



ПРАВИТЕЛЬСТВО САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 22.11.2022 № 1023

Об утверждении Правил технической эксплуатации метрополитена на территории Самарской области и о признании утратившим силу постановления Правительства Самарской области от 19.12.2019 № 958 «Об утверждении Правил технической эксплуатации метрополитена на территории Самарской области»

В соответствии со статьей 9 Федерального закона «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21.12.2018 № 468 «Об утверждении Типовых правил технической эксплуатации метрополитена» Правительство Самарской области ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить прилагаемые Правила технической эксплуатации метрополитена на территории Самарской области.
2. Признать утратившим силу постановление Правительства Самарской области от 19.12.2019 № 958 «Об утверждении Правил технической эксплуатации метрополитена на территории Самарской области».
3. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на министерство транспорта и автомобильных дорог Самарской области.
4. Опубликовать настоящее постановление в средствах массовой информации.

5. Настоящее постановление вступает в силу по истечении девяноста дней после дня его официального опубликования.

Первый
вице-губернатор
председатель Правительства
Самарской области



В.В.Кудряшов

УТВЕРЖДЕНЫ
постановлением Правительства
Самарской области
от 22.11.2022 № 1023

ПРАВИЛА
технической эксплуатации метрополитена на территории
Самарской области

I. Общие положения

1. Настоящие Правила устанавливают порядок движения подвижного состава и организации маневровой работы, функционирования объектов инфраструктуры метрополитена, систему сигналов, относящихся к движению подвижного состава и организации маневровой работы, типы сигнальных приборов, при помощи которых эти сигналы подаются, определяют действия работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки пассажиров метрополитеном (далее – перевозчик), при технической эксплуатации метрополитена.

2. Настоящие Правила относятся к обязательным требованиям, оценку соблюдения которых осуществляет министерство транспорта и автомобильных дорог Самарской области в рамках федерального государственного контроля (надзора) за соблюдением правил технической эксплуатации внеуличного транспорта и правил пользования внеуличным транспортом.

Перевозчик при осуществлении технической эксплуатации метрополитена обязан соблюдать настоящие Правила.

II. Порядок движения подвижного состава и организации маневровой работы

3. Порядок движения подвижного состава и организации маневровой работы устанавливает правила:

подготовки заключения о готовности электроподвижного состава и подвижного состава специального назначения к движению;

приема, отправления, пропуска поездов, производства маневров при различных устройствах сигнализации и связи при движении поездов как в нормальных условиях, так и в случаях неисправности;

движения подвижных составов, предназначенных для выполнения работ по эксплуатации метрополитена;

предупреждения машинистов об особых условиях движения;

подачи поезда на пути строящихся участков.

4. Перечень лиц, управляющих приборами сигнализации, централизации и блокировки, открытием и закрытием сигналов светофоров (кроме автоматически действующих), устанавливается перевозчиком из числа лиц, замещающих должности старшего диспетчера поездного, диспетчера поездного, дежурного станционного поста централизации, дежурного по станции, после прохождения проверки знаний и навыков на рабочих местах в соответствии с настоящими Правилами.

5. Организация следования к месту производства работ восстановительного подвижного состава устанавливается в соответствии с настоящими Правилами.

6. Движение поездов при возникновении чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, вызвавших прекращение действия основных средств сигнализации на линии (участке линии) метрополитена, осуществляется в соответствии с настоящими Правилами.

7. Перевозчик обязан установить порядок подготовки заключения о готовности подвижного состава и подвижного состава специального

назначения к движению в соответствии с требованиями конструкторской и эксплуатационной документации.

8. Перевозчик обязан оснастить линии метрополитена, на которых основным средством сигнализации при движении поездов являются устройства автоматической локомотивной сигнализации с автоматическим регулированием скорости (система устройств, обеспечивающая непрерывный контроль свободности пути и скорости движения подвижного состава, а также передачу сигнальных показаний о допустимой скорости движения в кабину управления подвижным составом) (далее – АЛС-АРС), резервным средством сигнализации – автоматической блокировкой без защитных участков и установленных на пути устройств, приводящих в действие систему экстренного торможения поезда в случае проезда светофора с запрещающим показанием (далее – путевой автостоп). Сигналы светофоров автоматического действия должны быть выключены в нормальном состоянии. Входные и выходные светофоры полуавтоматического действия должны быть постоянно горящими и иметь два режима работы: при отключенной и включенной автоблокировке.

9. Движение поездов на линии метрополитена производится по сигнальным показаниям АЛС-АРС и показаниям светофоров полуавтоматического действия, а при включенных сигнальных огнях светофоров автоблокировки – по показаниям светофоров полуавтоматического и автоматического действия.

На линиях, на которых основным средством сигнализации при движении поездов является АЛС-АРС и оборудованных дублирующим автономным устройством АЛС-АРС, при неисправности поездных устройств АЛС-АРС поезд должен быть остановлен, отключены устройства АЛС-АРС и включено дублирующее автономное устройство АЛС-АРС, дальнейшее движение должно осуществляться по сигнальным показаниям АЛС-АРС.

При неисправности поездных устройств АЛС-АРС и дублирующего автономного устройства АЛС-АРС, независимо от наличия сигнального показания АЛС-АРС, поезд должен быть остановлен, отключены устройства АЛС-АРС и дублирующее автономное устройство АЛС-АРС. Дальнейшее движение производится до электродепо после разрешения диспетчера поездного со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности. Пассажиры должны быть высажены на ближайшей станции. При разрешающем показании светофоров автоблокировки разрешается движение со скоростью не более 20 км/ч, при запрещающем показании светофоров автоблокировки (красный огонь, погасшие огни, непонятное показание) разрешается движение до следующего светофора со скоростью не более 20 км/ч после остановки и доклада диспетчеру поездному:

Включение и отключение сигнальных огней светофоров автоблокировки производится по перегонам или участкам на основании заявки машиниста поезда с неисправными устройствами АЛС-АРС в соответствии с приказом диспетчера поездного, передаваемым на соответствующие станции по форме, установленной приложением 1 к настоящим Правилам, с оповещением об этом машинистов по поездной радиосвязи. Машинист, затребовавший включение сигнальных огней светофоров автоблокировки, обязан доложить диспетчеру поездному об их фактическом включении и сигнальном показании.

10. Движение поездов по линии метрополитена производится при разрешающих показаниях светофоров со скоростью, не более указанной сигнальным показанием АЛС-АРС в кабине управления, а на линии метрополитена, не оборудованной устройствами АЛС-АРС, со скоростью не более допустимой на данном участке.

Если показание АЛС-АРС превышает скорость, разрешенную сигналом светофора, то выполняется требование сигнала светофора.

11. При запрещающем показании светофоров автоматического действия дальнейшее движение поезда осуществляется после остановки поезда перед светофором, доклада об этом диспетчеру поезвному и получения от него подтверждения, что сообщение принято. При этом движение разрешается со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали бдительности до появления разрешающего сигнального показания АЛС-АРС. Движение поезда с неисправными устройствами АЛС-АРС или не оборудованного устройствами АЛС-АРС разрешается со скоростью не более 20 км/ч до следующего светофора.

При запрещающем показании светофоров полуавтоматического действия движение поезда после остановки перед светофором допускается по пригласительному сигналу, а при его неисправности – по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинисту и на соответствующую станцию по поездной радиосвязи, поездной диспетчерской или тоннельной связи по форме, установленной приложением 2 к настоящим Правилам. Движение допускается со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности до появления разрешающего сигнального показания АЛС-АРС, а поезда с неисправными устройствами АЛС-АРС или не оборудованного устройствами АЛС-АРС – до следующего светофора.

Копия приказа диспетчера поездного, выписываемая по форме, установленной приложением 3 к настоящим Правилам, выдается машинисту дежурным станционного поста централизации или дежурным по станции. Диспетчер поездной передает приказ и указание о выдаче копии приказа по поездной диспетчерской связи только после подтверждения дежурного станционного поста централизации о свободности пути, правильности установки и замыкания стрелок в маршруте следования поезда.

12. При разрешающем показании светофоров автоматического и полуавтоматического действия и сигнальном показании АЛС-АРС «0» машинист обязан:

остановить поезд;

если в течение 30 секунд стоянки показание АЛС-АРС не изменится на разрешающее – сообщить диспетчеру поезвному;

после получения от диспетчера поездного подтверждения о том, что сообщение принято, продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности до появления разрешающего сигнального показания АЛС-АРС.

При сигнальном показании «ОЧ» (отсутствие частоты) машинист обязан:

остановить поезд;

сообщить диспетчеру поезвному о запрещающем показании;

после получения от диспетчера поездного подтверждения о том, что сообщение принято, продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности до появления разрешающего показания АЛС-АРС.

При сигнальном показании АЛС-АРС «НЧ» («ОЧ») машинист обязан сообщить диспетчеру поезвному номер сигнального знака «Граница рельсовой цепи».

13. Порядок использования технических средств станции, оборудованной электрической централизацией стрелок и сигналов, в том числе регламентация обеспечения безопасности движения и порядка приема, отправления, проследования поездов по станции, а также маневровой работы, устанавливается перевозчиком в техническо-распорядительном акте станции.

14. Порядок пользования устройствами централизации стрелок и сигналов, а также действий при приготовлении маршрутов следования (путей без стрелок или со стрелками, которые установлены и заперты в

направлении предполагаемого следования подвижного состава) (далее — маршрут) для приема и отправления поездов устанавливается перевозчиком в таблицах взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов и локальных нормативных документах.

15. Прием и отправление поездов происходят после подтверждения свободности пути показаниями контрольных приборов.

16. Графиком движения поездов для пропуска первого поезда по линии (после перерыва в движении пассажирских поездов со снятием напряжения с контактной сети) должно быть предусмотрено увеличение времени хода не менее чем на 2 минуты. Перевозчик обязан обеспечить включение рабочего и аварийного освещения в тоннеле при проходе первого поезда, а также на наземных участках в темное время суток и при плохой видимости.

