖД», утверждённого распоряжением ОАО «РЖД» от 13 июля 2007 г. № 1305р.

В целях правильного учёта случаев отцепок вагонов от грузовых поездов в пути следования на промежуточных железнодорожных станциях из-за грения букс, обеспечить учет случаев отцепок вагонов в соответствии с распоряжением от 8 июня 2016 г. № 24 НЗ-РБ-12/р «Об учёте случаев отцепок вагонов от грузовых поездов в пути следования на промежуточных железнодорожных станциях из-за повышенного нагрева буксовых узлов».

2.2. В целях исключения случаев отправления с ПТО грузовых вагонов, имеющих неисправности, зафиксированные системами обнаружения вагонов с отрицательной динамикой «АСООД», вагонным эксплуатационным депо производить 100 % осмотр вагонов с тревожными показаниями, с дальнейшим занесением результатов осмотра в утверждённые формы отчётности. При осмотре вагонов с тревожными показаниями руководствоваться инструкцией по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации. Отцепка вагонов по тревожным показаниям ТР-1, ТР-2, ТР-3 не является обязательной и решение о продолжении движения вагонов принимает руководитель смены. Проводить ежемесячно анализ функционирования «АСООД» в эксплуатационных вагонных депо и ежеквартально в службе вагонного хозяйства с разработкой мер по повышению эффективности их использования.

2.3. В соответствии с приказом от 8 декабря 1998 г. № 28Ц МПС России «О мерах по улучшению организации работы пунктов технического обслуживания вагонов» проводить в вагонных депо ежедекадный, а в службе ежемесячный анализ работы аппаратуры КТСМ, УКСПС для оценки эффективности их работы, систематизации основных недостатков и внесения корректив в местные инструкции по техническому обслуживанию.

2.4. На технических занятиях в вагонных депо, при инструктажах на рабочих местах и у специальных стендов рассматривать характерные неисправности буксового узла.

2.5. Проводить дорожные и деповские смотры-конкурсы (школы) профессионального мастерства на звание «Лучший осмотрщик грузовых и пассажирских вагонов Горьковской дирекции инфраструктуры», «Лучший начальник ПТО Горьковской дирекции инфраструктуры».

2.6. Для выявления неисправных буксовых узлов на ранней стадии нагрева обеспечить на ПТО, имеющих графиковую остановку поездов на станциях, осмотр вагонов, выявленных средствами контроля КТСМ, с уровнями «Тревога-0, ОД, ОП».

2.7. Обеспечить широкую гласность системы материального вознаграждения за выявление дефектов в ответственных узлах вагонов, утверждённой начальником железной дороги.

2.8. При осмотре колёс, боковин и надрессорных балок уделить особое внимание:

а) на места возможного возникновения неисправностей в боковых рамах тележек грузовых вагонов;

б) наличия отслоений окалины, краски, валиков пыли, мазута, ржавчины в местах образования трещин;

в) состояние комплекта рессорного подвешивания, включая фрикционные клинья тележек.

2.9. В целях сокращения задержек поездов из-за сдвига роликовых букс колёсных пар, укомплектовать ПТО, их подразделения и линейные станции, перечень которых утверждён начальником железной дороги, стяжками для фиксации боковых рам тележек вагонов при выводе их с перегона.

2.10. Проводить ежеквартально практические занятия с локомотивными бригадами грузовых и пассажирских поездов по выявлению и устранению неисправностей вагонов в случаях отказов тормозного оборудования, срабатывания устройств КТСМ и УКСПС.

2.11. Проводить по плану практические занятия на пунктах технического осмотра пассажирских вагонов (далее – ЛПТО) по смене колёсных пар пассажирских вагонов с привлечением работников пассажирских вагонных депо ГФ ФПК (далее – ЛВЧД).

2.12. С целью уменьшения количества отцепок в зимний период времени проводить ежедневные предсменные инструктажи работников ПТО по методам выявления трещин дисков, ободьев, гребней, осей колёсных пар, с обращением особого внимания на колёсные пары с толщиной обода менее 35 мм и с наличием дефектов поверхности катания – ползунов и выщербин.

2.13. Уделять повышенное внимание при техническом обслуживании грузовых поездов надёжности затяжки болтов крепления смотровых и крепительных крышек буксовых узлов, исключающей попадания влаги внутрь корпусов букс.

2.14. Проводить обязательную стажировку на пунктах текущего отцепочного ремонта и цехах вагонных ремонтных депо (далее – ВЧДР) вновь назначенных инструкторов и ответственных работников, отвечающих за рекламационную работу.

2.15. Выводку неисправного вагона с линейной станции на станцию, имеющую пункт смены колёсных пар, производить только отдельным локомотивом.

2.16. Для повышения уровня подтверждения и полного устранения причин образования одностороннего износа гребней колёсных пар грузовых вагонов, поступивших в текущий ремонт с разницей толщины гребней колёс на одной оси более 3 мм, для определения основных размеров и установления

причины одностороннего износа производить обмер размеров «М», «b», «Н», «а».

2.17. При получении информации от машиниста поезда через поездного диспетчера о сдвиге буксового узла направлять на место остановки поезда не менее двух квалифицированных работников вагонного хозяйства с приспособлением для стягивания боковых рам тележек, необходимым перечнем инструмента и запасных частей для устранения неисправности, а также обязательным наличием у них 2-х радиостанций для оперативного вывода вагона с перегона.

2.18. Наиболее «уязвимыми» вагонами являются подвижные единицы с наличием неисправностей на поверхности катания колёс, в узле клина гасителя колебаний и изломом пружин. Данные неисправности способствуют возникновению дополнительных нагрузок, отрицательно воздействующих на колёсные пары и боковые рамы.

3. Меры по предотвращению неисправностей кузовов вагонов.

3.1. При производстве текущего отцепочного ремонта устранять неисправности крепления крыш вагонов, которое должно обеспечивать плотное прилегание к верхней обвязке кузова вагона.

3.2. Крепёжные уголки, планки накладки, кронштейны, имеющие трещины, механические повреждения, трещины сварных швов, непровары, износ отверстий под крепёжные болты, заменить новыми или восстановить в соответствии с проектом М 1604 ПКБ ЦВ, утверждённого заместителем начальника главного управления вагонного хозяйства от 7 июня 1994 г.

3.3. При креплении крыши гайки крепёжных болтов обваривать.

3.4. Установить личный контроль недопущения отправления со станций вагонов с открытыми дверями, люками, с неисправными или не приведёнными в транспортное положение разгрузочными устройствами. На вагоны, имеющие неисправности дверных закладок, люковых запоров и не приведённые в транспортное положение, составлять акты общей формы ГУ-23 и отставлять до приведения их работниками структурных подразделений, производивших выгрузку, в транспортное положение.

3.5. Обеспечить доклады осмотрщиков вагонов по результатам встречи поездов сходу вагонным операторам и их фиксирование в графиках исполненной работы с указанием фамилий исполнителей.

4. Меры по сокращению времени на устранение неисправностей грузовых и пассажирских поездов, произошедших в пути следования.

Установить следующий порядок действия при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций:

4.1. По показаниям КТСМ с критическим уровнем нагрева «Тревога-2»:

а) при получении сообщения по показаниям КТСМ с критическим

уровнем нагрева «Тревога-2» сменный диспетчер службы вагонного хозяйства центра управления содержанием инфраструктуры (далее – ЦУСИ) немедленно извещает сменный персонал эксплуатационного вагонного депо, на участке которого произошла остановка поезда, с целью подготовки осмотрщика вагонов к выезду с необходимым инструментом;

б) в течение 5-ти минут сменный диспетчер службы вагонного хозяйства ЦУСИ с поездным диспетчером ДЦУП определяют порядок и организуют выезд осмотрщика вагонов с ближайшего ПТО, ПОТ, ПТП с необходимым инструментом и приспособлением «стяжка» тележки вагона для возможности вывода поезда с перегона при разрушении буксового узла. Диспетчер службы вагонного хозяйства ЦУСИ определяет конкретное ПТО, ПОТ, ПТП, с которого будет направлен осмотрщик вагонов, и определяет время, затраченное на подготовку к выезду. Поездной диспетчер ДЦУП на основании информации, полученной от диспетчера службы вагонного хозяйства ЦУСИ, определяет конкретный поезд, на котором будет отправлен осмотрщик вагонов;

в) после осмотра локомотивной бригадой ролико-буксового узла и установления отсутствия признаков разрушения буксового узла локомотивная бригада действует установленным порядком согласно пункту 3.2 инструкции «О порядке действий причастных работников в случаях остановки грузовых и пассажирских поездов в пути следования по показаниям приборов безопасности КТСМ и оперативному учёту данных остановок», утвержденной приказом от 5 декабря 2011 г. № 581/Н;

г) при выявлении локомотивной бригадой разрушения торцевого крепления, сдвига буксы относительно лабиринтного кольца машинист поезда немедленно оповещает диспетчера ДЦУП;

д) после получения информации от локомотивной бригады о разрушении торцевого крепления, сдвига буксы относительно лабиринтного кольца старший ДГПРУ извещает сменного ревизора по безопасности движения и передает приказ дежурному ближайшего восстановительного поезда о готовности выезда для ликвидации аварийной ситуации до принятия решения осмотрщика вагонов по возможности вывода поезда с перегона;

е) в зависимости от поездной обстановки и расстояния до ближайшей станции поездной диспетчер ДЦУП совместно с диспетчером службы вагонного хозяйства ЦУСИ принимают решение по выводу вагона с перегона с ограничением скорости или устранение неисправности с помощью восстановительного поезда;

ж) после информации осмотрщика вагонов о невозможности вывода с перегона поезда в случаях, указанных в пункте 4.5 инструкции «О порядке действий причастных работников в случаях остановки грузовых и пассажирских поездов в пути следования по показаниям приборов

безопасности КТСМ и оперативному учёту данных остановок», утвержденной приказом от 5 декабря 2011 г. № 581/Н, незамедлительно организовывается выезд установленным порядком работников восстановительного поезда для замены колёсной пары.

4.2. Порядок действия в случае нарушения целостности тормозной магистрали в составе поезда:

а) локомотивная бригада при выявлении нарушения целостности тормозной магистрали (обрыв тормозной магистрали, срыв концевого крана, обрыв подводящей трубки), а также заклинивания рычажной передачи в следствии завала серьги мертвой точки незамедлительно извещает поездного диспетчера ДЦУП до начала устранения неисправности своими силами с целью вызова работников вагонного хозяйства;

б) поездной диспетчер ДЦУП незамедлительно сообщает полученную информацию диспетчеру службы вагонного хозяйства ЦУСИ;

в) при получении сообщения о нарушении целостности тормозной магистрали в составе поезда сменный диспетчер службы вагонного хозяйства ЦУСИ немедленно извещает сменный персонал эксплуатационного вагонного депо, на участке которого произошла остановка поезда, о готовности к выезду на устранение неисправности;

г) в течение 5-ти минут сменный диспетчер службы вагонного хозяйства ЦУСИ с поездным диспетчером ДЦУП определяют порядок и организуют выезд осмотрщика вагонов с ближайшего ПТО, ПОТ, ПТП с необходимым инструментом для устранения неисправности и обводным шлангом для возможности вывода поезда с перегона. Диспетчер службы вагонного хозяйства ЦУСИ определяет ПТО, ПОТ, ПТП, с которого будет направлен осмотрщик вагонов, и определяет время, затраченное на подготовку к выезду. Поездной диспетчер ДЦУП на основании информации, полученной от диспетчера службы вагонного хозяйства ЦУСИ, определяет конкретный поезд, на котором будет отправлен осмотрщик вагонов;

д) в случае устранения неисправности локомотивной бригадой поездной диспетчер ДЦУП принимает меры по извещению и возвращению работника вагонного хозяйства на основное место работы.

12. Меры по обеспечению безопасности движения поездов в путевом хозяйстве

1. Система контроля состояния пути и сооружений

1.1. Проверки пути и сооружений командным составом дистанций пути регламентируются графиком работы командного состава из расчёта нахождения на линии начальника дистанции пути и главного инженера

не менее половины рабочего времени, заместителя начальника дистанции пути не менее двух третей, старшего дорожного мастера не менее трёх четвертей рабочего времени.

1.2. В течение года вся дистанция пути должна быть осмотрена начальником дистанции и главным инженером один раз, заместителем начальника дистанции два раза в год.

1.3. Регламентированные виды, порядок и сроки осмотров и проверок пути, стрелочных переводов, сооружений, путевых устройств и рельсовых цепей:

1.3.1. Контролёр состояния железнодорожного пути, бригадир пути (при отсутствии в штатном расписании участка (ПЧ) контролера состояния железнодорожного пути) выполняет проверки и осмотры согласно таблице 4.2 Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути, утверждённой распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2016 г. № 2288р.

1.3.2. Дорожный мастер выполняет проверки и осмотры согласно таблице 4.2 Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути, утверждённой распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2016 г. № 2288р.

1.3.3. Начальник эксплуатационного участка выполняет проверки и осмотры согласно таблице 4.2 Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути, утверждённой распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2016 г. № 2288р.

Начальник участка является руководителем работ в соответствии с таблицей 2.7 Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утверждённой распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540р.

1.4. Бригадиром и мастером укрупнённой бригады ведётся промер с оформлением книг форм ПУ-28, 29 участков ремонта своих подразделений. Книги промеров формы ПУ-28, 29 ведёт каждое должностное лицо, участвующее при проведении промеров.

1.5. Ежемесячный график осмотра и проверки пути, стрелочных переводов, искусственных сооружений, земляного полотна, путевых устройств и рельсовых цепей для ПК, ПД, ПЧУ разрабатывается на основании установленной периодичности проверки пути, утвержденной начальником дистанции пути (везде, где ПЧ, там и ИЧ!).

Разработка месячного графика осмотра ПК производится в соответствии с установленной нормативной периодичностью, с учетом протяженности участка, количества станций и их классности.

1.6. Периодичность проведения технических аудитов:

Плановый аудит СМБД на уровне дирекции инфраструктуры проводится по плану, составляемому по результатам факторного анализа за прошедший

год, территориальные подразделения функциональных филиалов ОАО «РЖД», находящихся в зоне риска, и по наиболее критичным процессам.

Технический аудит на уровне структурного подразделения проводится в отделах, секторах, цехах, участках производства структурного подразделения дирекции инфраструктуры один раз в год.