17. При ведении первого (после перерыва в движении пассажирских поездов со снятием напряжения с контактной сети) поезда машинист обязан подавать оповестительные сигналы согласно установленным знакам, а также перед стрелочными переводами. Перевозчик обязан обеспечить предупреждение машинистов, управляющих первыми пятью поездами, о завершении выполнения следующих работ:

промывка станций, тоннелей, путей, дренажных и водоотводных устройств верхнего строения пути;

смена рельсов, рельсовых плетей, контррельсов, контактных рельсов, вырезка дефектного стыка или дефектного рельса, смазка рельсов;

смена стрелочного перевода или его отдельных частей (остряков, рамных рельсов, крестовин), перекрестного съезда или его отдельных частей, уравнильного прибора;

смена загрязненного щебня ниже постели шпал, разбивка путевого бетона;

смена переводных брусьев, шпал, коротышей;

работа на пути выправочно-подбивочно-рихтовочной машины;

подъемка пути более 20 мм или рихтовка пути более 60 мм;
окраска путевых тоннелей станции или перегонных тоннелей;
задействование перегонных металлоконструкций;
смена стрелочного электропривода, контактных колодок, монтажных проводов в схеме стрелки;

постановка стрелки на макет или снятие стрелки с макета;

реконструкция устройств автоматики и телемеханики для движения поездов (АТДП) и автоведения;

во всех других случаях, если требуется предупредить машиниста об изменении режима ведения поезда после производства ремонтных работ.

18. На двухпутных перегонах каждый главный путь служит для движения поездов в одном определенном перевозчиком направлении (далее – правильное направление).

Для регулирования движения подвижного состава в исключительных случаях и в порядке, предусмотренном приложением 4 к настоящим Правилам, в соответствии с требованиями Типовых правил технической эксплуатации метрополитена, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21.12.2018 № 468 (далее – Типовые правила), допускается движение в направлении противоположном правильному направлению (далее – неправильное направление).

19. Путь перегона (участка), на котором производится движение в неправильном направлении, закрывается для движения всех подвижных единиц кроме той, которая следует по перегону (участку) в неправильном направлении.

Отправление подвижного состава со станции в неправильном направлении или возвращение подвижного состава с перегона на станцию осуществляется после закрытия пути перегона (участка), на котором будет происходить движение подвижного состава, а также пути приема на станцию назначения в соответствии с приложением 4 к настоящим Правилам.

20. При прекращении движения пассажирских поездов по одному из путей двухпутного участка (перегона) для перевозки пассажиров разрешается организация движения по другому пути участка одним поездом в обоих направлениях (двухстороннего движения) при управлении локомотивной бригадой в порядке, предусмотренном приложением 5 к настоящим Правилам.

Движение поезда в правильном направлении производится по сигнальным показаниям светофоров и (или) сигнальным показаниям АЛС-АРС со скоростью не более установленной для данного участка (перегона), а в неправильном направлении – со скоростью не более 40 км/ч.

21. Допускается организация двухстороннего движения подвижного состава на нескольких перегонах (участках) с использованием исправной части обоих путей.

22. При двухстороннем движении подвижного состава пассажирское движение разрешается:

на перегоне между станцией, на котором временно производится оборот подвижного состава, и станцией, ограничивающей путь перегона (участка), на котором организовано двухстороннее движение, подвижному составу, используемому для двухстороннего движения на закрытом пути;

на перегоне (участке) между станцией, на котором временно производится оборот подвижного состава, и смежной конечной станцией линии подвижного состава, назначенного работником, осуществляющим функции по регулированию движения подвижного состава, в соответствии с установленными графиками.

23. Отправление подвижного состава на указанный перегон (участок) производится по указанию диспетчера поездного в порядке, предусмотренном приложением 5 к настоящим Правилам:

в правильном направлении по сигналам светофоров и (или) сигнальному показанию АЛС-АРС;

в неправильном направлении по разрешению, выданному перевозчиком в порядке, предусмотренном приложением 5 к настоящим Правилам.

24. Выдача разрешения на отправление подвижного состава в неправильном направлении со станции, ограничивающей закрытый для двухстороннего движения участок, или с конечной станции линии на смежную станцию, на котором временно производится оборот подвижного состава, разрешается при:

закрытом входном светофоре полуавтоматического действия, ограждающем путь приема на станцию временного оборота со стороны правильного направления;

закрытом в установленном перевозчиком порядке перегоне, прилегающем к станции со стороны правильного направления (при отсутствии ограждения или ограждении пути приема на станцию временного оборота со стороны правильного направления светофором автоматического действия);

остановке встречного подвижного состава, следующего в правильном направлении, у переносного сигнала остановки на станции, смежной со станцией временного оборота.

25. При невозможности приведения поезда в движение и невозможности устранения неисправности в течение 5 минут должен быть предоставлен вспомогательный подвижный состав.

В качестве вспомогательного может быть представлен как сзади идущий подвижной состав попутного направления, так и подвижной состав, отправленный со станции в неправильном направлении после высадки пассажиров. При расцепке вагонов подвижного состава назначаются два вспомогательных подвижных состава. Вспомогательный подвижной состав в неправильном направлении может быть назначен с перегона, если он следовал без пассажиров.

26. При неблагоприятных погодных условиях, задымлениях и других случаях ограничения видимости сигналов светофоров подвижной состав должен двигаться со скоростью, обеспечивающей остановку до возникшего препятствия.

Порядок сообщения машинистом о снижении скорости определяется перевозчиком в соответствии с приложением 6 к настоящим Правилам. При следовании по участку с ограниченной видимостью подаются оповестительные сигналы с периодичностью, установленной Типовыми правилами и настоящими Правилами.

27. Если видимость сигналов светофоров и пути не превышает 10 м, то движение подвижного состава на участке (перегоне) должно быть прекращено. Подвижной состав, отправленный на участок до прекращения движения, должен проследовать его со скоростью не более 10 км/ч.

28. При затоплении пути до уровня ниже головки рельса подвижной состав должен проследовать по затопленному участку пути со скоростью не более 35 км/ч, а на наземном участке пути – со скоростью не более 20 км/ч. При затоплении пути до уровня головки рельса или выше подвижной состав должен проследовать по затопленному участку пути со скоростью не более 10 км/ч.

29. На линии метрополитена, на которой АЛС-АРС является основным средством сигнализации, в случае неисправности двух и более смежных рельсовых цепей, при наличии на указателе АЛС-АРС в пределах данных рельсовых цепей сигнальных показаний «0» или «НЧ» («ОЧ»), исправном состоянии рельсов и фактической свободности расположенных впереди секций маршрута следования движение подвижного состава (поезда) осуществляется в следующем порядке:

диспетчер поездной передает на все подвижные составы (поезда) устное предупреждение о неисправности путевых устройств АЛС-АРС;

после получения предупреждения каждый машинист останавливает подвижной состав (поезд) на первой неисправной по ходу движения

рельсовой цепи, докладывает об остановке и сигнальном показании диспетчеру поезвному и после получения подтверждения следует со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности;

проследование остальных смежных неисправных рельсовых цепей осуществляется без остановки и доклада диспетчеру поезвному.

Если из-за неисправности рельсовых цепей на перегоне (участке), где расположены эти рельсовые цепи, светофоры полуавтоматического действия имеют запрещающие показания, то их проследование осуществляется в порядке, установленном настоящими Правилами. Включение светофоров автоблокировки для организации движения по неисправным рельсовым цепям в этом случае не производится.

30. Маневры на станционных путях производятся по указанию уполномоченного перевозчиком работника.

Распределение обязанностей между работниками по распоряжению маневрами и обозначение границ маневровых маршрутов осуществляются перевозчиком.

31. На станциях и парковых путях с электрической централизацией стрелок и сигналов основным средством передачи указаний о выполнении маневровых передвижений служат сигналы светофоров (на линиях, оборудованных АЛС-АРС, – сигналы светофоров и сигнальные показания АЛС-АРС).

Маневровые передвижения производятся при разрешающем показании светофора, порядок производства маневровой работы при неисправности светофора (красный сигнал, погасшие сигналы, визуально неразличимое показание) определяется перевозчиком в соответствии с приложением 7 к настоящим Правилам.

На парковых путях с нецентрализованными стрелками основным средством передачи указаний о выполнении маневровых передвижений служат ручные и звуковые сигналы. Подаваемый ручной или звуковой сигнал дублируется лицом, которому подан соответствующий сигнал,

звуковым сигналом.

32. Производство маневровых передвижений одновременно с обеих сторон на один и тот же путь запрещается. Маневровые передвижения на один и тот же путь должны производиться после уведомления обоих машинистов о порядке производства маневров и очередности движения.

33. Маневровые передвижения на занятый путь станции допускаются с разрешения работника метрополитена, уполномоченного давать указания при осуществлении маневров, со скоростью не более 20 км/ч по пригласительному сигналу, а при его неисправности:

по распоряжению диспетчера поездного;

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

по сигналу дежурного по станции или другого уполномоченного перевозчиком лица, подаваемому на основании распоряжения дежурного станционного поста централизации, переданного по поездной диспетчерской, тоннельной или стрелочной связи, после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

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

34. Маневровые передвижения на занятый парковый или прочий путь производятся со скоростью не более 15 км/ч, при управлении не из головной кабины не более 10 км/ч по пригласительному сигналу, а при его неисправности:

по распоряжению дежурного станционного поста централизации, передаваемому машинисту по поездной радиосвязи, маневровой радиосвязи, поездной диспетчерской, тоннельной или стрелочной связи;

по сигналу дежурного станционного поста централизации;

по сигналу уполномоченного перевозчиком лица, подаваемому на основании распоряжения дежурного станционного поста централизации.

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

35. О маневровом передвижении на занятый путь машинист (локомотивная бригада) предупреждается в порядке, установленном перевозчиком.

36. Возвращение маневрового состава, локомотива, подвижного состава, предназначенного для выполнения работ по эксплуатации метрополитена, на прежнее место стоянки после вынужденной остановки за маневровым светофором разрешается в порядке, установленном перевозчиком.

37. Порядок и условия обеспечения безопасности при перестановке подвижного состава с одного пути на другой определяются перевозчиком.

38. Маневровые передвижения в границах станции по маршрутам, не предусмотренным таблицей взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов, производятся по распоряжению диспетчера поездного либо с его разрешения по распоряжению дежурного станционного поста централизации или по ручному (звуковому) сигналу.

Маневровые передвижения поезда в границах станции по главному пути в неправильном направлении по маршрутам производятся после закрытия пути перегона, прилегающего со стороны правильного направления.

Маневровые передвижения подвижного состава, предназначенного для выполнения работ по эксплуатации метрополитена (далее — хозяйственный поезд), в границах станции после окончания движения пассажирских поездов по главному пути в неправильном направлении производятся без закрытия пути перегона после установки переносного сигнала остановки на станции, ограничивающей перегон со стороны правильного направления.

39. На линиях метрополитена, на которых основным средством сигнализации при движении подвижного состава является АЛС-АРС, при отключенной автоблокировке применяется один лунно-белый сигнал, разрешающий производство маневров в границах станции для подвижного состава с неисправными, отключенными или не оборудованными устройствами АЛС-АРС, со скоростью не более 20 км/ч. При необходимости движения на перегон включается автоблокировка.

Маневровые передвижения в границах станции с выездом на главный путь станции или с главного пути станции по маршрутам в случае неисправности маневрового светофора разрешается производить после закрытия на запрещающее показание светофоров полуавтоматического действия, ограждающих этот путь со стороны перегона.

40. На парковых путях могут производиться следующие виды маневровых передвижений:

выдача (подача) подвижного состава (подвижного состава, предназначенного для выполнения работ по эксплуатации метрополитена) для работы на линии и прием с линии;

перестановка подвижного состава (подвижного состава, предназначенного для выполнения работ по эксплуатации метрополитена) на путях с централизованными стрелками;

перестановка подвижного состава, предназначенного для выполнения работ по эксплуатации метрополитена, локомотивов на путях с нецентрализованными стрелками.

Выдача подвижного состава для работы на линии метрополитена и прием подвижного состава с линии метрополитена должна производиться в соответствии с графиком движения подвижного состава.

41. Перевозчик обязан производить маневровые передвижения в соответствии с графиком осуществления маневровых передвижений.

Стоящий на парковых и дефовских путях подвижной состав, с которым не производятся маневры, должен быть закреплен тормозными башмаками, ручными или стояночными тормозами.

42. При взрезе стрелки перевозчик должен обеспечить:

остановку подвижного состава и принятие мер, исключających его произвольный уход;

снятие напряжения с контактного рельса;

после снятия напряжения с контактного рельса осмотр расположения колесных пар на стрелке, состояние остряков;

при отсутствии схода колесных пар с рельсов передвижение подвижного состава в порядке, предусмотренном настоящими Правилами.

43. Освобождение стрелки от подвижного состава производится по распоряжению уполномоченного работника метрополитена в соответствии с приложением 8 к настоящим Правилам.

44. При невозможности оперативного устранения последствий взреза дальнейшее движение по стрелке разрешается в порядке, предусмотренном приложением 8 к настоящим Правилам.

45. После осмотра и устранения последствий взреза первый подвижной состав пропускается по этой стрелке при запрещающем показании светофора по распоряжению уполномоченного работника метрополитена со скоростью не более 10 км/ч.

В дальнейшем подвижной состав пропускается со скоростью, установленной в порядке, предусмотренном приложением 8 к настоящим Правилам.

46. Движением на линии руководит уполномоченный перевозчиком на осуществление функции по регулированию движения подвижного состава в соответствии с установленными графиками работ.

47. При неисправности поездной диспетчерской связи регулирование движения подвижного состава производится по радиосвязи или тоннельной связи.

48. При невозможности перевода централизованных стрелок с пульта они выключаются из электрической централизации для ручного перевода при помощи курбеля. Порядок и случаи перевода курбелем централизованных стрелок устанавливаются перевозчиком в техническо-распорядительном акте станции. Перевод и запираание стрелок в этом случае производится по распоряжению дежурного станционного поста централизации только одним работником.

При отсутствии контроля положения стрелок, переведенных курбелем, эти стрелки должны запираются в соответствующем маршруте на закладки и навесные замки. При отсутствии контроля положения стрелки, не переводившейся курбелем, перед запираанием этой стрелки на закладку и навесной замок необходимо опустить курбельную заслонку стрелочного электропривода. Перевозчик должен обеспечить проверку правильности положения и запираания таких стрелок в маршруте.

49. При выключении стрелки для ремонта или устранения неисправности устройств сигнализации, централизации и блокировки, если острия отсоединяются от стрелочного электропривода, но механическая связь между остриями сохраняется, острия запираются в требуемом положении на закладку и навесной замок или прижатый остриек зашиваются.

При ремонте или неисправности стрелки, если нарушается механическая связь между остриями (разъединение остриев), стрелка выключается из централизации, ее оба острия зашиваются в требуемом положении.

50. При выключении централизованных стрелок и изолированных участков без сохранения пользования сигналами или при выключении централизованной одиночной стрелки (двух спаренных стрелок) с сохранением пользования сигналами проверка свободности пути, положения и замыкания каждой стрелки в маршруте производится по распоряжению дежурного станционного поста централизации визуально

работником, уполномоченным перевозчиком.

51. Прием, отправление подвижного состава и маневры по маршрутам, в которые входят изолированные участки, имеющие ложную занятость, производятся при запрещающих показаниях светофоров в порядке, определенном настоящими Правилами.

52. При частичной занятости стрелочного изолированного участка подвижным составом и необходимости перевода стрелки уполномоченный перевозчиком работник обязан убедиться путем проверки в свободности от подвижного состава самой стрелки, запретить машинисту производить какие-либо передвижения и уведомить его о предстоящем переводе стрелки, после чего перевести стрелку с помощью вспомогательной кнопки.

53. Стрелочный изолированный участок может иметь негабаритный изолирующий стык, расположенный между крестовиной и предельной рейкой (столбиком). Порядок действий при занятости такого стрелочного изолированного участка или смежного с ним изолированного участка, примыкающего к негабаритному изолирующему стыку, устанавливается перевозчиком в техническо-распорядительном акте станции.

54. Порядок выключения и включения устройств сигнализации, централизации и блокировки при их неисправности, осмотре и ремонте определяется перевозчиком в локальных нормативных документах.

55. При движении хозяйственного поезда максимально допустимый прицепной вес на участках пути с уклоном более 40⁰/₀₀ не должен превышать:

для электровоза – 35 т;

для тяговых модулей и мотовозов типа МК 2/15 – 15 т;

для дрезин и автомотрис типа АГМу – 12 т.

Зумпфовые и промывочные агрегаты в груженом состоянии на участках пути с уклоном более 40⁰/₀₀ должны транспортироваться электровозами, двумя тяговыми единицами типа Дмм, МК 2/15 или

другими с аналогичными характеристиками.

56. Нормы прицепного веса для различных локомотивов и тяговых единиц, порядок формирования хозяйственных поездов и количество прицепных единиц при движении по путям с уклонами до 40‰ включительно определяются перевозчиком в соответствии с приложением 9 к настоящим Правилам.

57. При формировании хозяйственных поездов автоматические пневматические тормоза прицепных единиц должны быть включены в поездную тормозную магистраль.

58. Порядок обслуживания локомотивными бригадами хозяйственных поездов с прицепными единицами без автоматических тормозов устанавливается перевозчиком в соответствии с настоящими Правилами.

59. Находящийся на открытом подвижном составе груз (с учетом упаковки и крепления) должен размещаться в пределах установленного габарита погрузки. Выгруженные (подготовленные к погрузке) материалы (оборудование) должны быть уложены и закреплены, чтобы габарит приближения оборудования не нарушался.

60. Погрузка, размещение, крепление, перевозка и выгрузка хозяйственных грузов (в том числе негабаритных) производятся в соответствии с инструкцией перевозчика.

61. Порядок погрузки, выгрузки и перевозки рельсовых плетей и отдельных рельсов на рельсовозных тележках, комплектования рельсовозных тележек технологическим инструментом и инвентарем, расцепки рельсовозных тележек, их закрепления, передвижения и транспортировки порожних тележек устанавливается перевозчиком.

62. Движение хозяйственных поездов и маневровые передвижения хозяйственных поездов, не оборудованных устройствами АЛС-АРС, должны выполняться при включенной автоблокировке по сигнальным показаниям светофоров.

Проследование светофора полуавтоматического действия с сигнальным показанием один синий сигнал хозяйственному поезду, не оборудованному устройствами АЛС-АРС, запрещается.

63. При запрещающем сигнале (красный сигнал, один красный и один желтый сигналы, погасшие сигналы, визуально неразличимое показание) входного, выходного, проходного светофора автоматического действия движение после остановки хозяйственного поезда перед светофором разрешается со скоростью не более 20 км/ч до следующего светофора, за исключением предупредительного.

На подъемах 20⁰/00 и более хозяйственному поезду разрешается безостановочное проследование светофоров автоматического действия с запрещающим сигналом со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью остановиться при обнаружении препятствия для дальнейшего движения.

64. При запрещающем сигнале (красный сигнал, один красный и один желтый сигналы, погасшие сигналы, визуально неразличимое показание) входного или выходного светофора полуавтоматического действия прием подвижного состава на станцию или отправление подвижного состава со станции после остановки перед светофором допускается по пригласительному сигналу, а при его неисправности по приказу уполномоченного перевозчиком работника со скоростью не более 20 км/ч до следующего светофора, за исключением предупредительного.

При одновременной неисправности на одной станции нескольких попутных входных или выходных светофоров полуавтоматического действия их проследование разрешается одним приказом (одной копией приказа) диспетчера поездного.