2. Организация работ и контроля качества устранения неисправностей II степени, близких по величине к III степени, III и IV степеней

2.1. Учёт, устранение неисправностей пути и отмену ограничений скорости производить в соответствии с «Порядком устранения неисправностей в содержании пути III, IV степени, сочетаний отступлений II, III степени, неисправностей II степени, приближенных к III степени, выявленных вагоном-путеизмерителем», утверждённым вице-президентом ОАО «РЖД» 11 июля 2006 г. № ЦПП-8/35, распоряжением ОАО «РЖД» от 24 июня 2007 г. № 1336р «О порядке учёта и устранения отступлений от норм содержания пути, выявляемых вагонами-путеизмерителями», распоряжением ОАО «РЖД» от 10 марта 2010 г. № 469р «О случае крушения грузового поезда № 3122, допущенного 13 января 2010 г. на перегоне Кварцит – Тарабринский Красноярской железной дороги».

2.2. Работу средств путеизмерения организовывать согласно требованиям «Положения о порядке контроля состояния главных и станционных путей путеизмерительными средствами», утверждённого распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2013 г. № 2956р.

2.3. Не допускать повторение неисправностей пути, выявленных вагонами-путеизмерителями. Начальнику службы пути Горьковской дирекции инфраструктуры, заместителям начальника дирекции – начальникам отделов Горьковской дирекции инфраструктуры (по территориальным управлениям) ежемесячно с причастными работниками рассматривать причины повторов неисправностей пути и текущее состояние пути и сооружений с выработкой комплекса профилактических и корректирующих мер.

2.4. При повторении неисправности III степени:

2.4.1. При 2-х кратном повторе организацию устранения повторившейся неисправности осуществляет начальник дистанции пути, дистанции инфраструктуры (или их заместители). В 3-х суточный срок на место повторившейся неисправности обязан выехать начальник регионального отдела Горьковской дирекции инфраструктуры с составлением акта установленной формы.

2.4.2. При 3-х кратном повторе организацию работ осуществляет лично начальник дистанции пути, дистанции инфраструктуры (или лица, их

замещающие). В трёхсуточный срок на место повторившейся неисправности обязан выехать руководитель службы пути Горьковской дирекции инфраструктуры (заместитель или главный инженер), заместитель начальника железной дороги (по территориальному управлению) для проверки качества устранения повторившейся неисправности с составлением акта установленной формы.

2.4.3. При 4-х кратном повторе организацию работ осуществляет лично начальник дистанции пути, дистанции инфраструктуры (или лица, их замещающие). В трёхсуточный срок на место повторившейся неисправности обязан выехать начальник Горьковской дирекции инфраструктуры для проверки качества устранения повторившейся неисправности с составлением акта установленной формы.

2.5. При повторении неисправности IV степени:

2.5.1. При 2-х кратном повторе организацию работ по устранению повторившейся неисправности осуществляет лично начальник дистанции пути дистанции инфраструктуры (или лица, их замещающие). В трёхсуточный срок на место повторившейся неисправности обязан выехать начальник службы пути Горьковской дирекции инфраструктуры (заместитель или главный инженер) для проверки качества устранения повторившейся неисправности с составлением акта установленной формы.

2.5.2. При 3-х кратном повторе организацию работ по устранению повторившейся неисправности осуществляет лично начальник дистанции пути, дистанции инфраструктуры (или лица, их замещающие). В трёхсуточный срок на место повторившейся неисправности обязан выехать начальник Горьковской дирекции инфраструктуры с составлением отдельного акта установленной формы.

2.6. При повторении неудовлетворительного километра:

2.6.1. При 2-х кратном повторе устранение повторившейся неисправности осуществляет начальник дистанции пути, дистанции инфраструктуры (или их заместители). В трёхсуточный срок на место повторившейся неисправности обязан выехать начальник регионального отдела Горьковской дирекции инфраструктуры с составлением акта установленной формы.

2.6.2. При 3-х кратном повторе организацию работ осуществляет лично начальник дистанции пути, дистанции инфраструктуры (или лица, их замещающие). В трёхсуточный срок на место повторившейся неисправности обязан выехать руководитель службы пути Горьковской дирекции инфраструктуры (заместитель или главный инженер) для проверки качества устранения повторившейся неисправности с составлением акта установленной формы.

2.6.3. При 4-х кратном повторе организацию работ осуществляет лично

начальник дистанции пути, дистанции инфраструктуры (или лица, их замещающие). В трехсуточный срок на место повторившейся неисправности обязан выехать начальник Горьковской дирекции инфраструктуры для проверки качества устранения повторившейся неисправности с составлением акта установленной формы.

2.7. Главные и станционные пути, не проверенные вагонами-путеизмерителями в нарушение установленной периодичности, закрывать для движения поездов уведомлением начальника смены путеизмерительного вагона в адреса ДСП, ДНЦ установленным порядком. Открытие путей (на срок до следующего графического прохода путеизмерительного вагона) производить после комиссионного осмотра пути под председательством начальника (заместителя) станции с участием начальника (заместителя, главного инженера) дистанции пути, дистанции инфраструктуры. По результатам осмотра составлять акт, в котором отражать: промеры пути шаблоном ЦУП через 1 метр по шаблону и уровню на всем протяжении пути (участка), состояние балластного, шпального, рельсового и стрелочного хозяйства и заключение об условиях дальнейшей эксплуатации данного пути. Допускается вместо ручных промеров выполнить измерение пути путеизмерительной тележкой, при этом распечатки графических диаграмм и ведомость формы ПУ-32 должны быть приложены к акту осмотра данного пути. Акты и ведомости промера закрытого участка пути в суточный срок после открытия предоставлять в службу пути и в Центр диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры.

2.8. Пути, не проверенные по графику путеизмерительной тележкой более суток согласно графику работы, для движения поездов закрывать. Открытие данных путей производить только после проверки пути путеизмерительной тележкой. Разрешается открытие пути после проведения натурного промера пути шаблоном ЦУП через 1 метр по шаблону и уровню на всем протяжении пути (участка).

3. Обеспечение безопасности движения поездов при эксплуатации бесстыкового пути

Содержание и ремонт бесстыкового пути осуществлять в строгом соответствии с Инструкцией по устройству, укладке, содержанию и ремонту бесстыкового пути, утверждённой распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2544р (далее – Инструкция), при этом надо иметь ввиду следующее:

3.1. Для создания наиболее благоприятных температурных условий при выполнении текущих и ремонтных работ плети должны закрепляться в оптимальных температурах. В соответствии с Инструкцией для Горьковской железной дороги общая оптимальная температура закрепления составляет от

30° до 40°C.

3.2. Все путевые работы при текущем содержании и при работе путевых машин, связанные с временным ослаблением устойчивости рельсошпальной решетки бесстыкового пути, должны производиться только при условии, что отклонение фактической температуры рельсовых плетей от температуры их закрепления в течение всего периода производства работ не будет превышать допускаемых значений, приведённых в Инструкции.

3.3. При температуре рельсовых плетей, превышающей температуру их закрепления более допускаемой по Инструкции, производить работы, связанные с ослаблением сопротивления бесстыкового пути боковому и вертикальному перемещению, не допускается. В исключительных случаях при необходимости производства неотложных работ до их начала нужно разрядить температурные напряжения.

3.4. Летом при наступлении температуры рельсовых плетей, превышающей их температуру закрепления на 15°C и более, а зимой при понижении температуры на 60°C и более относительно их температуры закрепления или при температуре воздуха -30°C и ниже на весь период действия таких температур, надзор за бесстыковым путем должен быть усилен. Порядок и сроки дополнительных осмотров и проверок бесстыкового пути устанавливает начальник дистанции пути.

3.5. При температуре воздуха более 25°C требуется особенно тщательно следить за положением пути в плане, состоянием балластной призмы, подвижками плетей. Заметные отклонения пути в плане на длине 8÷15 м, выявленные в период действия высоких температур, превышающих температуру закрепления плети на 15°C и более, могут служить признаком начала его выброса. При обнаружении в период действия высоких температур резких углов, коротких неровностей пути в плане следует срочно оградить место неисправности сигналами остановки и немедленно приступить к устранению неисправности.

При отклонении пути в плане по обеим рельсовым нитям на 10 мм и более на длине не более 8÷15 м и превышении температуры рельсовых плетей относительно их температуры закрепления менее чем на 15°C, но при ожидаемом дальнейшем повышении температуры, необходимо ограничить скорость движения поездов до 60 км/ч и устранить эти отклонения после разрядки в плетях напряжений.

3.6. При выявлении отступлений в содержании балластной призмы, включая ширину плеча менее 25 см, заполнение балластом шпальных ящиков на 50 % и менее на протяжении 5 метров и более, до устранения указанных отступлений на период повышения температуры рельсовых плетей относительно температуры их закрепления, скорость движения поездов по

указанному участку ограничивается до 60 км/ч. После пополнения балластной призмы ограничение скорости движения на участке отменяется.

3.7. В случаях, если на участках бесстыкового пути производились работы с разрыхлением балластной призмы (ремонт пути, рихтовка, подбивка шпал) на период действия температуры рельсов, превышающей температуру закрепления плети на 15°C и более, до наработки тоннажа 1,0 млн.т брутто скорость движения поездов должна быть ограничена до 60 км/ч. После стабилизации балластной призмы динамическим стабилизатором пути (ДСП) или пропуска указанного тоннажа ограничение скорости движения поездов отменяется.

3.8. Контроль за угоном плетей осуществляется по смещению контрольных сечений рельсовой плети относительно «маячных» шпал. Эти сечения отмечают поперечными полосами шириной 10 мм, наносимыми при помощи трафаретов несмываемой светлой (белой) краской: на подкладку, на верх подошвы и шейку рельсов внутри колеи в створе с боковой гранью подкладки подкладочных креплений КБ-65, ЖБР-65ПШМ, ЖБР-65ПШ, в створе с боковой гранью верхней площадки шпалы для бесподкладочных креплений ЖБР-65, ЖБР-65Ш, W-30, и в створе с боковой гранью головки анкера креплений АРС-4. На участках с загрязнением рельсовых плетей внутри колеи разрешается наносить риски с наружной стороны колеи.

Контроль за угоном плетей по смещению контрольных сечений рельсовой плети относительно «маячных» шпал осуществляется бригадами пути и дорожными мастерами, и производится ежемесячно с записью величины смещения в книгу промеров формы ПУ-28.

При обнаружении смещений контрольных сечений относительно «маячных» шпал до 5 мм необходимо проверить на участке состояние креплений, заменить дефектные элементы, смазать резьбу болтовых креплений, подтянуть гайки болтов, шурупы, а при креплениях АРС-4 установить монорегулятор на четвертую позицию. В случаях, если смещения плетей наблюдаются на большей половине плети, подтягивание болтов, шурупов производится по всей её длине.

При смещении до 10 мм следует по смещениям рисков на плетях относительно «маячных» шпал определить изменения расстояния (изменение длины плети) между смежными «маячными» шпалами. Если удлинения или укорочения 100-метровых участков плети между «маячными» шпалами не превышают 10 мм, то необходимо:

а) рассчитать изменение температуры закрепления на угнанном участке по методике, приведённой в п.4.2.4. Инструкции;

б) внести полученные изменения в соответствующие Журналы для коротких плетей или в Журналы, прикладываемые к Паспорту-карте длинных

плетей;

в) закрепить плети, поменяв при этом дефектные элементы креплений.

Если укорочение/удлинение 100-метровых участков более 10 мм, то это свидетельствует о значительном отклонении фактической температуры закрепления плетей от первоначальной. Необходимо для проверки достоверности показаний по «маячным» шпалам произвести промеры подвижек их относительно створов.

При близком совпадении показаний по створам и по «маячным» шпалам необходимо произвести регулировку напряжений или разрядку всей плети или её части с вводом в оптимальную температуру закрепления.

Если после обнаружения укорочения плети (смещение рисок «внутри» контрольного 100-метрового участка) ожидается повышение температуры рельсов в прямых и кривых $R \geq 800$ м более чем на 30°C , а в кривых с меньшими радиусами более чем на 20°C , то на период до выполнения регулировки напряжений ограничивается скорость движения до 40 км/ч.

3.9. Контроль за величиной крутящего момента болтов, шурупов осуществляется динамометрическими ключами, усилием прижатия рельсов к основанию анкерных креплений специальными приборами (типа АпАТЭК-ИПК-1 или других) при осенних и весенних осмотрах пути. По результатам контроля, при необходимости, назначается затяжка болтов, шурупов.

Данный контроль должен осуществляться по обеим рельсовым нитям не менее чем на 10 шпалах подряд, расположенных:

1) на коротких плетях (< 800 м) в трёх зонах – на концевых участках (на расстоянии 15-20 м от концов плетей) и в средней части плети;

2) на длинных плетях – на концевых участках и через каждые 500 м по длине плети.

По результатам контроля составляется ведомость, форма которой приведена в приложении 7 Инструкции. Ведомость хранится в техническом отделе дистанции пути в течение 5 лет.

3.10. Работы по устранению отступлений в плане выполнять после детального анализа состояния рельсовых плетей по смещению контрольных сечений относительно «маячных» шпал, при наличии плеча балластной призмы не менее 45 см.

4. Обеспечение безопасности движения поездов при эксплуатации стрелочных переводов, глухих пересечений, башмакосбрасывателей

4.1. Отступления и неисправности, требующие закрытия движения и немедленного устранения:

4.1.1. Неисправности, указанные в пункте 15 приложения № 1 ПТЭ РФ.

4.1.2. Неукрытие остряка рамным рельсом при противошерстном

движении, контролируемое наличием зазора между боковой внутренней гранью головки рамного рельса и наклонной гранью шаблона КОР или универсального шаблона модели 00316.

Измерение производится в двух контрольных точках:

в острие остряка и на расстоянии 350 мм от него для стрелок марок 1/18;

200 мм – для обыкновенных и симметричных стрелок марок 1/11, 1/9;

120 мм – для симметричных стрелок марки 1/6 и перекрестных переводов марки 1/9.

4.1.3. Наличие в зоне остря остряков двух негодных переводных брусьев, не обеспечивающих стабильность рельсовой колеи.