65. Скорость движения хозяйственного поезда устанавливается локальным нормативным документом перевозчика. Движение хозяйственного поезда в неправильном направлении, а также в зависимости от профиля, типа прицепных единиц и т. д. должно

осуществляться со скоростью:

не более 25 км/ч:

при движении в неправильном направлении;

при транспортировке груженных рельсовозных тележек, а также порожних рельсовозных тележек, прицепленных в хвосте подвижного состава;

при транспортировке грузов двумя и более локомотивами в составе поезда, оборудованного автоматическими пневматическими тормозами;

при проследовании платформы станции без остановки и наличии напряжения на контактном рельсе;

не более 20 км/ч:

при проследовании светофора с запрещающим показанием;

при маневровых передвижениях на станциях по разрешающим показаниям светофоров, пригласительному сигналу, соответствующему распоряжению, ручному или звуковому сигналам;

при движении по стрелочному переводу на отклоненный путь или с отклоненного пути, а также по глухому пересечению перекрестных съездов;

при транспортировке порожних и груженных рельсовозных тележек, прицепленных в голове поезда;

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

при движении на закрытом пути перегона;

не более 15 км/ч:

при движении поезда, оборудованного автоматическими пневматическими тормозами, на спуске более 40‰;

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

при проверке габаритов габаритным вагоном или габаритной рамой;

при следовании с длинномерным грузом (для перевозки которого

используется сцеп из двух и более платформ, а также груз, длина которого более длины платформы) на платформах, прицепленных впереди локомотива;

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

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

не более 10 км/ч:

при следовании с негабаритным грузом;

при въезде на занятый путь станции;

при транспортировке работающего промывочного агрегата;

при транспортировке подвижного состава на вспомогательных тележках;

при транспортировке рельсовозных тележек с одной рельсовой плетью;

при движении локомотива на спуске более 40‰ с нетормозными прицепными единицами (при включенной передаче двигателя);

при затоплении пути выше уровня головки рельса;

при отправлении на один путь перегона двух подвижных составов со смежных станций;

при движении на закрытом пути перегона (участка), если на нем работает другой подвижной состав;

не более 5 км/ч:

при транспортировке подвижного состава на вспомогательных тележках по кривым радиусом 100 м и менее и по стрелочным переводам;

при размотке кабеля с платформы;

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

Скорости движения хозяйственного поезда могут быть изменены перевозчиком в зависимости от типа и технических характеристик локомотивов и специального подвижного состава.

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

67. При необходимости приема двух хозяйственных поездов с различных направлений на один главный путь станции очередность их приема устанавливается диспетчером поездным. При этом отправление второго подвижного состава разрешается лишь после получения диспетчером поездным уведомления машиниста первого подвижного состава о прибытии к месту назначения и после ограждения подвижного состава переносными сигналами остановки.

Одновременно диспетчер поездной дает указание машинисту первого подвижного состава о запрещении движения до прибытия второго подвижного состава, после чего машинисту второго состава разрешается отправиться на перегон со скоростью не более 10 км/ч, о чем выдает письменное предупреждение.

Отправление подвижного состава в правильном направлении производится по сигналу светофора, в неправильном направлении — по приказу диспетчера поездного.

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

Расцепка рельсовозных тележек, расположенных между тяговыми подвижными единицами, может быть произведена без закрытия участка пути.

69. Передвижение прицепных единиц вручную допускается по указанию руководителя работ на закрытом пути перегона, станционном пути и должно производиться под его руководством при соблюдении следующих условий:

- вес брутто прицепных единиц не превышает 6 т;
- в месте предусмотренной остановки установлен тормозной башмак;
- после остановки прицепная единица закреплена вторым тормозным башмаком с противоположной стороны и заторможена ручным тормозом;
- уклон пути не более 3⁰/₀₀;
- скорость передвижения не более 3 км/ч;
- бригада для передвижения состоит не менее чем из 4 человек.

70. Передвижение хозяйственного поезда на закрытом пути производится по указанию руководителя работ, в распоряжении которого находится подвижной состав.

Отправление хозяйственных поездов с перегона производится по указанию руководителя работ после согласования маршрута движения с работником, осуществляющим функции по регулированию движения подвижного состава.

71. При производстве работ, не требующих закрытия пути, на уклоне более 40⁰/₀₀ пропуск хозяйственного поезда допускается по согласованию с руководителем работ.

72. Движение хозяйственных поездов в неправильном направлении производится по приказу работника, осуществляющего функции по регулированию движения подвижного состава в соответствии с установленными графиками без закрытия пути. Право на следование хозяйственного поезда в неправильном направлении подтверждается выданной машинисту работником, осуществляющим функции по

регулированию движения подвижного состава в соответствии с установленными графиками, в установленном перевозчиком порядке копией приказа.

Движение хозяйственных поездов, на пути следования которых в неправильном направлении находятся стрелки, управляемые со станции, подчиняющейся иному уполномоченному перевозчиком работником, осуществляется в порядке, установленном перевозчиком.

73. До отправления подвижного состава в неправильном направлении перевозчик письменно уведомляет машиниста об особых условиях на пути следования подвижного состава (в случае их наличия).

74. Порядок отправления в неправильном направлении нескольких хозяйственных поездов на уклон более $40^0/00$ и возвращение с перегона на ближайшую станцию устанавливается перевозчиком.

75. Маневровые передвижения на парковых, деповских и прочих путях разрешается производить круглосуточно без снятия напряжения с контактного рельса при обеспечении безопасности движения и безопасности работников.

76. Маневровые передвижения в дневное время при отсутствии перед тяговой подвижной единицей прицепных единиц разрешается производить машинисту.

77. Скорость маневровых передвижений на парковых, деповских и прочих путях устанавливается перевозчиком.

78. Порядок закрепления подвижного состава на парковых путях, а также на путях электродепо и мотодепо определяется перевозчиком.

79. Передвижение подвижного состава, имеющего габариты подвижного состава железных дорог общего пользования, разрешается на парковых и прочих станционных путях с расстоянием между осями путей не менее 4800 мм.

80. При необходимости подачи подвижного состава, имеющего габариты подвижного состава железных дорог общего пользования, на

пути с контактным рельсом работник перевозчика обязан предварительно проверить габарит подвижного состава для определения возможности его пропуска по данным путям.

III. Порядок функционирования объектов инфраструктуры метрополитена

81. Перевозчик обязан содержать объекты инфраструктуры метрополитена в исправном техническом состоянии и обеспечивать соответствие объектов инфраструктуры метрополитена и специальных программных средств, используемых для организации перевозочного процесса, требованиям, установленным в соответствии с законодательством Российской Федерации о техническом регулировании, требованиям Типовых правил, настоящих Правил, проектной, конструкторской и технической документации на объекты инфраструктуры метрополитена и специальные программные средства, используемые для организации перевозочного процесса.

82. Перевозчик обязан содержать сооружения и устройства метрополитена в состоянии, позволяющем обеспечивать пропуск подвижного состава с наибольшими установленными скоростями, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

83. До ввода в эксплуатацию вновь построенных и реконструированных объектов инфраструктуры метрополитена перевозчиком должна быть утверждена документация, устанавливающая требования к пожарной безопасности, охране труда, безопасности движения и эксплуатации метрополитена, а также проведено обучение и проверены знания указанной документации работниками, непосредственно обслуживающими и эксплуатирующими указанные объекты инфраструктуры метрополитена.

84. В зависимости от конструкции и технического состояния участков путей перевозчиком могут устанавливаться ограничения скорости, соответствующие состоянию сооружений и устройств на этих участках.

85. Техническое обслуживание, ремонт (включая межремонтные сроки) и содержание сооружений и устройств обеспечивается перевозчиком в порядке, устанавливаемом законодательством Российской Федерации о техническом регулировании, актами технического регулирования, проектной, конструкторской и технической документацией на сооружения и устройства.

86. Перевозчик обязан содержать инженерно-технические сооружения и устройства в состоянии, обеспечивающем вентиляцию подплатформенных помещений подземных станций, эскалаторных тоннелей и лестничных маршей, кассовых залов, коридоров между станциями, перегонных и станционных тоннелей, закрытых галерей наземных участков и служебных помещений, реверсирование установок тоннельной вентиляции для изменения направления потоков воздуха, откачку грунтовых, атмосферных и производственных сточных вод от искусственных сооружений в водосточную сеть, удаление бытовых сточных вод в канализацию, бесперебойное обеспечение станций и тоннелей водой, отопление и водоснабжение объектов инфраструктуры.

87. Перевозчик не вправе привлекать к работе по проверке объектов инфраструктуры метрополитена и обеспечению качества их содержания, технического обслуживания и ремонта работников, не прошедших проверку знаний и навыков на рабочих местах.

88. Порядок проведения осмотров объектов инфраструктуры метрополитена, сроки и мероприятия по устранению обнаруженных неисправностей, а также учет результатов осмотра определяются перевозчиком в соответствии с настоящими Правилами.

Стрелочные переводы должны ежемесячно осматривать комиссии:

два раза в квартал под председательством начальника станции в составе дорожного мастера и старшего электромеханика СЦБ;

один раз в квартал под председательством начальника службы движения или его заместителя в составе начальника службы пути и тоннельных сооружений, начальника службы сигнализации и связи или их заместителей и начальника станции.

Сооружения и устройства станции должны осматриваться не реже одного раза в месяц комиссиями под председательством начальника станции.

Порядок и периодичность осмотра узлов крепления подвесных устройств устанавливает перевозчик.

Перевозчик обеспечивает соблюдение требований к габаритам приближения строений, оборудования и подвижного состава, установленным настоящими Правилами.

Расстояние между осями смежных путей на прямых участках, а также на кривых радиусом 500 м и более должно быть не менее:

на главных путях в двухпутных тоннелях без промежуточных опор – 3400 мм;

на мостах и эстакадах – 3700 мм;

на главных путях наземных участков, в местах укладки перекрёстных съездов и на путях для оборота подвижного состава – 4000 мм;

на парковых путях – 4200 мм;

на деповских путях – 4500 мм;

на парковых путях, предназначенных для обращения подвижного состава железных дорог Российской Федерации – 4800 мм.

Горизонтальные расстояния на кривых участках между осью пути и габаритами приближения строений и оборудования на перегонах и станциях устанавливаются в соответствии с действующими нормативными

документами по применению габаритов приближения строений и оборудования.

Перевозчик обязан организовать проведение периодических инструментальных проверок плана, профиля пути и тоннельной обделки:

путеизмерителем или путеизмерительной тележкой не реже одного раза в месяц;

габаритным вагоном или габаритной рамой для проверки габаритов приближения оборудования не реже одного раза в год.

89. Перевозчик обеспечивает соответствие тоннельной обделки требованиям, установленным настоящими Правилами.

В тоннелях метрополитена на всем протяжении перевозчиком должен быть обеспечен водоотвод от элементов верхнего строения пути, тоннельных конструкций, устройств и оборудования.

Перевозчик обязан организовывать плановую проверку целостности и исправности тоннельной обделки сплошным нивелированием при эксплуатации тоннелей сроком:

до 5 лет не реже одного раза в год;

от 5 до 10 лет не реже одного раза в три года;

более 10 лет не реже одного раза в пять лет.

Запрещается эксплуатация тоннелей, тоннельная обделка которых повреждена и (или) не проверялась перевозчиком в установленные Типовыми правилами сроки.

Рельсы, эксплуатируемые в пути, не должны иметь повреждений и дефектов, создающих угрозу безопасности движения поездов.

Перевозчик обязан проверять рельсы дефектоскопным вагоном и (или) дефектоскопными тележками по графику, утвержденному перевозчиком.

Перевозчик обеспечивает соответствие верхнего строения пути, плана и профиля пути, в том числе номинального размера ширины колеи, а также стрелочных переводов (устройства, служащего для перевода

подвижного состава с одного пути на другой) и глухих пересечений требованиям настоящих Правил.

Номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках пути должен быть 1520 мм. На всех кривых участках пути ширина колеи должна быть при радиусе:

- более 600 м — 1524 мм;
- от 600 м до 400 м — 1530 мм;
- от 399 м до 125 м — 1535 мм;
- от 124 м до 100 м — 1540 мм;
- менее 100 м — 1544 мм.

Величины отклонений от нормальных размеров ширины колеи, не требующих устранения, на прямых и кривых участках пути не должны превышать по сужению -4 мм, по уширению +8 мм, а на парковых путях по сужению -4 мм, по уширению +10 мм. Плюсозовые допуски +8 мм и +10 мм не распространяются на кривые радиусом 124 м и менее, где они не должны превышать +6 мм для кривых радиусом от 124 до 100 м и +2 мм для кривых радиусом менее 100 м.

Ширина колеи менее 1512 мм и более 1548 мм не допускается.

Запрещается эксплуатировать стрелочные переводы и глухие пересечения, в которых допущена хотя бы одна из следующих неисправностей:

- разъединение стрелочных остяков;
- отставание остяка от рамного рельса на 4 мм и более, измеряемое против первой связной тяги;
- выкрашивание остяка от острия до первой связной тяги глубиной более 3 мм, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивание длиной: на главных и станционных путях (кроме парковых и прочих) — 200 мм и более; на парковых и прочих станционных путях — 400 мм и более;

понижение острия против рамного рельса на 2 мм и более, измеряемое в сечении, где ширина головки острия поверху 50 мм и более;

расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм;

расстояние между рабочими гранями головки контррельса и головки усовика более 1435 мм;

излом острия или рамного рельса;

излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса);

разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше.

Нормы вертикального износа рамных рельсов, остриков, сердечников крестовин, а также нормы содержания участков путей в кривых устанавливает перевозчик.

90. Перевозчик обеспечивает соответствие стрелочных переводов и глухих пересечений типу рельсов, уложенных в путь.

91. Перевозчик обязан организовывать плановую проверку состояния стрелочных переводов не реже одного раза в месяц.

Стрелочные переводы и глухие пересечения должны содержаться в соответствии с конструкторской, эксплуатационной, технической документацией и актами технического регулирования.

Стрелочные переводы и глухие пересечения должны обеспечивать безопасное движение поездов (составов) с установленными в конструкторской, эксплуатационной и (или) технической документации скоростями.

Не допускается эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений с неисправностями, которые могут привести к сходу подвижного состава (колесных пар) с рельсов или набеганию гребня на элементы стрелочных переводов и глухих пересечений.

Стрелочные переводы централизованных стрелок на наземных и парковых путях должны быть оборудованы устройствами для

механизированной очистки. Стрелочные переводы в тоннелях, а также на наземных и парковых путях (в тёмное время суток) должны освещаться дополнительно установленными светильниками. Перед острьяками стрелочных переводов при противошёрстном движении поездов (составов) на главных путях и путях для оборота и отстоя электроподвижного состава должны быть уложены отбойные брусья.

Все стрелки должны быть включены в электрическую централизацию за исключением не электрифицированных парковых путей.

Все стрелочные переводы на всех категориях пути должны быть оборудованы устройствами запираения их на закладку и навесной замок.

92. Перевозчик обязан обеспечить исправное состояние сигнального оборудования, перечисленного в разделе IV настоящих Правил.

93. Перевозчик обязан обеспечивать постоянную видимость показаний светофоров и маршрутных указателей, проверку взаимозависимостей стрелок и сигналов, правильности подачи частот АЛС-АРС в рельсовые цепи, а также установленные величины токов сигнальных частот АЛС-АРС в рельсовых цепях.

Перевозчик обязан обеспечить запираение остряков стрелочных переводов устройствами электрической централизации, соответствие таких устройств проектной и конструкторской документации и содержание их в соответствии с инструкцией по эксплуатации или плановому техническому обслуживанию, руководством по эксплуатации. Дополнительные требования к эксплуатации устройств электрической централизации устанавливаются приложением 10 к настоящим Правилам.

В устройствах электрической централизации не допускаются неисправности, которые могут привести к сходу подвижного состава (колесных пар) с рельсов, набеганию гребня на элементы стрелочных переводов и глухих пересечений или столкновению поездов (составов).

Для контроля за проходом людей по путям перевозчик обязан обеспечить установку в тоннелях автоматических сигнальных устройств.

Перевозчик обязан обеспечить работу комплекса технических средств автоматизации управления процессами перевозок, обеспечивающего установленную перевозчиком пропускную способность и безопасность движения поездов за счет:

задания маршрута, его замыкание и открытие светофора на разрешающее показание при постоянном контроле положения всех стрелок и свободности путевых участков, входящих в маршрут, и отсутствие заданных маршрутов, одновременное существование которых создает угрозу безопасности движения поездов (далее – враждебный маршрут);

обеспечения и поддержания минимального расстояния между попутно следующими поездами, превышающего расстояние тормозного пути при служебном торможении;

автоматического ограждения хвоста поезда;

постоянного автоматического контроля за соответствием фактической скорости поезда и обеспечения принудительной остановки движущегося поезда при превышении допустимой скорости в отсутствие подтверждения машинистом своей бдительности;

постоянного контроля за состоянием целостности рельсовой линии, стрелок;

бесконтактного контроля перегрева букс и контроля габарита подвагонного оборудования.

Перевозчик обязан обеспечить работу устройств автоматической блокировки, не допускающую смену запрещающего показания светофора на показание, разрешающее движение, до освобождения подвижным составом расположенной за этим светофором части перегона между двумя соседними светофорами (двумя проходными светофорами, входным светофором и выходным светофором, выходным светофором и проходным светофором) (далее – блок-участок), и перекрытия следующего светофора на красный сигнал.

При включенных светофорах полуавтоматического действия

перевозчик обязан обеспечить состояние устройств электрической централизации, при котором не допускается:

открытие светофора, ограждающего маршрут следования (путь без стрелок или со стрелками, которые установлены и заперты в направлении предполагаемого следования подвижного состава) (далее – маршрут), если стрелки, включая охранные, не поставлены в соответствующее положение, а светофоры враждебных маршрутов не закрыты;

перевод входящей в маршрут стрелки или открытие светофора маршрута встречного направления при открытом светофоре, ограждающем установленный маршрут;

открытие светофора при маршруте, установленном на занятый путь;

перевод стрелки под подвижным составом.

При выключенных светофорах полуавтоматического действия перевозчик обязан обеспечить состояние устройств электрической централизации, при котором не допускается:

подача разрешающей сигнальной команды в рельсовую цепь, если стрелки в маршруте, включая охранные, не поставлены в соответствующее положение, а в рельсовые цепи враждебных маршрутов подаются разрешающие сигнальные команды;

перевод входящей в маршрут стрелки или выдачи разрешающей сигнальной команды в рельсовую цепь враждебного маршрута при разрешающей сигнальной команде в рельсовой цепи установленного маршрута;

подача разрешающей сигнальной команды в рельсовую цепь при контроле занятости секции маршрута.

94. Освещение станций, тоннелей, путей, в том числе наземных и парковых, должно соответствовать требованиям, установленным настоящими Правилами, а также обеспечивать безопасность движения поездов и маневровых передвижений, безопасность пассажиров, бесперебойную и безопасную работу обслуживающего персонала и

соответствовать архитектурному оформлению станций.

Перевозчик обязан обеспечить наличие рабочего и аварийного освещения перегонных, станционных путей и путей соединительных ветвей.

95. Перевозчик обязан обеспечить оборудование всех линий метрополитена следующими видами связи: поездной диспетчерской, поездной радиосвязью, тоннельной, электродиспетчерской, электромеханической диспетчерской, эскалаторной диспетчерской, стрелочной, служебной и административно-хозяйственной (автоматической телефонной).

Для управления движением подвижного состава перевозчик вправе использовать резервные каналы радиосвязи. Для содержания объектов инфраструктуры метрополитена, технического обслуживания подвижного состава, ведения восстановительных работ перевозчик вправе использовать мобильную связь.

Перевозчик обеспечивает соответствие всех средств связи требованиям, установленным настоящими Правилами.

96. Перевозчик обеспечивает соответствие характеристик, параметров и размеров эскалаторов, пассажирских конвейеров (траволаторов) и лифтов требованиям, установленным нормативными правовыми актами в области промышленной безопасности. Перевозчик обязан обеспечить эксплуатацию эскалаторов, пассажирских конвейеров (траволаторов) и лифтов в соответствии с настоящими Правилами.

Запрещается эксплуатация неисправных и (или) не соответствующих требованиям, установленным в соответствии с законодательством Российской Федерации о техническом регулировании, эскалаторов, пассажирских конвейеров (траволаторов) и лифтов.

Порядок постановки эскалаторов, пассажирских конвейеров (траволаторов) и лифтов на ремонт, а также их ввод в эксплуатацию после окончания ремонта устанавливается перевозчиком.