4.1.4. Понижение продольного профиля остряка после шлифовки от поверхности головки рамного рельса более:

в острие – 27 мм;

в сечении 5 мм – 22 мм;

в сечении 20 мм – 6 мм.

4.1.5. Ширина желоба в прямой части контррельса более 50 мм, ширина желоба контррельса на входах менее 84 мм.

4.2. Отступления и неисправности, требующие устранения в течение пяти суток:

4.2.1. Накаты на головках рамных рельсов, остряков, сердечников крестовины, усовиков.

4.2.2. Неисправный, нетиповой отбойный брус или его отсутствие перед остряками противошёрстных стрелочных переводов на главных путях.

4.2.3. Потайные толчковые пустоты под шпалами и брусьями.

4.2.4. Неисправные изолирующие прокладки, втулки в изолирующих узлах.

4.3. Отступления и неисправности, требующие устранения в плановом порядке:

4.3.1. Неприлегание остряков и подвижных (поворотных) сердечников к упорным болтам и стрелочным подушкам менее 4-х мм (кроме случаев, когда сумма измеренного зазора от шейки остряка или подвижного сердечника до рабочей поверхности упорной накладки и фактической ширины колеи более 1546 мм).

4.3.2. Отступление от норм содержания стрелочных переводов и закрестовинных кривых по ширине колеи сверх допусков.

4.3.3. «Кусты» из трёх негодных брусьев или шпал.

4.3.4. Зазоры в хвостах цельнолитых крестовин и крестовин с литыми сердечниками более 10 мм.

4.3.5. Напрессовка снега между подошвой рельса и подкладками (без выхода подошвы рельса из реборд подкладки), подпучивание балласта и

накопление засорителей в шпальных ящиках между подошвой рельсов и поверхностью балластной призмы, выплески балласта.

4.3.6. Несоответствие измеренных ординат переводной кривой ординатам по плану.

4.3.7. Несоответствие раскладки переводных брусьев и шпал эюрным размерам.

4.3.8. Наличие нетиповых или неисправных, а также недостающих элементов креплений.

4.3.9. Ширина головки рельсов в районе работы тормозных башмаков на сортировочных путях до башмакосбрасывателей более 76 мм.

4.3.10. Набор тонких регулировочных металлических прокладок в местах крепления серёг рабочих и контрольных тяг с остряками более 3-х мм устранять в срок не более 10 суток.

4.4. Перечень неисправностей стрелочных переводов и пути, при обнаружении которых скорость движения ограничивается или движение закрывается:

4.4.1. При выходе подошвы рельса из реборд подкладок на трёх шпалах или переводных брусьях подряд – на прямых участках пути устанавливается скорость движения не более 60 км/ч, а на кривых – не более 25 км/ч.

При выходе подошвы рельса из реборд подкладок на четырёх шпалах или переводных брусьях подряд – на прямых участках пути скорость движения устанавливается до 40 км/ч, а на кривых движение закрывается.

На пяти шпалах или переводных брусьях подряд – движение поездов закрывается во всех случаях.

4.4.2. На закрестовинных и переводных кривых стрелочных переводов при понижении наружной нити по отношению к внутренней (обратное возвышение) более 10 мм скорость уменьшается до 15 км/ч, а при понижении более 20 мм движение закрывается.

4.4.3. При уклоне отвода ширины колеи более 5 тысячных, в том числе и при измерении на базе 1 метра, движение поездов закрывается.

При уклоне отвода ширины колеи от 4,5 до 5 тысячных, скорость движения поездов ограничивается до 25 км/ч.

В остальных случаях уклон отвода ширины колеи определяется как разность значений ширины колеи в точках через 2 метра, уменьшенная на разность величин бокового износа в этих точках и делённая на 2000.

В зоне стрелочных переводов, глухих пересечений, уравнильных стыках, уравнильных пролетах отвод ширины колеи содержится с учетом конструктивных особенностей. Отвод ширины колеи при этом контролируется ручным измерением. На одиночных стрелочных переводах по прямому направлению от корня остряка до заднего стыка крестовины отвод ширины

колеи содержится в соответствии с табл. 2.14 Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2016 г. № 2288р.

4.4.4. Прилегание остряков к рамным рельсам, а также подвижных (поворотных) сердечников к усовикам крестовины должно быть плотным. Не допускается отставание остряка от рамного рельса, подвижного (поворотного) сердечника крестовины от усовика, измеряемое у остряка против первой тяги, а у сердечника крестовины – в острие сердечника – на 4 мм и более.

Не допускается отставание остряка от рамного рельса, строганной частью, измеряемое против второй соединительной тяги более 4 мм, при просвете от 4-6 мм включительно скорость ограничивается 50 км/ч, от 6-8 мм ограничивается скорость 25 км/ч, при 8-10 мм включительно ограничение скорости 15 км/ч, более 10 мм движение закрывается.

Просвет между рабочей гранью упорных накладок и шейкой остряка или подвижного (поворотного) сердечника не должен превышать 2 мм. На двух и более упорных накладках при зазоре 2-4 мм неисправность устраняется в первоочередном порядке, при просвете от 4-6 мм включительно скорость ограничивается 50 км/ч, от 6-8 мм ограничивается скорость 25 км/ч, при 8-10 мм включительно ограничение скорости 15 км/ч, более 10 мм движение закрывается. При разных смежных измерениях, скорость устанавливается по наибольшему измерению.

4.4.5. Движение закрывается, когда сумма измеренного зазора между шейкой остряка или подвижного (поворотного) сердечника до рабочей поверхности упорной накладки и фактической ширины колеи более 1546 мм.

4.4.6. Прилегание остряков и подвижных (поворотных) сердечников к подушкам должно быть плотным. На отдельных брусках зазор между подошвой остряка, подвижного (поворотного) сердечника и подушкой в пределах участка прилегания к рамному рельсу (усовику) не должен превышать 1 мм, а вне пределов – 2 мм. На двух и более брусках при зазоре 2-4 мм неисправность устраняется в первоочередном порядке, при просвете от 4-6 мм включительно скорость ограничивается 50 км/ч, от 6-8 мм ограничение скорости 25 км/ч, при 8-10 мм включительно ограничение скорости 15 км/ч, более 10 мм движение закрывается. При разных смежных измерениях, скорость устанавливается по наибольшему измерению.

При проверке плотности прилегания подошвы остряков или подвижного сердечника крестовины к подушкам должно выполняться измерение понижения остряка против рамного рельса или подвижного сердечника крестовины против усовика. Если в сечении головки 50 мм и более, суммарная величина понижения и зазора между подошвой остряка или подвижного сердечника и подушками составляет 2 мм и более, эксплуатация стрелочного

перевода согласно пункту 15 приложения № 1 ПТЭ запрещается.

4.4.7. Скорости движения поездов по стрелочным переводам в зависимости от состояния переводных брусьев и шпал:

4.4.7.1. Тип Р50 и легче:

1) при трёх негодных шпалах или брусьях подряд по прямому направлению скорость 40 км/ч, по боковому направлению – 25 км/ч;

2) при четырёх негодных шпалах или брусьях подряд по прямому направлению скорость 25 км/ч, по боковому направлению – движение закрывается;

3) при пяти и более негодных брусьях и шпалах движение по прямому направлению и боковому направлению закрывается.

4.4.7.2. Тип Р65 и тяжелее:

1) при четырёх негодных шпалах или брусьях подряд по прямому направлению скорость 40 км/ч, по боковому направлению – 25 км/ч;

2) при пяти негодных шпалах или брусьях подряд по прямому направлению скорость 25 км/ч, по боковому направлению – движение закрывается;

3) при шести и более негодных шпалах или брусьях подряд движение по прямому и боковому направлениям закрывается.

4.4.8. При наличии в переднем и заднем вылете крестовины ширины колеи более 1530 мм принимать неотложные меры по её устранению. До устранения – движение поездов закрывается.

4.4.9. При отсутствии в стыке менее двух болтов на одном конце рельса в главных, приёмootправочных путях и путях отстоя вагонов с опасными грузами, движение поездов закрывается.

4.4.10. При наличии в стыке надтреснувшей стыковой накладкой скорость движения поездов устанавливается не более 40 км/ч. При выявлении в рельсовом стыке двух надтреснувших накладок, скорость ограничивается до 25 км/ч. При выявлении одиночно сломанной стыковой накладкой и парнолопнувших накладках – движение поездов закрывается.

При обнаружении рельсового стыка, расположенного на искусственных сооружениях (мостах, путепроводах, тоннелях), с надтреснувшей стыковой накладкой, скорость движения поездов устанавливается не более 15 км/ч. При обнаружении одиночно сломанной стыковой накладкой или парно лопнувших накладок – движение поездов закрывается.

4.4.11. При наличии в стыке двух и более сломанных подкладок – устанавливается скорость движения не более 40 км/ч.

4.4.12. При обнаружении заложек между головкой рельса и стыковой накладкой, уложенных для устранения вертикальных ступенек в рельсовых

стыках, ограничивать скорость движения в соответствии с требованием таблицы 3.1 «Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути», утверждённой распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2016 г. № 2288р, с учётом толщины заложки, прибавляемой к фактически измеренной величине ступеньки.

При выявлении металлической заложки между головкой рельса и стыковой накладкой, скорость движения ограничивать до 40 км/ч.

4.4.13. При обнаружении в рельсовом стыке нетипового болтового крепления – скорость движения поездов ограничивается до 25 км/ч.

4.4.14. При обнаружении в хвосте крестовины нетиповой прокладки толщиной более 5 мм (путевой костыль, чека тормозной колодки, металлический прут), используемой для устранения горизонтальной и вертикальной ступенек – движение поездов закрывается.

4.4.15. При выявлении рельсов с торцами и болтовыми отверстиями, выполненными газопламенным способом, с доломанными (не опиленными) торцами, а так же при наличии в зоне сварного стыка (100 мм в обе стороны от оси сварного шва) болтового или технологического отверстия, при наличии в зоне болтового стыка (на длине 750 мм от торца рельса): сварного стыка, лишнего болтового или технологического отверстия, при наличии вдавленных маркировочных знаков, неснятых фасок в болтовых отверстиях, недосверленных отверстий, присваивать рельсу код дефекта 99, ограничивать скорость движения поездов до 25 км/ч и менять его, как остродефектный рельс.

4.4.16. При наличии негодных узлов промежуточного скрепления на рамном рельсе (в том числе отсутствие заклепок крепления подушки к башмаку), в крестовине или контррельсовом рельсе стрелочного перевода по одной нити скорости движения поездов ограничивается:

- при негодном узле скреплений на 2-х брусках подряд скорость движения поездов по прямому направлению 60 км/ч, по боковому направлению 40 км/ч;
- при негодном узле скреплений на 3-х брусках подряд скорость движения поездов по прямому направлению 40 км/ч, по боковому направлению 25 км/ч;
- при негодном узле скреплений на 4-х брусках подряд скорость движения поездов по прямому направлению 25 км/ч, по боковому направлению 15 км/ч;
- при негодном узле скреплений на 5 и более брусках подряд скорость движения поездов по прямому направлению 15 км/ч, по боковому направлению движение 15 км/ч, при ширине колеи 1545 мм и более движение закрывается.

4.4.17. При выявлении лопнувшего башмака в контррельсе скорость

движения по стрелочному переводу ограничивается до 40 км/ч, при 2-х сломанных подряд контррельсовых башмаках – скорость ограничивается до 25 км/ч, при 3-х сломанных подряд башмаках – движение поездов закрывается.

4.4.18. На главных путях 1-3 класса, при наличии двух подряд и более негодных шпал (брусьев) в стыке скорость ограничивается до 40 км/ч.

4.4.19. При выявлении в сварном стыке, сверенном алюминотермитным способом, на главных путях отсутствие полного количества стыковых болтов, менее 2-х болтов на сваренном конце рельса, ограничивать скорость до 40 км/ч.

4.4.20. При обнаружении на путях 1-3 классов от десяти до 20 узлов скреплений подряд, не обеспечивающих минимальную нормативную затяжку скорость движения поездов ограничивается до 60 км/ч, а в кривых радиусом 650 м и менее скорость движения ограничивается до 40 км/ч, при наличии более 20 подряд узлов скреплений, не обеспечивающих нормативную затяжку, скорость движения поездов ограничивается 25 км/ч.

4.5. Расстояние между отведённым остяком и рамным рельсом должно обеспечивать проход колёс без касания остяка. Для этого разность ширины колеи и величины желоба между остяком и рамным рельсом в конце строжки остяка не должна быть более 1458 мм. При ширине желоба менее 60 мм и при превышении данного размера производится регулировка длины межостяковой тяги и хода остяков в конце их строжки. До выполнения работ скорость движения поездов ограничивается до 60 км/ч.

4.6. Зазоры в стыках на стрелочном переводе в эксплуатации (на эюре показанные нулевыми) не должны превышать 10 мм. Зазор в стыках поворотных остяков и сердечников должен быть не менее 3 мм. Остальные зазоры содержатся по нормам прилегающих путей.

4.7. На стрелочных переводах для регулировки зазора между шейкой остяка и упорными накладками, а также для устранения горизонтальных ступенек, в задних стыках крестовин устанавливаются типовые прокладки, имеющие два отверстия для горизонтальных болтов. Установка нетиповых прокладок запрещается.

4.8. На стрелочных переводах с железобетонными брусьями и удлинёнными остяками, при отсутствии продольных тяг с кулисами переводного механизма, перевод стрелки с поста ЭЦ запрещается.

4.9. При несоблюдении установленного времени на замену остродефектных рельсов и отдельных частей стрелочных переводов в течение 3-х часов с момента обнаружения неисправности, путь или стрелочный перевод для движения поездов закрывать установленным порядком.

4.10. При выявлении в ходе натурного осмотра (в том числе по предписанию ВСП ЦНИИ-4) бокового износа с нерабочей грани рельса от 16 до

18 мм, скорость движения поездов ограничивать до 70 км/ч. При выявлении износа головки рельса по рабочей грани:

а) при боковом износе рельса $15 < h < 20$ мм и радиусе кривых более 350 м, максимально допустимые скорости движения 70 км/ч;

б) при боковом износе рельса $15 < h < 20$ мм и радиусе кривых 350 м и менее, максимально допустимые скорости движения 50 км/ч;

в) при боковом износе рельса $h > 20$ мм максимально допустимая скорость движения остается прежней согласно пп. а) и пп. б), но при этом назначается замена рельсов в первоочередном порядке.

4.11. Установить на железной дороге следующий порядок при проведении комиссионных месячных осмотров:

4.11.1. При повторном выявлении отступлений на стрелочных переводах, требующих проведения профильной шлифовки острияков или замены металлических частей, ограничивается скорость для движения всех поездов не более 40 км/ч на главных путях, не более 25 км/ч на приёмо-отправочных станционных путях.

4.11.2. Исключить случаи переноса сроков или несвоевременного устранения неисправностей по профильной шлифовке острияков, замене ремкомплектов, крестовин, разрядке «кустовой» негодности переводного бруса.

4.11.3. Шлифовку острияков проводить специальными бригадами под руководством не ниже начальника участка. Открывает движение поездов руководитель дистанции пути.

4.11.4. Запретить одиночную замену острияков и, в соответствии пункту 1.2 указания МПС РФ от 16 июля 1998 г. № С-877у, их замену производить совместно с рамным рельсом.

4.12. Установить на железной дороге порядок:

4.12.1. При выявлении внутри рельсовой колеи рельсовых плетей, рельсовых рубок и элементов стрелочных переводов (рамного рельса, острияка, крестовины и контррельса) без охранных устройств (башмаков) и не закрепленные (не пришитые) на деревянные шпалы, полушпалки или шпалах-коротышах двумя костылями, укладываемых в шпальные ящики через 50 м в прямых и кривых участках радиусом более 800 м, через каждые 25 м в кривых радиусом 800 м и менее, выдавать предупреждение на ограничение скорости движения подвижного состава до 25 км/ч. Исходя из состояния находящихся внутри колеи рельсовых плетей, рубок и элементов стрелочных переводов, закрывать движение поездов до устранения несоответствий.

4.12.2. При выявлении на обочине земляного полотна рельсовых рубок длиной менее 3 м и при этом имеется потенциальная возможность наложения их на железнодорожный путь, выдавать предупреждение на ограничение скорости движения поездов до 40 км/ч до устранения несоответствий, с

вызовом работника дистанции пути (дистанции инфраструктуры) для охраны рельсовых рубок.

5. Дополнительные меры при работе в зимний период

5.1. В период с декабря по февраль включительно ежемесячно организовывать проведение внеочередных комиссионных осмотров пути и стрелочных переводов под председательством начальников дистанций пути, дистанций инфраструктуры, их заместителей и начальников эксплуатационных участков.

5.2. Участки пути, расположенные в кривых, радиусом 850 м и менее, места, где возможно подпучивание балласта в шпальных ящиках, закрестовинные и переводные кривые, стыки крестовин стрелочных переводов в главных и приёмоотправочных путях, где может быть создана угроза выхода рельсов из реборды подкладок, осматривать с очисткой от снега.

5.3. При понижении температуры воздуха ниже -25°C обеспечить выполнение требований раздела 4.3.1 Инструкции по подготовке к работе в зимний период и организации снегоборьбы на железных дорогах, в других филиалах и структурных подразделениях ОАО «РЖД», а также его дочерних и зависимых обществах, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 22 октября 2013 г. № 2243р, в том числе:

а) в дистанциях пути, дистанциях инфраструктуры обеспечить наличие технологического запаса рельсов, погруженных на платформах, и достаточный километровый запас рельсов на участках с повышенным выходом из эксплуатации рельсов по дефектам для обеспечения оперативной их замены;

б) разрабатывать специальные графики натурных осмотров всего протяжения главных путей силами дорожных мастеров, бригадиров и опытных монтеров пути, объездов на локомотивах руководством дистанции пути, дистанции инфраструктуры и специалистами службы пути;

в) силами руководителей дистанций пути и инженерных сооружений, дистанций инфраструктуры, мастеров мостовых и дорожных, бригадиров пути, обходчиков пути и искусственных сооружений, специалистов дорожных мостоиспытательных станций организовывать осмотр искусственных сооружений;

г) организовывать двойные обходы опытными монтерами пути. Особое внимание необходимо уделять участкам пути: с пучинами, наледями, снегозаносимым участкам (выемкам), состоянию уравнильных пролетов бесстыкового пути, величинам зазоров в стыках уравнильных пролетов и звеньевом пути.

О проведенных осмотрах и их результатах ежедневно докладывать в ЦУСИ, который осуществляет контроль за ходом осмотра и своевременным устранением выявленных неисправностей;

д) организовывать натурный осмотр рельсов и пути силами ПЧУ, ПД, ПДБ, контролерами состояния железнодорожного пути и опытными операторами средств дефектоскопии на участках главного пути с просроченным сроком капитального ремонта, с грузонапряженностью более 100 млн.т.км.брутто, повышенным выходом остродефектных рельсов, требующих уменьшения интервала между проверками и наличием дефектов 1-ой группы. При визуальном осмотре особое внимание уделять дефектным рельсам, зоне болтовых стыков, местам приварки рельсовых соединителей, состоянию накладок. Перечень данных участков утверждать начальником дистанции пути;

е) для снижения динамических воздействий на рельсы и тягово-сцепные устройства выдавать предупреждения об ограничении скорости движения грузовых поездов до 60 км/ч, по искусственным сооружениям скорость движения грузовых поездов ограничивать до 40 км/ч с учетом местных условий;

ж) разработать и утвердить начальником службы пути перечень искусственных сооружений, подлежащих осмотру при понижении температуры воздуха -30°C и ниже.

и) проводить силами центров диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры и специалистов дистанции пути оперативный анализ результатов прохода путеизмерительных вагонов для выявления причин роста неисправностей по ширине колеи с принятием мер по их устранению;

к) проводить проверку всего протяжения железной дороги путеобследовательскими станциями системы ЦНИИ-4 для выявления опасных отступлений по ширине колеи, растянутых стыковых зазоров.

5.5. Обеспечить качественную проверку рельсового хозяйства дефектоскопными средствами в соответствии с утверждённой периодичностью, особое внимание обратить на участки с дефектными рельсами и рельсами, пропустившими сверхнормативный тоннаж.

6. Из системы «Толчок в пути»

При обнаружении неисправностей пути и сооружений по системе «Толчок в пути» установить следующий порядок:

1) после заявления «Толчок в пути» поездной диспетчер, дежурные по станциям, ограничивающим перегон, немедленно прекращают отправление очередных поездов на этот перегон;

2) до осмотра места, где заявлен «толчок», установления причины

неисправности и получения уведомления от дорожного мастера или бригадира пути об её устранении или об ограничении скорости движения, дальнейшее движение поездов по данному участку пути или стрелочному переводу запрещается;

3) машинисты вслед идущих поездов, находящихся в этот момент на перегоне, получив сообщение о «толчке в пути» обязаны остановиться перед местом, где заявлена неисправность (километр, пикет, стрелочный перевод и так далее).

При получении информации об обнаружении опасного для движения поездов места от дежурного по станции, поездного диспетчера, машиниста или другого работника, дорожный мастер или бригадир пути для осмотра места, где заявлен «толчок», доставляется с поездом по смежному главному пути, маневровым локомотивом или автотранспортом (на однопутном участке).

Прибыв на место, работник дистанции пути, дистанции инфраструктуры должен внимательно осмотреть путь, земляное полотно, искусственное сооружение, определить наличие неисправности, её величину и определить меры по устранению, пропуску поездов с ограничением скорости движения.

Если неисправность пути, заявленная по системе «толчок в пути» в тёмное время суток, не была выявлена, и после заключения прибывшего работника дистанции пути, дистанции инфраструктуры о возобновлении движения, во всех случаях скорость движения поездов должна быть не более 25 км/ч до повторной проверки в светлое время суток.

Место, опасное для движения поездов, в данном случае ограждается сигналами уменьшения скорости.

Отмена предупреждения об ограничении скорости производится после устранения неисправности пути или неподтверждения заявки машиниста поезда о наличии «толчка в пути».

Дальнейшее движение поездов может быть возобновлено по указанию поездного диспетчера или дежурного по станции после получения уведомления от дорожного мастера или бригадира пути об устранении неисправности пути или об ограничении скорости движения поездов.

В случае повторной заявки машиниста поезда о наличии «толчка в пути» на ранее заявленном месте, для проверки состояния пути и сооружений выезжает руководитель дистанции пути, дистанции инфраструктуры.

7. Для обеспечения безопасности движения поездов при проведении работ по текущему содержанию пути, связанных с нарушением целостности рельсовой колеи или её ослаблением, установить порядок:

На ежедневных планёрных совещаниях руководители дистанций пути, дистанции инфраструктуры лично, по соответствующим технологическим

картам, проводят инструктажи с ПЧУ, ПД, ПДБ по соблюдению технологии путевых работ, связанных с разрывом рельсовой колеи и перешивкой пути, о порядке ограждения данных работ сигналами и заслушивают доклады о составе путевых бригад, наличии сигналистов, инструмента, необходимых материалов для выполнения работ.

Выполнение работ с нарушением целостности рельсовой колеи или её ослаблением производить только в технологические «окна» при обязательном условии закрытия участка пути на перегоне и станции, стрелочного перевода для движения поездов и ограждения опасного места сигналами остановки.

Работы по перешивке пути на участках с деревянными шпалами выполнять в строгом соответствии с требованиями п. 1.7 Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утверждённой распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540р, , с выдачей предупреждения по форме № 1 или № 2 с обязательным ограждением места производства работ сигналами остановки.

В подготовительный период выполнять только те работы, которые не приводят к ослаблению крепления рельсов к шпалам.

Перед пропуском поездов рельсы должны быть пришиты на каждом конце шпалы на полное количество костылей с устройством плавного отвода по ширине колеи (1 мм на 1 метр).

Категорически запрещается выполнение работ по перешивке пути без проведения инструктажа по технологии перешивки пути лично ПЧ, при его отсутствии лицом, его замещающим.

Категорически запрещается в подготовительный период проводить работы, которые ведут к ослаблению пути.

Категорически запрещается пропуск поездов по пути, зашитому не на полное количество костылей.

Категорически запрещается выполнение работ без ограждения места производства по полной схеме с выставлением сигналистов, установкой красных и желтых щитов и укладкой петард.

Категорически запрещается снимать сигналы остановки до получения команды от руководителя работ о приведении пути в исправное состояние, при котором рельсы должны быть пришиты на каждом конце шпалы на полное количество костылей.

8. С целью исключения нарушений в организации технологических процессов, порядка ограждения установить основополагающие принципы, гарантирующие обеспечение безопасность движения при производстве путевых работ:

8.1. Руководитель работ по должности не ниже дорожного мастера в

соответствии с приложением № 12 Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, утверждённой приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286, обязан подать заявку о выдаче предупреждения в связи с предстоящим производством работ, что является основой данного процесса.

8.2. Все заявки, принятые от руководителя работ, записываются в Журнал регистрации предупреждений формы ПУ-84. Начальник дистанции пути, дистанции инфраструктуры анализирует поданные заявки и при согласовании планов утверждает их лично подписанной телеграммой. Руководителю работ запрещается приступать к работам, а ответственному за безопасное проведение работ давать разрешение о начале работ, не убедившись через поездного диспетчера или дежурного по станции, что на поезда выдаются предупреждения.

8.3. Ежедневно на планерных совещаниях начальник дистанции лично или лицо, его замещающее, обязаны инструктировать непосредственных руководителей работ о соблюдении технологии производства работ с нарушением целостности пути, ограждением места работ сигналами, проверять наличие сигналистов, инструмента, необходимых материалов верхнего строения пути, наличие записей в журналах ДУ-46 на станциях, необходимое количество работников для производства данного объема работ.

9. Порядок открытия движения по путям и стрелочным переводам, ранее закрытым для движения на срок более одного месяца

Комиссия в составе руководителей дистанций пути, дистанции инфраструктуры, СЦБ, электрификации и электроснабжения по должности не ниже заместителей начальников под председательством начальника железнодорожной станции по итогам осмотра элемента инфраструктуры железнодорожной станции составляет акт комиссионного осмотра, в котором должно быть отражено техническое состояние пути или стрелочного перевода, состояние шпального и рельсового хозяйства, креплений, устройств СЦБ и электроснабжения, соответствие габаритов. При выявлении в содержании элемента инфраструктуры железнодорожной станции неисправностей, угрожающих безопасности движения, членами комиссии принимаются меры по устранению несоответствий.

13. Меры по обеспечению безопасности движения поездов при эксплуатации и техническом обслуживании устройств СЦБ

1. Руководители службы автоматики и телемеханики, дистанций сигнализации, централизации и блокировки (далее – ШЧ), дистанций

инфраструктуры (далее – ИЧ) и начальники производственных участков организывают и осуществляют:

1.1. Недопущение применения в действующих устройствах нетиповых схемных решений без согласования их с Управлением автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры.

1.2. При подготовке объектов к пуску проверку наличия необходимой документации, инструкций по пользованию устройствами, исполненной трассы кабеля, испытаний кабеля, проверку знаний обслуживающего персонала.

1.3. Контроль выполнения Положения «Об обеспечении безопасной эксплуатации технических сооружений и устройств железных дорог при строительстве, реконструкции и ремонте объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 30 августа 2013 г. № 1932р и Инструкции о порядке предоставления и использования «окон» для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах ОАО «РЖД», утверждённой распоряжением ОАО «РЖД» от 25 декабря 2014 г. № 3154р.

1.4. Регулярные проверки правил производства работ, качества и полноты выполнения графика технического обслуживания и содержания документации устройств СЦБ. При этом начальник и главный инженер дистанции сигнализации, централизации и блокировки (главный инженер или заместитель начальника дистанции ИЧ) в течение года обязаны провести проверки в каждом участке (цехе) всех старших электромехаников, в течение 2-х лет на каждой станции. Заместитель начальника дистанции СЦБ (главный инженер или заместитель начальника дистанции ИЧ) обязан проверить каждую станцию в течение двух лет.

1.5. Недопущение согласования «окна» по замене стрелочного перевода без рапорта от работников СЦБ о проведённой подготовительной работе работниками ПЧ (ИЧ) и учёта предоставления времени в период «окна» работникам СЦБ для установки гарнитуры и стрелочного электропривода, регулировки рабочих и контрольных тяг, включению стрелки в зависимость и проверке нормальной работы стрелки.