Пуск эскалатора, пассажирского конвейера (траволатора), лифта после перерыва в движении пассажирских поездов со снятием напряжения с контактной сети осуществляется в порядке, установленном перевозчиком.

Пуск эскалатора в обратном направлении должен производиться в отсутствие пассажиров на лестничном полотне.

В случае, если сход пассажиров с лестничного полотна затруднен или если защемление одежды угрожает жизни пассажира и его необходимо освободить, пуск эскалатора с пассажирами в обратном направлении допускается на расстояние не более половины ступени, при этом перевозчик обязан предупредить пассажиров о предстоящем пуске.

97. При проведении ремонта объектов инфраструктуры метрополитена перевозчик обязан обеспечить безопасность движения и эксплуатации метрополитена, охрану труда без нарушения графика (расписания) транспортного обслуживания.

98. Перевозчик обязан определить руководителя работ – работника, непосредственно руководящего всеми лицами, участвующими в отдельных работах на эксплуатируемых путях, сооружениях и устройствах.

99. Перевозчик обязан обеспечить наличие отдельных формирований для ведения аварийно-восстановительных работ и оснастить их необходимым оборудованием.

100. Для производства ремонтных и строительных работ перевозчик обязан предусмотреть перерывы в движении пассажирских поездов со снятием напряжения с контактной сети и установить ограничения скорости, необходимые для проведения работ.

Для выполнения работ по плановому техническому обслуживанию пути, искусственных сооружений, контактной сети, устройств сигнализации, централизации и блокировки, технологической электросвязи перевозчик обязан обеспечить ежесуточные перерывы в движении пассажирских поездов со снятием напряжения с контактной сети

продолжительностью не менее 2 часов, а при производстве этих работ комплексами машин и специализированными бригадами — продолжительностью не менее 5 часов с закрытием участков линий для движения подвижного состава в порядке, установленном приложением 11 к настоящим Правилам.

Работы по ремонту пути, контактной сети, устройств сигнализации, централизации и блокировки, технологической электросвязи и других сооружений и устройств, которые не предусмотрены в абзацах первом и втором настоящего пункта, должны производиться перевозчиком без закрытия пути, кроме аварийных работ, необходимых для восстановления нормальной работы инфраструктуры и подвижного состава.

101. Перевозчик по окончании проведения работ обязан производить проверки участков, на которых проводились работы по реконструкции или иные работы, вызывающие изменение плана или профиля пути.

102. Ввод устройств в действие по окончании работ производится на основании:

телефонограммы, переданной работником, уполномоченным на осуществление контроля за движением поездов с последующей личной подписью руководителя работ;

телефонограммы с последующей личной подписью работника, уполномоченного перевозчиком осуществлять контроль и надзор за выполнением работ, в случае, если указанные работы осуществлялись подрядной организацией.

При выполнении работ с закрытием пути запрещается приступать к работам до получения руководителем работ приказа уполномоченного перевозчиком работника о закрытии пути и до ограждения сигналами места работ в порядке, установленном в разделе IV настоящих Правил.

Открытие перегона производится приказом уполномоченного перевозчиком работника после письменного уведомления, телефонограммы или телеграммы руководителя работ, назначенного

перевозчиком ответственным за выполнение работ на эксплуатируемом пути, сооружении или устройстве, об окончании путевых работ или работ на искусственных сооружениях и отсутствии препятствий для бесперебойного и безопасного движения подвижного состава независимо от того, какая организация выполняла работы.

IV. Система сигналов, относящихся к движению
подвижного состава и организации маневровой работы,
а также типы сигнальных приборов, при помощи
которых эти сигналы подаются

103. Перевозчик обеспечивает регулирование движения подвижного состава и организацию маневровой работы с помощью сигнальных приборов, служащих для подачи видимых сигналов светофоров, указателей АЛС-АРС, щитов, фонарей, дисков (в том числе ручных), флагов, сигнальных указателей и сигнальных знаков.

104. В тоннелях перевозчиком должны применяться видимые сигналы — сигналы, выражающиеся цветом, формой, положением и числом сигнальных показаний, цифрами и буквами:

ночные видимые сигналы — сигналы, подаваемые в тоннелях и в темное время суток на наземных путях;

круглосуточные видимые сигналы — сигналы, подаваемые в светлое и темное время суток сигналами светофоров предусмотренных настоящими Правилами цветом, сигнальными показаниями указателей АЛС-АРС, квадратными щитами желтого и зеленого цвета со светоотражателями (светоотражающей поверхностью), маршрутными и другими световыми указателями и сигнальными знаками.

105. На наземных путях ночные видимые сигналы должны применяться перевозчиком в дневное время суток при тумане, метели и других неблагоприятных условиях, если видимость дневных видимых

сигналов — сигналов, подаваемых в светлое время суток на наземных и парковых путях, составляет менее 200 м.

106. Перевозчик обязан не допускать нахождение в тоннелях и на наземных участках метрополитена объектов (конструкций), мешающих восприятию сигналов и (или) искажающих их сигнальные показания.

107. Перевозчик обязан устанавливать светофоры:

перед станциями — для подачи сигналов, разрешающих или запрещающих поезду следовать с перегона на станцию (входные светофоры);

на станциях — для подачи сигналов, разрешающих или запрещающих поезду отправиться со станции на перегон, впереди места, предназначенного для стоянки головного вагона отправляющегося поезда (выходные светофоры);

на перегонах — для подачи сигналов, разрешающих или запрещающих поезду проследовать с одного блок-участка на другой (проходные светофоры).

108. Для организации маневровой работы перевозчик обязан применять светофоры, предназначенные для подачи сигналов, разрешающих или запрещающих выполнение маневров (маневровые светофоры).

109. В случаях, если видимость показания светофора не обеспечивается, перевозчик обязан установить светофор, дублирующий показания светофора, видимость показаний которого не обеспечивается (повторительный светофор).

В случаях, если необходимо предупреждение о показании светофора, расположенного впереди, перевозчик вправе установить светофор, предупреждающий о показаниях впереди расположенного светофора (предупредительный светофор).

В случаях левосторонней установки основного светофора на правосторонней кривой перевозчик обязан установить в створе с основным

светофором резервные светофоры, которые используются при отсутствии показаний на основном светофоре. При функционировании основного светофора резервный светофор должен быть выключен и не иметь сигнального значения.

110. Один светофор может совмещать несколько назначений (входной и маневровый, проходной и ограждения, выходной и ограждения).

111. Перевозчик вправе использовать светофоры автоматического действия, имеющие в качестве нормальных показаний разрешающие движение показания и изменяющие показания с разрешающих на запрещающие движение автоматически при воздействии поезда на участок пути, без непосредственного участия работников перевозчика, а также светофоры полуавтоматического действия, имеющие в качестве нормальных показаний запрещающие движение показания, изменяющие показания с запрещающих на разрешающие движение при непосредственном участии уполномоченных перевозчиком работников, а с разрешающих на запрещающие движение — автоматически при воздействии поезда на участок пути.

Перевозчик обязан ограждать металлоконструкции посредством установки светофоров ограждения, смена показаний которых не зависит от воздействия поезда на участок пути и происходит в зависимости от положения металлоконструкции (светофоры независимого действия).

112. Сигналы на светофорах подразделяются на:

нормально горящие и нормально не горящие;

немигающие и мигающие (периодически загорающиеся и гаснущие).

113. Светофоры автоблокировки (светофоры автоматического действия) обозначаются цифрами, светофоры полуавтоматического действия — буквами с цифрами или буквами. К обозначению светофоров, совмещенных со светофорами ограждения металлоконструкций, добавляется буква «М», к обозначению светофоров, связанных с

контрольно-габаритными устройствами, добавляется буква «Г».

114. Светофоры ограждения обозначаются в зависимости от места установки:

устанавливаемые для ограждения металлоконструкций в правильном направлении движения обозначаются буквой «М» с добавлением цифрового номера металлоконструкции;

устанавливаемые для ограждения металлоконструкций в неправильном направлении обозначаются буквами «МК» с добавлением цифрового номера металлоконструкции.

115. Светофорами ограждения подается сигнал: один красный сигнал (допускается также подача двух красных сигналов): «Стой! Запрещается проезжать сигнал».

Нормально сигналы светофоров ограждения не горят и сигнального значения не имеют.

На светофорах ограждения, устанавливаемых в неправильном направлении, допускается применение дополнительного сигнального показания один нормально горящий желтый сигнал: «Металлоконструкция находится в исправном состоянии, разрешается проезжать сигнал».

116. К обозначению светофоров, устанавливаемых для ограждения металлоконструкций на путях, по которым предусматривается двухстороннее движение, к основному обозначению добавляется буква «Н» или «Ч», что соответствует нечетному или четному направлению движения соответственно.

117. Повторительный светофор повторяет показания основного светофора, имеет обозначение того светофора, показания которого он повторяет и обозначается табличкой с одной наклонной полосой на ней.

118. Резервный светофор имеет нормально не горящие сигналы, которые включаются при погасании сигналов на основном светофоре, а также обозначение основного светофора с добавлением таблички с двумя наклонными полосами на ней. Допускается применение резервных

светофоров, установленных на правосторонней кривой в створе с основным левосторонним светофором.

119. Предупредительный светофор применяется для предупреждения о показании основного светофора и имеет обозначение основного светофора с добавлением таблички с тремя наклонными полосами на ней и подает сигналы:

один зеленый сигнал: «Разрешается движение с установленной скоростью, основной светофор открыт»;

один желтый сигнал: «Разрешается движение с готовностью остановиться, основной светофор закрыт».

120. Сигнал опасности обозначается табличкой «ОП» и устанавливается на станции с дополнительными группами путей, помимо главных, предназначенных для обгона, скрещения, приема и отправления поездов (далее – путевое развитие), для указания конца маршрута подачи составов на главный путь в неправильном направлении, постоянно подает один красный сигнал: «Стой! Запрещается проезжать сигнал».

121. Дополнительный сигнал опасности может устанавливаться на промежуточных станциях с путевым развитием, на которых маршрут подачи составов на главный путь в неправильном направлении таблицей взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов не предусмотрен.