1.6. Производство монтажных работ под руководством и контролем работников по должности не ниже старшего электромеханика с предварительным анализом работы схемы и вносимых изменений (согласно списку лиц, утверждаемого ежегодно начальником службы).

1.7. Обеспечение выдачи предупреждений о нарушении действия устройств АЛСН, САУТ, УКСПС, КТСМ при плановых ремонтах пути, устройств СЦБ, электроснабжения, нарушающих нормальную работу указанных устройств.

1.8. Оперативный (ШЧ, ИЧ), ежеквартальный (Ш) разбор причин случаев сверхнормативных отставаний остряков от рамных рельсов с выработкой мер

по их недопущению.

2. Старшие электромеханики, электромеханики и электромонтёры СЦБ обеспечивают:

2.1. Проведение комиссионных натурных осмотров состояния рельсовых цепей: изолированных стыков, изоляции стяжных полос, стрелочных гарнитур, дроссельных и путевых перемычек, стыковых и стрелочных соединителей, подключение заземляющих спусков совместно с работниками ПЧ, ЭЧ, ИЧ один раз в месяц с записью в ДУ-46 на станциях и один раз в квартал на перегонах с составлением акта.

2.2. Контроль исправного состояния устройств СЦБ, АЛСН, САУТ, КТСМ, УКСПС, своевременного и качественного выполнения работ по графику технического обслуживания. Выявленные в результате осмотров (проверок) неисправности содержания технических средств устраняются незамедлительно в день проведения осмотра, а угрожающие безопасности движения поездов – устраняются немедленно в ходе осмотра.

2.3. При падении высоковольтного провода на сигнальные провода автоблокировки производится доклад о случившемся поезвному диспетчеру и диспетчеру дистанции сигнализации, централизации и блокировки или диспетчеру ИЧ для принятия последними решения о закрытии автоблокировки на перегоне или организации движения таким образом, чтобы на перегоне был один поезд до завершения проверки исправности приборов автоблокировки по всему перегону.

2.4. При ложной свободности рельсовой цепи, занятой подвижным составом:

а) сообщение дежурному по станции, а на участках железной дороги с диспетчерской централизацией – поезвному диспетчеру любым возможным средством связи о запрещении пропуска поездов (по данной рельсовой цепи) по разрешающим показаниям светофоров;

б) выключение рельсовой цепи из зависимости без сохранения пользования сигналами (изъять дужки на кроссе или отключить жилы кабеля релейного конца, отключение монтажного провода на обмотке путевого реле рельсовой цепи);

в) доклад диспетчеру дистанции сигнализации, централизации и блокировки.

2.5. Исключение производства монтажных работ, связанных с переключением устройств СЦБ, без предварительно разработанной технологии переключений.

2.6. Выполнение требований при производстве работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств СЦБ о запрещении создания искусственных цепей подпитки путём установки временных перемычек,

переворачиванием приборов или любым другим способом, не предусмотренным «Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ» № ЦШ-530-11, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 20 сентября 2011 г. № 2055р.

2.7. Работы, связанные с разъединением остряков: замена оси ушка, контрольных тяг стрелок электрической централизации, не оборудованных отдельным креплением рабочих и контрольных тяг, первой межостряковой тяги, оси ушка, серёжек первой межостряковой тяги, замена изоляции в серёжках первой межостряковой тяги, а также работы, связанные с отсоединением от электропривода подвижного сердечника крестовин с непрерывной поверхностью катания – производятся только в период технологического «окна» с закрытием движения по данному стрелочному переводу.

2.8. Пломбирование реле типа НР, переворачивание которых создает угрозу безопасности движения поездов, согласно описи, утверждённой начальником дистанции ШЧ или ИЧ.

2.9. При сплошной смене рельсов на станциях недопущение включения в действие устройств СЦБ, АЛСН и САУТ до полного завершения работ работниками путевого хозяйства по сверлению отверстий в рельсах для подключения путевых устройств СЦБ (дроссель-трансформаторов, трансформаторов, генераторов), установки рельсовых соединителей (основных, дублирующих, стрелочных).

2.10. Недопущение случаев механического воздействия на контрольные линейки стрелочных электроприводов при снятии закруток, а также регулировки длины контрольных тяг, путём их выгибания без отсоединения от контрольных линеек.

3. Установить следующий порядок взаимодействия работников служб пути, автоматики и телемеханики и Горьковской дирекции управления движением при проверке и обнаружении отставания остряка от рамного рельса на 4 мм и более:

3.1. Устранение отставания остряка от рамного рельса производится немедленно, в свободное от движения поездов время бригадиром пути совместно с электромехаником СЦБ с соблюдением требований «Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути», утверждённой распоряжением от 14 ноября 2016 г. № 2288р и «Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ» № ЦШ-530-11, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 20 сентября 2011 г. № 2055р.

3.2. При каждом устранении отставания остряков от рамных рельсов на 4

мм и более производится измерение шаблона у острия острияков, осмотр на наличие отбоя рамного рельса, люфтов в болтовых соединениях первой соединительной и рабочей тягах, измерение тока фрикции электропривода для электродвигателей постоянного тока или измерение УКРУПом для электроприводов с электродвигателями переменного тока. Между острым и серьгой первой соединительной тяги устанавливается изолирующая прокладка толщиной не более 4 мм. Для регулировки зазора между острым и рамным рельсом допускается установка типовой металлической прокладки толщиной не более 3 мм.

3.3. Устранение неплотного прилегания острья к рамному рельсу путём установки прокладки между серьгой первой соединительной тяги и острым производится только с разрешения электромеханика СЦБ.

3.4. При величине шаблона у острия острья стрелок типа Р-65 с маркой крестовины 1/11 более 1528 мм, для стрелок типа Р-50 с маркой крестовины 1/9, 1/11 более 1532 мм, перекрёстных стрелок более 1539 мм – установка регулировочных дополнительных прокладок между серьгой первой соединительной тяги и острым, более чем указано в п. 3.2. раздела № 14 запрещается.

3.5. Для контроля шаблона у острия острияков ПД, ПДБ записывает размер шаблона при укладке стрелочного перевода или после его перешивки, а также при проведении комиссионных месячных осмотров, на обратной стороне фартука стрелочного электропривода и в журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети формы ДУ-46.

3.6. После завершения работ по устранению отставания острья от рамного рельса ПДБ и ШН докладывают диспетчеру дистанции соответственно о причинах отставания острья от рамного рельса на 4 мм и более. Диспетчеры дистанции пути и сигнализации, централизации и блокировки регистрируют в специальном журнале (по каждой станции) номер стрелки, на которой обнаружено отставание острья от рамного рельса на 4 мм и более, его причину.

3.7. При неустранении причин отжимов и недостатков в содержании стрелочных переводов, записанных ШН в журнал ДУ-46, начальник станции даёт телеграмму в адрес ПЧ, ШЧ, ИЧ и заместителя главного ревизора по безопасности движения поездов (по территориальному управлению) для принятия мер.

14. Меры по обеспечению безопасности движения поездов в Горьковской дирекции по энергообеспечению

1. Руководители Горьковской дирекции по энергообеспечению и

дистанций электроснабжения обеспечивают укомплектование и расстановку кадров на должности, связанные с движением поездов, на конкурсной основе по их профессиональным и деловым качествам.

2. На участке обращения скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов со скоростями более 140 до 250 км/ч включительно комиссионную проверку состояния элементов и устройств обратной тяговой рельсовой сети проводить один раз в квартал, проверку состояния цепей и контактных соединений отсасывающих линий тяговых подстанций и автотрансформаторных пунктов, дроссель-трансформаторов и компенсирующих устройств к ним – один раз в месяц.

3. Осмотры состояния рельсовых цепей на станциях проводятся в соответствии с требованием распоряжения ОАО «РЖД» от 12 ноября 2008 г. № 2368р. Представители районов контактной сети принимают необходимые меры для немедленного устранения выявленных отступлений, угрожающих безопасности движения поездов.

4. Представители дистанций электроснабжения принимают участие в комиссионных проверках норм освещённости на станциях, остановочных пунктах и переездах, принимают необходимые меры по доведению освещённости до установленных норм на станциях, остановочных пунктах и переездах. Участие в комиссионных проверках освещённости и при необходимости доведение до установленных норм освещённости устройств, не находящихся на балансе дистанций электроснабжения, проводить в соответствии с разработанными регламентами взаимодействия.

5. Энергодиспетчер допускает бригаду к работе на воздушной линии СЦБ только после проверки перехода питания устройств СЦБ с основного на резервное и подтверждения нормальной работы устройств СЦБ дежурными по станциям и локомотивными бригадами.

6. Руководители дистанций электроснабжения обеспечивают своевременное устранение отступлений в содержании проводов поездной радиосвязи (волновод), выявленных представителями региональных центров связи.

7. Для качественной подготовки Горьковской дирекции по энергообеспечению к работе в грозовой период ежегодно к 15 апреля обеспечивается подготовка и проверка оборудования, предназначенного для защиты устройств электроснабжения от атмосферных и коммутационных перенапряжений.

8. При прогнозировании и наступлении неблагоприятных метеорологических условий руководители дирекции организывают работу в соответствии с ежегодно корректируемым оперативным планом действий эксплуатационного персонала. Не допускается отвлечение оперативно-

ремонтного персонала на работы, не связанные с обслуживанием устройств электроснабжения при наступлении неблагоприятных метеоусловий.

9. Проведение работ по вырубке деревьев и кустарника в охранных зонах воздушных линий организовывается на основании утверждённого руководством Горьковской дирекции по энергообеспечению плана - графика.

10. Порядок проведения весеннего и осеннего комиссионного осмотра дирекции устанавливается начальником Горьковской дирекции по энергообеспечению.

11. Подготовка хозяйства к работе в зимних условиях организовывается на основании Инструкции «об утверждении и вводе в действие «инструкции по обеспечению надежности работы устройств электроснабжения железных дорог ОАО "РЖД" в зимних условиях», утверждённой распоряжением ОАО «РЖД» от 16 ноября 2012 г. № 2312р.

12. Все работы по техническому обслуживанию и ремонту устройств электроснабжения выполняются по утверждённым технологическим картам. Для выполнения нетиповых или разовых работ разрабатывается план организации работы, который утверждается главным инженером дистанции электроснабжения.

13. При выполнении капитального и среднего ремонта пути руководитель бригады обеспечения от дистанции электроснабжения контролирует соблюдение габаритов опор контактной сети и высоты и расположения контактного провода от уровня головки рельса и оси пути.

15. Меры по обеспечению безопасности движения поездов при эксплуатации специального подвижного состава

1. Командно-инструкторскому составу:

1.1. Обеспечить проведение инструктажей по случаям транспортных происшествий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, событий и проездов запрещающих сигналов начальниками участков, начальниками путевых машин, машинистами инструкторами, начальниками территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» или их заместителями.

1.2. Обеспечивать проведение предрейсового инструктажа перед первой совместной поездкой вновь сформированной бригады специального самоходного подвижного состава с записью в журнале инструктажа. Изменения персонального состава бригады допускаются в порядке исключения с письменного разрешения начальника подразделения или его заместителя. Формирование бригад ССПС проводить только с учётом психофизиологической совместимости.

1.3. Запретить выезд ССПС, не оборудованного приборами безопасности движения (КЛУБ или АЛСН).

1.4. Запретить следование специального самоходного подвижного состава от мест дислокации к месту работ самостоятельно при неисправности приборов безопасности (КЛУБ или АЛСН, РС).

1.5. Ежегодно обеспечивать бригады ССПС копиями схематических планов станций обслуживаемых участков с указанием номеров путей, стрелок, светофоров, сбрасывающих башмаков и остряков; выписками из приказа по установленным скоростям движения и изменениями к нему. Ежеквартально принимать зачёты по ТРА станций обслуживаемых участков, расположению сбрасывающих башмаков; местным инструкциям о правилах пользования поездными радиостанциями на участках обслуживания (разрабатывается и утверждается РЦС); выпиской из приказа начальника Горьковской железной дороги «Об утверждении перечня перегонов, на которых разрешается обеспечивать поездную радиосвязь между машинистами поездных локомотивов, моторвагонных поездов, специального самоходного подвижного состава с дежурным по ближайшей железнодорожной станции и поездным диспетчером».

1.6. Постоянно обеспечивать качественное и достоверное ведение «Автоматизированной системы управления процессами эксплуатации и обслуживания специального подвижного состава» АСУ СПС.

1.7. Эксплуатацию специального несамоходного подвижного состава организовать с выпиской электронного маршрутного листа, сформированного в программе АСУ СПС.

1.8. Обеспечивать ежегодное проведение руководством подразделений собеседования с каждым машинистом и помощником машиниста ССПС, СНПС об их значимости в обеспечении безопасности движения поездов, с записью в служебный формуляр машиниста формы ТУ-57 и журнал индивидуальных собеседований.

1.9. При перерыве в работе свыше трёх месяцев бригада ССПС допускается к самостоятельной работе только после дополнительного инструктажа у закреплённого машиниста-инструктора и контрольно-инструкторской поездки.

Дополнительный инструктаж проводится машинистом-инструктором или лицом, ответственным за эксплуатацию и техническое состояние ССПС в подразделении приписки, с записью в формуляры машиниста (водителя) и помощника машиниста (водителя) или сопровождающего.

1.10. При проведении контрольно-инструкторских и внезапных проверок, чередовать время и участки их проведения, уделяя особое внимание удалённым станциям базирования бригад ССПС.

1.11. Ежемесячно организовывать в подразделении совещания с бригадами путевых машин, где подводить итоги работы по обеспечению безопасности движения, организации дешифрации кассет регистрации параметров движения машин ССПС, трудовой дисциплины с оформлением протокола, разработкой мер по повышению качества работы.

1.12. С целью повышения эффективности работы машинистов-инструкторов специального самоходного подвижного состава ежемесячно заслушиваются их отчёты руководителем Горьковской дирекции инфраструктуры совместно с ревизором по специальному самоходному подвижному составу. При получении машинистом-инструктором неудовлетворительной оценки по итогам работы за квартал на отчёте рассматривается степень его ответственности.

2. Бригадам специального подвижного состава:

2.1. Запрещается эксплуатация ССПС, СНПС с истёкшими сроками проверки поездной радиосвязи, системы КЛУБ или автоматической локомотивной сигнализации непрерывного типа, а также выезд в рейс ССПС, СНПС при неисправности хотя бы одного из устройств.

2.2. К работе в должности машиниста допускается работник, прошедший подготовку с отрывом от производства в образовательных учреждениях (дорожных технических школах, техникумах), имеющих право на такую подготовку, по учебным планам и программам, прошедший стажировку и обкатку на должность машиниста в установленном порядке.

2.3. Обеспечивать достоверность данных, вносимых в маршрутный лист и другие отчётные документы.

2.4. Обеспечивать выполнение требований, изложенных в пункте № 10 настоящих Системных мер.

2.5. Машинист не имеет права передавать управление машиной другим лицам за исключением машиниста-инструктора, имеющего права управления на данную подвижную единицу, и дублера машиниста под личным контролем машиниста.

2.6. Машинисту во время работы запрещается отлучаться с машины. В исключительных случаях, когда возникает такая необходимость, машинист обязан сообщить об этом поездному диспетчеру, а на станции – дежурному по станции. Получив разрешение, остановить машину на месте, обеспечивающем безопасность пропуска подвижного состава, затормозить и закрепить её в соответствии с приложением № 17 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, оставить машину под наблюдением помощника машиниста, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286.

2.7. В отсутствие машиниста (водителя) другим работникам железнодорожного транспорта приводить в движение ССПС, СНПС запрещается.

2.8. Бригада ССПС, СНПС в полном составе обязана пройти предрейсовый и послерейсовый медицинский осмотр.

2.9. В случае выезда на ликвидацию повреждений сооружений и устройств, контроль работоспособности бригады ССПС, СНПС возложен на руководителей Нижегородской и Арзамасской механизированной дистанции инфраструктуры, ответственных работников за выпуск специального самоходного подвижного состава с применением алкотестера с обязательной записью в журнал установленной формы. С последующим предъявлением журнала, а также маршрутного листа с отметкой о проведенном предрейсовом или предсменном осмотре работника дежурному по станции, осуществляющему выпуск техники к месту ликвидации аварийной ситуации, который в свою очередь заверяет штампом станции в маршрутном листе факт наличия необходимых записей в журнале предрейсового или предсменного осмотра. В случае отсутствия дежурного по станции руководитель осуществляет передачу информации о проведенном осмотре бригады специального самоходного подвижного состава, допуске их к работе и наличии записи в журнале предрейсового или предсменного осмотра и маршрутном листе старшему диспетчеру Центра управления содержанием инфраструктуры и поезвному диспетчеру участка работы бригады по региональным каналам связи.

16. Меры по обеспечению безопасности движения поездов в Нижегородской дирекции связи

1. Руководители Нижегородской дирекции связи, региональных центров связи, начальники производственных участков:

1.1. Организуют и обеспечивают бесперебойную работу:

1.1.1. Технологической связи (магистральной, дорожной, местной и др. в соответствии с ПТЭ), в том числе:

а) первичных сетей технологической связи (линейно-кабельных сооружений связи, систем передачи, устройств электропитания систем связи, средств связи на восстановительных, пожарных поездах, а также восстановительных летучках связи, развертываемых в особый период; вводно-коммутационного оборудования систем связи; средств связи, предназначенных для работы в особый период работы);

б) вторичных сетей и систем технологической и общетехнологической связи (коммутационного оборудования связи, устройств электропитания систем

связи; линейно-кабельных сооружений местной связи, абонентских устройств технологической связи, средств связи, используемых при организации связи с местом восстановительных и ремонтных работ, серверного и терминального оборудования, не входящего в состав систем управления движением поездов и обеспечения безопасности движения, кабельных и воздушных линии связи).

1.1.2. Технологической радиосвязи (поездной, станционной, ремонтно-оперативной (включая оборудование радиолиний, входящих в автоматические системы оповещения о приближении поезда), оборудования беспроводной передачи данных в информационно-управляющих системах, антенно-мачтовых сооружений технологической радиосвязи).

1.1.3. Двухсторонней парковой, вокзальной громкоговорящей связи и оповещения (находящихся на балансе Нижегородской дирекции связи).

1.1.4. Систем документированной регистрации переговоров.

1.1.5. Систем поездной радиосвязи вагона-лаборатории радиосвязи.

1.1.6. Устройств электроснабжения домов и помещений связи (включая ДГА и аккумуляторные батареи связи).

1.1.7. Стационарных пунктов считывания системы автоматической идентификации подвижного состава (САИПС) «Пальма».

1.2. Организуют и осуществляют проверки качества содержания и ремонта объектов электросвязи в объемах, установленных должностными инструкциями и нормативными документами ОАО «РЖД».

1.3. Проводят тренировки по организации связи с местом восстановительных работ с последующим анализом действий работников участков: одним из руководителей дирекции связи – один раз в год; одним из руководителей регионального центра связи – один раз в год; старшим электромехаником – ежемесячно.

1.4. Руководители дирекции связи осуществляют проезд в вагоне-лаборатории по выбранному участку железной дороги с проверкой соблюдения технологии проведения измерений, качества поездной радиосвязи, а также состояния вагона-лаборатории, измерительной аппаратуры, используемой для проведения измерений параметров поездной радиосвязи (по графику проверок вагона-лаборатории): начальник дирекции, первый заместитель начальника дирекции – один раз в полугодие; заместитель начальника дирекции – начальник отдела эксплуатации электросвязи, ревизор по безопасности движения поездов дирекции связи – один раз в квартал; руководители региональных центров связи сопровождают вагон-лабораторию при проверке устройств радиосвязи в границах регионального центра связи – один раз в полугодие.

1.5. Обеспечивают выполнение Положения об обеспечении безопасной эксплуатации технических сооружений и устройств железных дорог при

строительстве, реконструкции и (или) ремонте объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», утверждённой распоряжением ОАО «РЖД» от 30 августа 2013 г. № 1932р и Инструкции о порядке предоставления и использования «окон» для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах ОАО «РЖД», утверждённой распоряжением ОАО «РЖД» от 25 декабря 2014 г. № 3154р.

1.6. Обеспечивают разработку и выполнение планов предупреждающих действий, направленных на устранение потенциально возможных нарушений в безопасности движения, по результатам проведённых ревизий, аудитов, проверок всех уровней.

2. Закрепить руководителей Нижегородской дирекции связи за региональными центрами связи:

за Муромским региональным центром связи (РЦС-1) – первого заместителя начальника Нижегородской дирекции связи;

за Горьковским региональным центром связи (РЦС-2) – начальника Нижегородской дирекции связи;

за Кировским региональным центром связи (РЦС-3) – заместителя начальника Нижегородской дирекции связи – начальника отдела эксплуатации электросвязи;

за Казанским региональным центром связи (РЦС-4) – заместителя начальника Нижегородской дирекции связи – начальника отдела эксплуатации электросвязи;

за Ижевским региональным центром связи (РЦС-5) – главного инженера Нижегородской дирекции связи.

17. Меры по обеспечению безопасности движения поездов в Горьковском филиале АО «Федеральная пассажирская компания»

1. Проводить факторный анализ состояния безопасности движения поездов и разрабатывать организационно-технические мероприятия по профилактике нарушений безопасности движения поездов, укреплению технологической и производственной дисциплины.

2. В целях снижения повреждаемости колёсных пар пассажирских вагонов собственности АО «ФПК» в эксплуатации, при техническом обслуживании в пунктах формирования замену колёсных пар по дефектам «выщербина», «ползун», «навар» производить независимо от браковочных размеров. Для обеспечения более тщательного контроля состояния колёс по кругу катания организовать протягивание составов локомотивом.

3. Проводить осмотр автосцепного оборудования с расцепкой вагонов с применением шаблона № 940р и проверкой возвышения противовеса замкодержателя над полочкой по методу Лутцева (фирменные поезда – 1 раз в

месяц, остальные – 1 раз в 2 месяца).

**18. Дополнительные меры, направленные на недопущение нарушений
Технических условий размещения грузов в вагонах и контейнерах и
повышение эффективности грузовой и коммерческой работы**

1. Руководителям Горьковской дирекции управления движением, Горьковской дирекции по управлению терминально-складским комплексом, Горьковского территориального центра фирменного транспортного обслуживания, начальникам территориальных центров организации работы железнодорожных станций (далее – ДЦС), начальникам производственных участков ДМ (МЧУ), начальникам агентств фирменного транспортного обслуживания (далее – АФТО), начальниками железнодорожных станций (далее – ДС) обеспечить выполнение требований ступеней «Регламента многоступенчатого контроля по обеспечению безопасности движения поездов при приеме груза и порожних вагонов к перевозке, в пути следования и при выдаче груза» от 28 ноября 2017 г. № 2451р, по кругу выполнения функциональных обязанностей.

2. Руководителям Горьковской дирекции управления движением, Горьковского территориального центра фирменного транспортного обслуживания:

2.1. По результатам факторного анализа ежеквартально рассматривать положение дел с обеспечением безопасности движения поездов в организации грузовой и коммерческой работы с разработкой корректирующих мер по снижению влияния факторов риска.

2.2. В целях недопущения перегруза сверх грузоподъемности вагона установить контроль за соблюдением требований статьи 26 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ» и обеспечить выполнение заданий по контрольным перевескам, используя взвешивающие рельсы (РТВ-Д) и вагонные весы железной дороги для исключения превышения трафаретной грузоподъемности вагонов.

3. Руководителям Горьковской дирекции управления движением, руководителям Горьковской дирекции по управлению терминально-складским комплексом обеспечить своевременное и качественное устранение коммерческих неисправностей вагонов, отцепленных на ПКО и КПБ железной дороги.

4. Начальникам территориальных центров организации работы железнодорожных станций совместно с начальниками агентств фирменного транспортного обслуживания структурных подразделений, начальникам производственных участков ДМ, начальникам АКП ПАО «Трансконтейнер»:

4.1. Обеспечить расследование в пятисуточный срок случаев отцепок вагонов на ПКО и КПБ из-за нарушений Технических условий размещения и крепления грузов в вагонах, контейнерах, в том числе погруженных по НТУ, МТУ, принятых к перевозке станциями Горьковской железной дороги, с определением факторов риска и причинно-следственных связей.

4.2. Отстранение ответственных грузоотправителей или грузополучателей от права руководства погрузкой, выгрузкой и оформлением документов из-за нарушений ими Технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах (Приложения 3 к СМГС, НТУ, МТУ) оформлять актом общей формы ГУ-23ВЦ в 3-х экземплярах, из которых первый экземпляр остается у коммерческого ревизора или начальника станции, в зависимости от того, кто принял решение об отстранении, второй экземпляр в делах станции. Третий экземпляр передается грузоотправителю или грузополучателю через агента под роспись во втором экземпляре. В акте общей формы указывается, какие пункты, разделы и главы Технических условий (Приложения 3 к СМГС) были нарушены ответственным работником грузоотправителя.

5. Начальникам железнодорожных станций Горьковской дирекции управления движением:

5.1. Обеспечить расследование в трехсуточный срок случаев отцепок вагонов на ПКО и КПБ из-за нарушений Технических условий размещения и крепления грузов в вагонах, контейнерах, НТУ, МТУ, принятых к перевозке станциями Горьковской железной дороги, с определением факторов риска и причинно-следственных связей.

5.2. Ежемесячно организовывать и принимать участие в контрольных перевесках вагонов (при наличии вагонных весов на станции) с оформлением в Книгах формы ГУ-78.

5.3. При отсутствии у грузоотправителя и на станции отправления таблиц калибровки завода-изготовителя масса наливных грузов должна определяться посредством взвешивания на вагонных весах, приспособленных для определения массы наливных грузов (с учетом кинематической вязкости груза).

5.4. При получении информации о каждом факте погрузки вагона сверх трафаретной грузоподъемности при осуществлении определения массы груза по договору в суточный срок рассматривать совместно с грузоотправителем причины, повлиявшие на перегруз, с разработкой конкретных мер для исключения подобных случаев.

5.5. Ежемесячно принимать участие в осмотре установленных на станции технических средств (АСКО ПВ, взвешивающие рельсы, вагонные весы, габаритные ворота, смотровые эстакады, вышки и других) при проведении комиссионного месячного осмотра с вводом замечаний в систему ЕК АСУИ.

6. В целях исключения влияния факторов риска на отправление вагонов

со станции с нарушениями требований Технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, НТУ, МТУ:

6.1. При погрузке станцией грузов по НТУ и МТУ (более 2-х раз в месяц), приём таких грузов к перевозке могут осуществлять приёмосдатчики груза и багажа 6 разряда, назначенные приказом ДЦС и прошедшие проверку знаний по общим навыкам и умениями руководствоваться НТУ и МТУ, понимая принципы размещения и крепления грузов.

6.2. На всех эскизах, НТУ и МТУ, по которым грузы принимаются к перевозке приёмосдатчиками груза и багажа, делается запись «С принципами размещения и крепления груза ознакомлен» с указанием даты и проставлением подписи.

6.3. При приёме груза к перевозке, когда такая погрузка носит эпизодический характер (погрузка груза, нехарактерного для конкретной станции, в первый раз или с периодичностью один раз в год) обязан принять участие специалист по рассмотрению и согласованию чертежей и схем размещения и крепления грузов или ревизор коммерческий (старший).

6.4. Проверку размещения и крепления, приём грузов к перевозке в вагонах (контейнерах), погруженных по НТУ и МТУ, а также грузов, имеющих вращающиеся (поворотные) и самовыдвигающиеся части, осуществлять только начальником станции или его заместителем, а при их отсутствии ревизором коммерческим (старшим).

6.5. При наличии у груза вращающихся (поворотных) или самовыдвигающихся частей и навесного оборудования особое внимание уделять надёжности и правильности его закрепления для обеспечения безопасности движения. Орудийные стволы башен танков, самоходных артиллерийских орудий, направляющих пусковых установок и подвижных частей другой техники, должны быть закреплены инвентарными тросовыми или цепными растяжками (увязками), а в случае их отсутствия – проволочными растяжками (увязками) из проволоки диаметром 6 мм в 2, 4 и 6 нитей в зависимости от массы техники до 20 т, от 20 до 40 т и свыше 40 т.

6.6. Отметку грузоотправителя, при погрузке колёсной техники, в графе 1 оборотной стороны накладной, в соответствии с главой 7 Технических условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, утвержденных МПС России от 27 мая 2003 г. № ЦМ-943: «Запасное колесо закреплено дополнительно к кронштейну обвязкой из проволоки диаметром 6 мм в две нити».