Дополнительный сигнал опасности обозначается табличкой «ДОП» и при положении стрелки по главному пути выключен и сигнального значения не имеет. При положении стрелки не по главному пути и занятости изолированного участка пути перед дополнительным сигналом опасности подается сигнал один красный мигающий сигнал: «Стой! Запрещается проезжать сигнал».

122. Недействующие светофоры должны быть выключены и закреплены двумя планками. Проверка сигналов недействующих светофоров осуществляется в перерыве в движении пассажирских поездов с разрешения диспетчера поездного путем их включения в действие на

время проверки. После проведения проверки светофоры должны быть выключены.

123. Указатель АЛС-АРС должен обеспечивать индикацию показаний максимально допустимой скорости следования на пульте управления подвижным составом.

124. Указателями АЛС-АРС подаются сигналы:

цифровое показание: «Разрешается движение со скоростью, не превышающей указанную цифровым показанием»;

показание «0» (ноль): «Стой! Требуется остановка»;

показание «ОЧ» или «НЧ»: «Стой! Требуется остановка. Впереди путь занят, неисправность путевых, поездных устройств АЛС-АРС, излом рельса, не задан маршрут, не кодируемая рельсовая цепь»;

чередующиеся показания «0» и «ОЧ» («НЧ»): «Стой! Требуется остановка».

На линиях, где основным средством сигнализации является АЛС-АРС, может применяться дополнительное показание о допустимой скорости движения на следующем участке пути.

125. На линиях, где АЛС-АРС является основным средством сигнализации при движении подвижного состава, автоблокировка должна быть нормально отключена (сигналы светофоров автоматического действия отключены).

При отключенной автоблокировке входными и выходными светофорами полуавтоматического действия подаются сигналы:

один синий сигнал: «Разрешается движение по сигнальным показаниям указателя АЛС-АРС на пульте управления»; при сигнальном показании АЛС-АРС «0» или «ОЧ» («НЧ») движение после остановки разрешается со скоростью не более 20 км/ч до появления разрешающего сигнального показания АЛС-АРС;

один красный и один желтый сигналы: «Стой! Запрещается проезжать сигнал»;

один красный сигнал: «Стойте! Запрещается проезжать сигнал».

Для поезда с неисправными (отсутствующими) устройствами АЛС-АРС сигнал светофора один синий сигнал имеет значение «Стойте! Запрещается проезжать сигнал. Требуется включение сигналов светофоров автоблокировки».

На линиях, на которых основным средством сигнализации при движении подвижного состава является АЛС-АРС и оборудованных автоматической блокировкой без путевых автостопов и защитных участков, светофорами автоматического и полуавтоматического действия (независимо от назначения) при включенной автоблокировке подаются сигналы:

один зеленый сигнал: «Разрешается движение с установленной скоростью»;

один желтый сигнал: «Разрешается движение с готовностью остановиться, следующий светофор закрыт»;

один желтый и один зеленый сигнал: «Разрешается проследование светофора со скоростью не более 60 км/ч, готовностью проследовать следующий светофор при наличии на нем показания один желтый сигнал со скоростью не более 35 км/ч, а на наземных и приравненных к ним участках со скоростью не более 25 км/ч»;

два желтых сигнала: «Разрешается проследование светофора со скоростью не более 35 км/ч, подвижной состав следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор закрыт»;

два желтых сигнала, из них верхний мигающий: «Разрешается проследование светофора со скоростью не более 35 км/ч, подвижной состав следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор открыт»;

один желтый мигающий сигнал: «Разрешается движение с установленной скоростью на дефовские пути, попутные светофоры открыты»;

один красный и один желтый сигнал: «Стой! Запрещается проезжать сигнал»;

один красный сигнал: «Стой! Запрещается проезжать сигнал».

Подвижной состав, оборудованный устройствами АЛС-АРС, должен следовать по сигналам светофоров со скоростью, не превышающей указанную сигнальным показанием АЛС-АРС. Подвижной состав, не оборудованный устройствами АЛС-АРС, должен следовать по сигналам автоблокировки.

126. Пригласительный сигнал – один лунно-белый мигающий сигнал, разрешающий поезду после остановки проследовать светофор с запрещающим показанием (красный сигнал, один красный и один желтый сигналы, погасшие сигналы, визуально неразличимое показание) со скоростью не более 20 км/ч до появления разрешающего сигнального показания АЛС-АРС на пульте управления, а для подвижного состава с неисправными (отсутствующими) устройствами АЛС-АРС, а также на линиях, не оборудованных устройствами АЛС-АРС – до следующего светофора.

При маневрах пригласительный сигнал разрешает проследовать светофор с запрещающим показанием со скоростью не более 20 км/ч до следующего светофора или до конца маневрового маршрута, определяемого техничеcко-распорядительным актом станции.

Допускается применение в тоннелях пригласительного сигнала в виде немигающего фонаря прямоугольной формы с надписью «20 км» на стекле молочно-белого цвета, устанавливаемого над маршрутным указателем или рядом с ним.

127. Пригласительный сигнал размещается:

на карликовых светофорах и светофорах, размещаемых на кронштейнах и мостиках, в светофорной головке;

на мачтовых светофорах в дополнительной однозначной головке под основной головкой светофора.

На мачтовых светофорах, оборудованных маршрутным указателем, дополнительная однозначная головка пригласительного сигнала устанавливается под маршрутным указателем.

128. Переносными сигналами устанавливаются следующие сигналы:

прямоугольный щит красного цвета или диск красного цвета днем на наземных и парковых путях, красный огонь фонаря ночью или в тоннеле: «Стой! Запрещается проезжать сигнал»;

квадратный щит желтого цвета днем на наземных путях и желтый огонь фонаря ночью или в тоннеле или квадратный щит желтого цвета со светоотражателями (светоотражающей поверхностью) в тоннеле: «Разрешается движение со скоростью, указанной в распорядительном документе перевозчика, впереди опасное место, а при отсутствии распорядительного документа – не более 20 км/ч»;

квадратный щит зеленого цвета (обратная сторона щита желтого цвета) днем на наземных путях и зеленый огонь фонаря ночью или в тоннеле или квадратный щит зеленого цвета со светоотражателями (светоотражающей поверхностью) в тоннеле: «Поезд проследовал опасное место всем составом».

В тоннелях переносные сигналы остановки должны устанавливаться на треногах или шестах высотой 1,5 м на оси пути, а переносные сигналы уменьшения скорости подвешиваться на стенах тоннеля на высоте 2 м от уровня головки рельса. В торце платформы станции, в том числе и у входных (выходных) светофоров, расположенных у торца платформы, переносные сигналы остановки допускается устанавливать на кронштейнах.

На наземных и парковых путях переносные сигналы остановки должны устанавливаться на треногах (шестах) высотой 2 м на оси пути, а сигналы уменьшения скорости на таких же треногах (шестах) у пути.

При приближении подвижного состава к переносному сигналу остановки машинист обязан подать звуковой сигнал остановки и принять меры к немедленной остановке.

Переносные сигналы уменьшения скорости устанавливаются в правильном направлении движения от границы опасного участка на расстоянии:

90 метров – при 3 вагонах длиной более 20 м в составе;

120 метров – при 4 вагонах длиной более 20 м в составе или при 6 вагонах длиной 20 м и менее в составе;

140 метров – при 7 вагонах длиной 20 м и менее в составе;

150 метров – при 5 вагонах длиной более 20 м в составе;

160 метров – при 8 вагонах длиной 20 м и менее в составе.

В неправильном направлении переносные сигналы уменьшения скорости устанавливаются на расстоянии 10 метров от границ опасного участка.

Дополнительно к сигналам уменьшения скорости допускается применение других технических средств, таких как подача соответствующих частот АЛС-АРС в рельсовые цепи.

129. Для предупреждения работников о наличии напряжения в контактном рельсе после окончания движения поездов в торцах платформ станций устанавливаются щиты с надписью: «Стоять! Контактный рельс под напряжением», обращенные надписью в сторону платформы. Такие щиты устанавливаются на треногах (шестах) высотой 1,5 м в тоннеле и 2 м на наземных участках на осях всех путей, как в сторону перегона, на котором напряжение не снято, так и в сторону перегона, на котором напряжение снято, но с которого можно пройти на участок, на котором контактный рельс находится под напряжением.

130. Препятствие для движения (место, требующее остановки) на перегоне и станции, а также место производства работ, опасное для

движения, требующее остановки или уменьшения скорости, должны ограждаться перевозчиком сигналами с обеих сторон.

131. Запрещается приступать к работам до ограждения сигналами препятствия или места производства работ, опасного для движения; снимать сигналы, ограждающие препятствие или место производства работ, до устранения препятствия, полного окончания работ, проверки состояния железнодорожного пути, контактной сети и соблюдения габарита.

132. Ограждение препятствий и мест производства работ производится в соответствии с системой сигналов, относящихся к движению подвижного состава и организации маневровой работы.

133. На путях запрещается производить работы, требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, без разрешения уполномоченного перевозчиком работника.

134. Препятствия для движения подвижного состава на перегоне ограждаются с обеих сторон на расстоянии не менее 50 м от границ ограждаемого участка переносными сигналами остановки.

На кривых участках пути радиусом 300 м и менее препятствие ограждается с обеих сторон на расстоянии не менее 75 м от границ ограждаемого участка.

Первым сигнал устанавливается со стороны ожидаемого подвижного состава. На однопутных участках, если неизвестно, с какой стороны ожидается подвижной состав, первым сигнал устанавливается со стороны спуска к ограждаемому месту и со стороны кривой.

Места производства работ на перегонах, требующие остановки подвижного состава, должны ограждаться так же, как и препятствия для движения подвижного состава.

135. На закрытом однопутном перегоне, на одном закрытом пути двухпутного перегона препятствие ограждается переносными сигналами остановки с обеих сторон на расстоянии 50 м от границ ограждаемого

участка и переносными сигналами остановки со стороны станций, ограничивающих данный перегон (путь перегона).

При наличии на закрываемых путях перегонов кривых участков радиусом 300 м и менее препятствие ограждается переносными сигналами остановки с обеих сторон на расстоянии 75 м от границ ограждаемого участка и переносными сигналами остановки в торцах станций, ограничивающих данный перегон (путь перегона). На уклоне более 40⁰/₀₀ ограждение препятствия (места производства работ) производится в соответствии с указанным в настоящем абзаце порядком, независимо от того, закрывается перегон или нет.