6.7. При приёме грузов к перевозке, имеющих болтовые соединения, сварочные швы, требовать от грузоотправителя присутствия специалиста грузоотправителя с разъяснениями и подтверждением им в письменном виде гарантии обеспечения безопасности движения (в том числе с отметкой в

чертеже).

19. Меры по обеспечению безопасности движения поездов в Горьковской региональной дирекции железнодорожных вокзалов

1. Надёжное закрепление малых архитектурных форм, расположенных на территории вокзального комплекса и пассажирских платформах.

2. Ежедневный осмотр зданий и сооружений дежурным по железнодорожному вокзалу дежурными помощниками начальника вокзала (далее – ЛВОКп) с записью в журнале.

3. Наличие технологии выезда автотранспортной техники на территории вокзала и пассажирских платформ.

4. Контроль работы тракториста со стороны ЛВОКп, начальника железнодорожного вокзала (путевой лист, медицинский осмотр, отметки о начале и окончании работы и т.д.).

5. Контроль исправности автотранспортной техники.

6. Проведение весенних и осенних комиссионных осмотров своего хозяйства, участие в месячных и квартальных осмотрах, проводимых ДС и заместитель начальника железной дороги (по территориальному управлению).

7. Приобретение средств малой механизации для исключения необходимости выезда трактора на платформу.

8. Проведение технической учёбы, инструктажей, семинаров, школ передового опыта с работниками вокзалов по вопросам безопасности движения.

9. Внезапные проверки вокзальных комплексов силами работников органа управления Горьковской региональной дирекции железнодорожных вокзалов.

10. Проверки вокзалов в соответствии с личными нормативами руководителей Горьковской региональной дирекции железнодорожных вокзалов, Дирекции железнодорожных вокзалов, РБ.

11. Ежедневное проведение «Дня безопасности» – среда.

12. Разработка корректирующих мер по устранению выявленных факторов риска.

13. Выполнение мероприятий по обеспечению работоспособности вокзального комплекса и обеспечению безопасности движения при получении информации о прогнозируемых природных стихийных явлениях (ураганы, снегопады, затопления и прочее).

14. Выполнение текущего, капитального ремонта и реконструкции в целях поддержания устройств в исправном состоянии.

15. Оперативное принятие мер к устранению последствий стихийного

явления природы, представляющего угрозу безопасности движения.

16. Обеспечение контроля за порядком пропуска высокоскоростных поездов по железнодорожным путям общего пользования железной дороги в границах вверенных вокзалов.

17. Выполнение требований транспортной безопасности вокзальных комплексов в части проведения досмотра пассажиров, технических средств, охраны, взаимодействия с органами внутренних дел на транспорте и других мероприятий.

18. Обеспечение контроля за производством путевых работ в границах пассажирских платформ с принятием оперативных мер в случаях их повреждения.

20. Меры по обеспечению безопасности движения поездов в Горьковской дирекции пассажирских обустройств

1. Руководители Горьковской дирекции пассажирских обустройств и начальники региональных центров Горьковской дирекции пассажирских обустройств (далее – ДПОУ) организуют и осуществляют следующие мероприятия:

1.1. Проведение комиссионных осмотров хозяйства пассажирских обустройств ежеквартально, январь-февраль, апрель-май при подготовке к летним пассажирским перевозкам и в август-сентябрь, ноябрь-декабрь при подготовке к работе в зимних условиях, с составлением акта и разработкой корректирующих мер.

1.2. Выявленные в результате осмотров (проверок) неисправности содержания пассажирских обустройств устраняются в плановом порядке, а угрожающие безопасности движения поездов устраняются немедленно.

1.3. Перед началом строительно-монтажных и ремонтно-восстановительных работ на объектах пассажирских обустройств проведение проверки наличия у подрядных организаций проектно-сметной и технологической документации, утвержденного проекта производства работ и акта-допуска к проведению данных работ.

1.4. Регулярные проверки правил производства работ, сроков соблюдения календарного графика, объемов и качества выполненных работ.

1.5. Ежемесячное рассмотрение работы пассажирских обустройств, определение конкретных мер по обеспечению их безаварийной и бесперебойной работы.

1.6. Проведение своевременного расследования каждого случая нарушения безопасности движения поездов, связанного с пассажирскими обустройствами, и отказов технических средств с установлением причин и

выработкой корректирующих мер по недопущению аналогичных случаев.

1.7. Разрабатывают ежеквартально факторный анализ состояния безопасности движения поездов и разработка организационно-технических мероприятий по профилактике нарушений безопасности движения поездов, укреплению технологической и производственной дисциплины.

1.8. Выполнение мероприятий по обеспечению безопасности движения поездов и обеспечению работоспособности объектов пассажирских обустройств при получении информации о прогнозируемых метеоусловиях (ураганы, снегопады, затопления и прочее). Организовывать оперативное принятие мер к устранению последствий стихийного явления природы, представляющего угрозу безопасности движения.

1.9. Дополнительные меры при работе в зимний период (в период с ноября по апрель включительно):

1.9.1. Ежемесячно организовывать проведение внеочередных осмотров пассажирских платформ руководителями ГДПО и ДПОУ. Организовывать работу и обеспечивать контроль качества выполняемых работ сторонними организациями и работниками несписочного состава.

1.9.2. Запретить работникам, занятым на работах по очистке пассажирских платформ, производить сброс снега с «береговых» платформ в сторону пути.

1.9.3. ДПОУ принять меры по предупреждению навалов снега на низкие пассажирские платформы при работе снегоочистительной техники на станциях и перегонах. Своевременно информировать руководство П, ПМС (ДПМ) о нарушении технологии работы снегоочистительной техники и фактах выброса снежных валов на низкие пассажирские платформы.

2. При эксплуатации ССПС:

2.1. Обеспечивать проведение предрейсового инструктажа перед заступлением на смену вновь сформированной бригады специального самоходного подвижного состава, организовать индивидуальный инструктаж у машиниста-инструктора с записью в журнале инструктажа. Изменения персонального состава бригады, допускаются в порядке исключения с письменного разрешения начальника подразделения или его заместителя. Формирование бригад ССПС проводить только с учётом психофизиологической совместимости.

2.2. Запретить выезд ССПС, необорудованного приборами безопасности движения (КЛУБ).

2.3. Запретить следование специального самоходного подвижного состава от мест дислокации к месту работ при неисправности приборов безопасности (КЛУБ, РС).

2.4. Постоянно обеспечивать качественное и достоверное ведение

«Автоматизированной системы контроля процесса эксплуатации специального самоходного подвижного состава и допуска бригад к работе» АСУ СПС.

2.5. При перерыве в работе свыше трёх месяцев бригада ССПС допускается к самостоятельной работе только после дополнительного инструктажа у закреплённого машиниста-инструктора и контрольно-инструкторской поездки.

Дополнительный инструктаж проводится машинистом инструктором или лицом, ответственным за эксплуатацию и техническое состояние ССПС в подразделении приписки, с записью в формуляры машиниста и помощника машиниста.

2.6. Ежемесячно организовывать совещания с бригадами путевых машин, где подводить итоги работы по обеспечению безопасности движения, организации дешифровки кассет регистрации параметров движения машин ССПС, трудовой дисциплины с оформлением протокола, разработкой мер по повышению качества работы.

2.7. Начальнику, первому заместителю начальника Горьковской дирекции пассажирских обустройств рассматривать итоги весеннего и осеннего комиссионных контрольно-технических осмотров (КТО) машин ССПС в месячный срок с разработкой мер по повышению их технической готовности.

21. Перечень вопросов, подлежащих рассмотрению в территориальных подразделениях функциональных филиалах ОАО «РЖД», дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» и на объектах инфраструктуры в ходе проверок состояния работы по защите пассажиров, работников и объектов железнодорожного транспорта от актов незаконного вмешательства

В ходе проверок организации и проведения мероприятий согласно требованиям федерального закона РФ от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» и анализа деятельности руководителей территориальные подразделения функциональных филиалов ОАО «РЖД», дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», осуществляющих свою деятельность в границах железной дороги, рассматривается:

1. Наличие необходимых нормативных актов, регламентирующих мероприятия по обеспечению транспортной безопасности на железнодорожном транспорте, и организация их исполнения.

2. Роль руководителей в организации выполнения мероприятий по обеспечению транспортной безопасности в территориальных подразделениях функциональных филиалов ОАО «РЖД» и на объектах инфраструктуры:

2.1. Наличие в планах работы структурных подразделений мероприятий по защите объектов от актов незаконного вмешательства, с учётом местных

особенностей, отдельным разделом.

2.2. Порядок выполнения организационно-распорядительных документов ОАО «РЖД» и железной дороги по организации работы по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры.

2.3. Содержание резолюций руководителей и организация их доведения до исполнителей и выполнения.

2.4. Отчёты руководителей различного уровня на заседаниях Комитетов по транспортной безопасности в регионах железной дороги и оперативных совещаниях.

2.5. Соблюдение периодичности подведения итогов работы по обеспечению транспортной безопасности территориальных подразделениях функциональных филиалов ОАО «РЖД» и объектах транспортной инфраструктуры.

2.6. Организация проверок по обеспечению транспортной безопасности в подчинённых структурных подразделениях.

2.7. Наличие разработанных и утверждённых графиков дежурств руководящего состава структурных подразделений и объектов железнодорожного транспорта на период введения усиленного режима работы.

2.8. Наличие на рабочих местах исполнителей памяток, инструкций и рекомендаций о порядке действий при угрозе или совершении террористических актов и в случаях возникновения чрезвычайных ситуаций.

2.9. Наличие приказов о назначении лиц из числа руководящего состава структурных подразделений, ответственных за организацию работы по обеспечению транспортной безопасности на объектах железнодорожного транспорта.

2.10. Состояние организованности и готовности работников железнодорожного транспорта и пассажиров к действиям при поступлении анонимных сообщений об угрозе взрыва, обнаружении взрывчатых веществ (далее – ВВ), подозрительных предметов, захвате заложников и прочее.

Порядок использования в целях информирования работников и пассажиров вокзальной и громкой поездной радиосвязи, средств массовой информации и наглядных пособий по антитеррористической тематике.

2.11. Проведение инструктажей с работниками поездных и локомотивных бригад о недопустимости провоза посторонних отправок и ответственности за их провоз.

2.12. Наличие на вокзалах и в пассажирских поездах стендов по антитеррористической тематике.

3. При проверке организации охраны и пропускного режима на объектах жизнеобеспечения железной дороги особое внимание обращать на:

3.1. Обеспечение охраны объектов силами:

- 3.1.1. Ведомственной охраны.
- 3.1.2. Частных охранных предприятий.
- 3.1.3. Сторожевой охраны.
- 3.1.4. Работников структурных подразделений.
- 3.1.5. Другими привлекаемыми силами.

3.2. Достаточность (при наличии) или необходимость усиления пропускного режима на объектах.

3.3. Наличие на проверяемых объектах технических средств охраны (системы телевизионного наблюдения, охранной сигнализации периметра, кодовых замков, смотровых глазков, переговорных устройств, систем контроля допуска, телефонных аппаратов АОН, контейнеров для хранения ВВ, средств обнаружения ВВ, радиоактивных, химических и ядовитых веществ, оружия и боеприпасов, локализаторов взрывов).

3.4. Техническую укрепленность объектов (наличие решёток на окнах 1-х этажей зданий, металлических или обитых металлом входных дверей, надёжных запорных устройств, укрепление люков чердаков, подвалов и их опечатывание).

По окончании проверки составляется справка с полным анализом состояния работы в подразделении (на объекте инфраструктуры) с оценкой роли руководителей по обеспечению транспортной безопасности в проверяемых структурных подразделениях с предложениями по устранению выявленных недостатков.

Копия справки направляется в отдел охраны и защиты объектов Горьковского регионального центра безопасности.

22. Меры по обеспечению безопасности движения поездов при организации пропуска скоростных поездов «Сапсан», «Стриж», «Ласточка» по путям общего пользования железной дороги

1. Пропуск скоростного поезда «Стриж» по железнодорожным путям общего пользования железной дороги осуществляется в соответствии с Местной инструкцией по организации пропуска скоростных поездов по железнодорожным путям общего пользования Горьковской железной дороги, утверждённой распоряжением от 28 мая 2015 г. № Горьк-129/р.

2. Обеспечение безопасности движения при эксплуатации скоростных электропоездов ЭС1 «Ласточка» на инфраструктуре железной дороги осуществляется в соответствии с Инструкцией о порядке обслуживания и организации пропуска скоростных электропоездов ЭС1 «Ласточка» на инфраструктуре ОАО «РЖД», утверждённой распоряжением ОАО «РЖД» от 19 декабря 2016 г. № 2579р.

3. В целях обеспечения безопасности движения скоростного поезда «Стриж», проверки плавности хода поезда, принятия оперативных решений при возникновении нестандартных ситуаций:

3.1. Заместителю главного ревизора железной дороги по безопасности движения поездов (по территориальному управлению) обеспечить сопровождение скоростного поезда «Стриж» по участку Петушки – Нижний Новгород в соответствии с графиком, утверждаемым заместителем генерального директора – главным инженером ОАО «РЖД» Кобзевым С.А.

3.2. Начальникам Владимирской и Дзержинской дистанций пути:

а) один раз в квартал организовывать сопровождение скоростного поезда «Стриж», предварительно за неделю согласовывая задание с Горьковским филиалом АО «ФПК»;

б) обеспечить немедленное устранение выявленных замечаний по нарушению плавности хода в границах обслуживания с привязкой по пикетам и другим вопросам обеспечения безопасности движения поездов с предоставлением отчётов в аппарат главного ревизора железной дороги по безопасности движения поездов.

4. Порядок ограждения мест производства работ и обеспечения безопасности работников.

Ограждение мест препятствий для движения поездов и мест производства работ на перегонах и станциях производится в порядке, установленном «Инструкцией по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации», утверждённой приказом Минтранса России от 4 июня 2012 г. № 162, с дополнениями, приведёнными ниже.

4.1. Расстояние от переносных красных сигналов и от места внезапно возникшего препятствия до первой петарды (расстояние Б) на участках с установленными скоростями движения более 140 км/ч до 160 км/ч принимается равным:

4.1.1. На перегонах, где имеются руководящие спуски менее 0,006 – 1600 метров.

4.1.2. На перегонах, где имеются руководящие спуски 0,006 и круче, но не более 0,010 – 1700 метров.

4.1.3. На перегонах, где имеются руководящие спуски круче 0,010 – 1800 метров.

4.2. Расстояние от переносных красных сигналов и от места внезапно возникшего препятствия до первой петарды (расстояние Б) на участках с установленными скоростями движения более 160 км/ч до 200 км/ч принимается равным:

4.2.1. На перегонах, где имеются руководящие спуски менее 0,006 – 2150 метров.

4.2.2. На перегонах, где имеются руководящие спуски 0,006 и круче, но не более 0,010 – 2300 метров.

4.2.3. На перегонах, где имеются руководящие спуски круче 0,010 – 2400 метров.

4.3. Расстояние от сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» до сигнальных знаков уменьшения скорости (расстояние А) на участках с установленными скоростями движения более 140 км/ч до 160 км/ч принимается равным:

4.3.1. На перегонах, где имеются руководящие спуски менее 0,006 – 1400 метров.

4.3.2. На перегонах, где имеются руководящие спуски 0,006 и круче, но не более 0,010 – 1500 метров.

4.3.3. На перегонах, где имеются руководящие спуски круче 0,010 – 1600 метров.

4.4. Расстояние от сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» до сигнальных знаков уменьшения скорости (расстояние А) на участках с установленными скоростями движения более 160 км/ч до 200 км/ч принимается равным:

4.4.1. На перегонах, где имеются руководящие спуски менее 0,006 – 1600 метров.

4.4.2. На перегонах, где имеются руководящие спуски 0,006 и круче, но не более 0,010 – 1700 метров.

4.4.3. На перегонах, где имеются руководящие спуски круче 0,010 – 1800 метров.

5. Плановые работы, требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости движения, должны быть закончены и сооружения инфраструктуры приведены в исправное состояние:

5.1. Не менее чем за один час до прохода высокоскоростного поезда при скорости движения более 140 км/ч до 160 км/ч.

5.2. Не менее чем за два часа до прохода высокоскоростного поезда при скорости движения более 160 км/ч до 200 км/ч.

6. Запрещается начинать выполнение работ на контактной сети с изолирующей съёмной вышки:

6.1. Не менее чем за один час до прохода высокоскоростного поезда при скорости движения более 140 км/ч до 160 км/ч.

6.2. Не менее чем за два часа до прохода высокоскоростного поезда при скорости движения более 160 км/ч до 200 км/ч.

7. Запрещается выезд на перегон съёмных подвижных единиц (путеизмерительные и дефектоскопные тележки, путевые вагончики, лейтеры):

7.1. Если до прохода высокоскоростного поезда остаётся менее 30 минут

при скорости движения более 140 км/ч до 160 км/ч.

7.2. Если до прохода высокоскоростного поезда остается менее одного часа при скорости движения более 160 км/ч до 200 км/ч.

8. В исключительных случаях пропуск скоростного поезда «Стриж» по боковому приёмо-отправочному пути железнодорожной станции либо по неправильному железнодорожному пути на перегоне производится только по приказу начальника Горьковской дирекции управления движением или начальника диспетчерского центра управления перевозками. ДНЦ заблаговременно сообщает машинисту скоростного поезда «Стриж» и ДСП о предстоящем изменении порядка пропуска.

9. В случае запланированного пропуска скоростного поезда «Стриж» по боковым путям, маршрут пропуска должен быть указан в телеграмме, разрешающей предоставить «окно», за подписью первого заместителя начальника железной дороги или начальника Горьковской дирекции управления движением.

10. Во всех случаях опозданий скоростных поездов поездной диспетчер обязан поставить в известность всех дежурных по станциям участка скоростного движения, которые в свою очередь извещают дежурных по переездам и руководителей работ. Запрещается производить работы при отсутствии связи с руководителем работ.

11. Руководители работ должны иметь при себе уточнённую выписку из расписания движения высокоскоростных поездов. Перед началом работ руководитель обязан проверить работоспособность средств связи, уточнить время проследования высокоскоростного поезда у ДСП и сверить с ним часы.

12. Порядок выдачи предупреждений:

12.1. Телеграммы (телефонограммы) с заявками на выдачу предвиденных предупреждений должны подаваться с таким расчётом, чтобы дежурными по станциям выдачи предупреждений они были получены не позднее, чем за 8 часов до начала их действия.

12.2. При возникновении непредвиденных обстоятельств, угрожающих безопасности движения поездов, заявка о выдаче предупреждений передаётся непосредственно ДСП, ограничивающим перегон. ДСП обязаны передать машинисту высокоскоростного поезда сообщение о непредвиденно выданных предупреждениях по радиосвязи при подходе поезда к станции до открытия входного сигнала с регистрацией сообщения в журнале диспетчерских распоряжений.

13. При нарушении нормальной работы устройств СЦБ перед проходом высокоскоростного поезда порядок его пропуска следующий:

13.1. Пропуск поезда по главным путям станций, на которых отдельные стрелочные переводы или изолированные участки выключены из действия с

сохранением пользования сигналами, должен осуществляться со скоростью не более 40 км/ч.

13.2. В случае неисправности переездной сигнализации железнодорожных переездов, после получения уведомления от дежурного по переезду об освобождении переезда от автотранспорта, прекращении движения автотранспорта и закрытии горизонтально-поворотных шлагбаумов с их запирающим запорными приспособлениями с навесными замками, дежурный по станции докладывает о готовности пропуска высокоскоростного поезда поезному диспетчеру, который выдаёт машинисту поезда предупреждение на проследование переезда с неисправной переездной сигнализацией со скоростью не более 40 км/ч.

23. Меры по обеспечению безопасности движения поездов в Центре управления содержанием инфраструктуры Горьковской дирекции инфраструктуры

1. Руководители и специалисты Центра управления содержанием инфраструктуры организуют и осуществляют:

1.1. Контроль выполнения Положения об обеспечении безопасной эксплуатации технических сооружений и устройств железных дорог при строительстве, реконструкции и (или) ремонте объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», утверждённой распоряжением от 30 августа 2013 г. № 1932р и Инструкции о порядке предоставления и использования «окон» для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах ОАО «РЖД», утверждённой распоряжением ОАО «РЖД» от 25 декабря 2014 г. № 3154р.

1.2. Недопущение согласования «окон» без оформления необходимой технической документации и проведения подготовительных работ работниками структурных подразделений и учёта предоставления времени в период «окна» для проведения регулировочных работ, включению устройств в зависимость и проверке их нормальной работы.

1.3. Организацию и контроль ежемесячной проверки двухсторонней автоблокировки с пропуском локомотива в неправильном направлении движения. По итогам месяца до 5 числа месяца, следующего за отчётным, формирование справки по железной дороге о количестве и проценте обкатки путей, в случаях необкатки путей перегонов в неправильном направлении более 3 месяцев – перевод двухсторонней автоблокировки на данном пути перегона в разряд временно действующих.

1.4. Контроль выключенных устройств СЦБ и принятие мер по ликвидации длительно выключенных устройств. Еженедельно в четверг готовить справку по выключенным устройствам СЦБ и представлять в аппарат

РБ.

1.5. Своевременное расследование отказов технических средств и технологических нарушений в системе КАСАНТ и КАСАТ.

1.6. Контроль устранения и принятие к учёту нарушений и замечаний в системе АСУ ЗМ, ЕКАСУИ, АС КМО.

24. Меры по обеспечению безопасности движения поездов в Дирекции аварийно-восстановительных средств

1. Начальникам восстановительных поездов проводить осмотры всех технических средств, находящихся на оснащении восстановительного поезда, не реже двух раз в месяц.

2. Проводить не реже одного раза в три месяца обкаточный выезд всего восстановительного поезда и его частей на расстояние не менее 25 км, если за это время поезд не выезжал (в полном составе) на ликвидацию последствий транспортных происшествий, либо для оказания помощи в пределах своих тактико-технических возможностей при ликвидации последствий происшествий природного и техногенного характера, либо на выполнение неосновных производственных работ.

3. Проводить периодическое техническое обслуживание и текущий ремонт грузоподъёмных кранов, находящихся на оснащении восстановительных поездов, силами работников восстановительного поезда с привлечением (при необходимости) требующихся специалистов.

4. Начальникам восстановительных поездов или их заместителям лично присутствовать при контрольном осмотре ходовых частей, тормозного оборудования и автосцепных устройств в железнодорожном подвижном составе восстановительного поезда, который производится работниками вагонного эксплуатационного депо, не реже одного раза в месяц и каждого раза после выезда из пункта постоянной дислокации с отметкой в специально заведённом для этих целей журнале.

5. Своевременно направлять вагоны, находящиеся на балансе дирекции, для проведения им деповского ремонта в вагоноремонтные депо.

6. Работникам восстановительных поездов осуществлять постоянный контроль за закреплёнными за ними техническими средствами.

7. Негабаритные места на технических средствах, железнодорожном подвижном составе и зданиях баз дислокации восстановительных поездов обозначаются соответствующими предупреждающими знаками. Кроме того, негабаритные места окрашиваются предупреждающей окраской из полос желтого сигнального и черного цветов.

8. Проводить весенний и осенний комиссионные осмотры технических

средств восстановительных поездов с рассмотрением результатов у заместителя начальника железной дороги – главного ревизора по безопасности движения поездов.

9. Начальникам восстановительных поездов не реже одного раза в квартал проводить проверки имеющегося в аварийно-полевых командах оборудования для ликвидации последствий сходов подвижного состава.

25. Перечень принятых условных сокращений

АЛС – автоматическая локомотивная сигнализация

АЛСН – автоматическая локомотивная сигнализация с автостопом непрерывного действия

АСУ – автоматизированная система учёта

АСУ ЗМ – информационно-аналитическая система «Замечания машиниста»

АФТО – агентство фирменного транспортного обслуживания

ВИКС – вагон-лаборатория испытания контактной сети

ВЧДР – вагонное ремонтное депо

ВЧДЭ – эксплуатационное вагонное депо

ГИД – автоматизированная система ведения и анализа графика движения поездов

ГО ЧС – гражданская оборона и чрезвычайные ситуации

ГФ ФПК – Горьковский филиал АО «Федеральная пассажирская компания»

ДГА – дизель-генераторная установка

ДГПРУ – диспетчер по управлению перевозками района управления Диспетчерского центра управления перевозками

ДГПС – старший диспетчер по управлению перевозками (руководитель смены)

ДЗО – дочернее и зависимое общество ОАО «РЖД»

ДНЦ – поездной диспетчер

ДНЧ – ревизор движения

ДС – начальник станции

ДСП – дежурный по станции

ДСПП – дежурный по парку

ДЦ – диспетчерская централизация

ДЦС – Центр организации работы железнодорожных станций – структурное подразделение Горьковской дирекции управления движением

ДЦУП – Диспетчерский центр управления перевозками Горьковской дирекции управления движением

ИДП – инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации

ИСИ – инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации

КАС АНТ – комплексная автоматизированная система учёта, контроля устранения и анализа их надёжности

КЛУБ – комплексное локомотивное устройство безопасности

КМО – комиссионный месячный осмотр

КПБ – коммерческий пост безопасности

КТП – комплектная трансформаторная подстанция

КТСМ – комплекс системы автоматического контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава

КЧС ПБ – комиссия по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций

ЛАФТО – Линейное агентство фирменного транспортного обслуживания.

ЛВЧД – пассажирское вагонное депо ГФ ФПК

ЛВОКп – дежурный по железнодорожному вокзалу

ЛПТО – пункт технического осмотра пассажирских вагонов

МВПС – моторвагонный подвижной состав

МКР – коммерческий ревизор

МКРС – старший коммерческий ревизор

МПС – Министерство путей сообщения РФ

МЧС – Министерство РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий

МЧУ – начальник производственного участка ДМ

НГР – начальник грузового района

ОАО «РЖД» – ОАО «Российские железные дороги»

ОКЧС – объектовая комиссия по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций

ПВ – вводная панель

ПГК – ОАО «Первая грузовая компания»

ПД – дорожный мастер

ПДБ – бригадир пути

ПДС – старший дорожный мастер

ПКО – пункт коммерческого осмотра

ППОГ – правила перевозок опасных грузов по железным дорогам

ПТО – пункт технического осмотра вагонов

ПТЭ – Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286.

ПЧ – дистанция пути

РБ – аппарат главного ревизора железной дороги по безопасности движения поездов

РКЧС – региональная комиссия железной дороги по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций

Ространснадзор – Федеральная служба по надзору в сфере транспорта.

РС – радиосвязь

РФ – Российская Федерация

РЦС – региональный центр связи Нижегородской дирекции связи

САИ ПС – система автоматической идентификации подвижного состава.

САУТ – система автоматического управления торможением

СКНБ – сигнализация контроля нагрева букс

Служба пути – служба пути Горьковской дирекции инфраструктуры

СМБД – система менеджмента безопасности движения поездов

ССПС – специальный самоходный подвижной состав

СЦБ – сигнализация, централизация и блокировка

ТБ – тормозной башмак

ТК РФ – Трудовой кодекс Российской Федерации

ТО – техническое обслуживание

ТОР – текущий отцепочный ремонт

ТП – тяговая подстанция

ТРА – техническо-распорядительный акт

ТСКБМ – телемеханическая система контроля бодрствования машиниста.

ТУ – технические условия погрузки и крепления грузов

ТУ-2000 – Технические указания по устройству, укладке, содержанию и ремонту бесстыкового пути, утверждённые МПС РФ 31 марта 2000 г.

ТЧМ – машинист

ТЧМИ – машинист-инструктор

ТЧМП – помощник машиниста

УКСПС – устройство контроля схода подвижного состава

Филиал ФГП ВО ЖДТ РФ – филиал Федерального государственного предприятия Ведомственная охрана железнодорожного транспорта РФ на Горьковской железной дороге

ФПК – ОАО «Федеральная пассажирская компания»

ФСБ – Федеральная служба безопасности

ШН – электромеханик СЦБ

ШНС – старший электромеханик СЦБ

ШЧ – дистанция сигнализации, централизации и блокировки

ЭПТ – электропневматический тормоз

ЭЧ – дистанция электроснабжения