136. При ограждении на станционном пути места препятствия или производства работ переносными сигналами остановки, все ведущие к этому месту стрелки устанавливаются в такое положение, чтобы на него не мог попасть подвижной состав, и запираются на навесной замок или зашиваются. На месте препятствия или производства работ на оси пути устанавливается переносной сигнал остановки.

При направлении любой из этих стрелок остриями в сторону места препятствия или производства работ и невозможности изолировать путь место препятствия с обеих сторон ограждается переносными сигналами остановки, устанавливаемыми на расстоянии не менее 50 м от его границ. При расположении остриев стрелки ближе 50 м от места препятствия или производства работ переносные сигналы остановки устанавливаются на каждом из сходящихся путей на расстоянии не менее 50 м от места препятствия или производства работ. На парковых путях переносные сигналы остановки устанавливаются на расстоянии не менее 20 м от места препятствия или производства работ.

При нахождении вблизи от стрелочного перевода, подлежащего ограждению, другой стрелки, которая может быть установлена в положение, исключающее попадание на ограждаемый стрелочный перевод подвижного состава, то стрелка в таком положении запирается на навесной

замок или зашивается. В этом случае переносной сигнал остановки со стороны этой стрелки не ставится.

137. При вынужденной остановке на перегоне поезда (в случае запроса вспомогательного поезда) машинист должен проверить исправность красных огней со стороны прибытия вспомогательного поезда, при приближении вспомогательного поезда машинист неисправного поезда должен подать сигнал остановки.

138. При вынужденной остановке на перегоне подвижного состава, предназначенного для выполнения работ по эксплуатации метрополитена, ограждение его производится немедленно, при плановой остановке — если стоянка превышает 5 минут.

Ограждение переносными сигналами остановки в случае остановки подвижного состава, предназначенного для выполнения работ по эксплуатации метрополитена, производится:

при следовании в правильном направлении — на расстоянии не менее 50 м от хвоста поезда;

при следовании в неправильном направлении, а также в случае ожидания вспомогательного поезда, следующего в неправильном направлении — на расстоянии не менее 50 м от головы и хвоста поезда.

На закрытом пути перегона подвижной состав, предназначенный для выполнения работ по эксплуатации метрополитена, ограждается в случаях, предусмотренных разделом IV настоящих Правил.

139. При вынужденной остановке подвижного состава, предназначенного для выполнения работ по эксплуатации метрополитена, на перегоне двухпутного участка, если требуется оградить место препятствия для движения поездов, возникшее на смежном пути, ограждаются переносными сигналами остановки препятствий на обоих путях, начиная со смежного пути, и подается сигнал общей тревоги до установки переносных сигналов остановки.

140. Для остановки подвижного состава применяются следующие ручные сигналы:

красный развернутый флаг днем на наземных путях и красный сигнал ручного фонаря ночью и в тоннелях: «Стой!»;

круговое движение желтого флага, руки или любого предмета днем на наземных путях, круговое движение фонаря с сигналом любого цвета ночью и в тоннелях: «Стой!»;

желтый развернутый флаг днем на наземных путях и желтый сигнал ручного фонаря ночью и в тоннелях: «Разрешается движение с уменьшенной скоростью, указанной в распорядительном документе перевозчика, а при отсутствии распорядительного документа перевозчика со скоростью не более 20 км/ч».

141. Требование о необходимости снижения скорости движения «Тише!» подается медленным движением вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым сигналом.

142. При опробовании автотормозов сигналы, обозначающие требование произвести торможение, днем на наземных путях подаются поднятой вертикально рукой, а ночью и в тоннелях — поднятым фонарем с прозрачно-белым сигналом. Работник, которому адресовано требование, должен подать один короткий звуковой сигнал и произвести торможение.

При опробовании автотормозов сигналы, обозначающие требование отпустить тормоза, днем на наземных путях подаются горизонтальным движением руки перед собой, а ночью и в тоннелях — горизонтальным движением фонаря с прозрачно-белым сигналом. Работник, которому адресовано требование, должен подать два коротких звуковых сигнала и произвести отпуск тормоза.

При опробовании тормозов во время приемки состава в электродепо или пункте технического обслуживания повторение принятого сигнала о торможении или отпуске тормозов не требуется.

Для передачи указаний при опробовании тормозов могут применяться радиосвязь или устройства громкоговорящего оповещения.

143. На станциях, на которых подача сигнала «Поезд готов к отправлению» установлена перевозчиком, такой сигнал подается работником, осуществляющим функции по контролю за движением поездов, или иным уполномоченным перевозчиком работником с помощью поднятого вертикально вверх в вытянутой руке ручного диска, окрашенного в белый цвет, с черным кругом в центре.

Сигнал «Закреть двери» для поезда, высадившего пассажиров и следующего с главного пути станции на путь оборота, отстоя, также подается работником, осуществляющим функции по контролю за движением поездов, или иным уполномоченным перевозчиком работником с помощью поднятого вертикально вверх в вытянутой руке ручного диска, окрашенного в белый цвет, с черным кругом в центре.

144. Для остановки поезда, проследующего станцию без остановки, работник, осуществляющий функции по контролю за движением поездов, или иной уполномоченный перевозчиком работник подает сигнал движением по кругу ручного диска, окрашенного в красный цвет.

145. Для безостановочного пропуска поезда с пассажирами, имеющего по расписанию остановку на станции, работник, осуществляющий функции по контролю за движением поездов, или иной уполномоченный перевозчиком работник подает сигнал движением над головой из стороны в сторону ручного диска, окрашенного в белый цвет с черным кругом в центре.

146. Сигнал «Открыть двери в поезде» на станциях открытого типа подается работником, осуществляющим функции по контролю за движением поездов, или иным уполномоченным перевозчиком работником движением рук, сходящихся над головой, с ручным диском (обращенным красной стороной к машинисту) или без него.

147. При нахождении работников в тоннеле или в темное время суток на наземном участке наблюдающий, при нахождении работников вне габарита подвижного состава, подается сигнал «Внимание люди!» прозрачно-белым сигналом ручного фонаря в сторону приближающегося поезда. Машинист, получив сигнал, должен подать один длинный звуковой сигнал.

148. Для указания пути приема или направления следования поезда, в том числе при открытом пригласительном сигнале, применяются маршрутные световые указатели молочно-белого цвета (буквенные, цифровые, а также буквенные в сочетании с цифрами).

149. Маршрутные указатели должны устанавливаться в тоннелях в головке светофора или рядом с ней, на наземных путях под основной головкой светофора.

Допускается применение маршрутных указателей в виде стрел, одна из которых должна освещаться при открытом пригласительном сигнале:

светящаяся вертикальная стрела: маршрут установлен для движения по прямому пути;

светящаяся горизонтальная стрела: маршрут установлен для движения на отклоненный путь.

150. Освещаемыми стрелочными указателями одиночных стрелок в обе стороны подаются сигналы:

белый прямоугольник узкой стороной указателя днем, молочно-белый сигнал ночью: стрелка установлена по прямому пути;

широкая сторона указателя днем, желтый сигнал ночью: стрелка установлена на отклоненный путь.

151. Неосвещаемыми стрелочными указателями подаются сигналы:

стрелочный указатель расположен вдоль пути: стрелка установлена по прямому пути;

на белом фоне стрелочного указателя черная стрела, направленная в сторону отклоненного пути: стрелка установлена на отклоненный путь.

152. Указателями путевого заграждения подаются сигналы:

белый круг с горизонтальной черной полосой днем, молочно-белый сигнал с горизонтальной черной полосой ночью: «Путь загражден»;

белый круг или прямоугольник с вертикальной черной полосой днем, молочно-белый сигнал с вертикальной черной полосой ночью: «Заграждение с пути снято».

Указатели путевого заграждения на упорах размещаются на правом конце бруса и сигнализируют в сторону пути, указатели в тоннелях должны быть освещаемые или со светоотражателями (светоотражающей поверхностью), на наземных путях допускается применение неосвещаемых указателей.

153. Предельные столбики или рейки должны указывать место, далее которого на пути запрещено оставление подвижного состава в направлении стрелочного перевода или глухого пересечения.

Предельные столбики должны устанавливаться посередине междупутья, а предельные рейки – в междупутье, в местах, где расстояние между осями сходящихся путей достигает размеров, предусмотренных актами технического регулирования.

154. Перевозчик обязан определить границы участка пути, относящегося к станции, и обозначить их знаками.

155. Предупредительные сигнальные знаки должны указывать:

«Предельно допускаемая скорость» – максимально допустимую скорость следования;

«Т сбор» – место начала торможения для поезда, оборудованного устройствами автоматического управления;

«С» – место подачи звукового сигнала подвижными составами, предназначенными для выполнения работ по эксплуатации метрополитена, первым поездом, а также всеми поездами при нахождении людей в тоннеле, при включенном освещении в тоннеле;

«Включить тяговые двигатели» и «Отключить тяговые двигатели» –

места включения и отключения тяговых двигателей в зависимости от режима ведения поезда;

«Т» – место применения экстренного торможения при въезде на станцию или путь оборота, если не было своевременно применено служебное торможение;

«Т начало» и «Т конец» – место начала и окончания торможения на перегоне;

«Предельное место применения экстренного торможения» – конец участка пути, в пределах которого машинист должен применить экстренное торможение при обнаружении загорания в составе с целью последующего осаживания поезда на станцию;

«Остановка первого вагона» – место остановки головного вагона, при котором обеспечивается высадка из всех дверей поезда и обзор состава средствами наблюдения, расположенными на платформе. Освещаемый знак «Остановка первого вагона» устанавливается с правой стороны по ходу движения на станциях закрытого типа, рядом с освещаемым знаком располагается табличка с названием станции и номером пути;

«3», «4», «5», «6», «7», «8» – место остановки первого вагона состава (указанные знаки также используются для остановки головного вагона при следовании сцепа объединенных поездов для высадки пассажиров на станции);

«Телефон» – место расположения ближайшего телефона связи;

«1уп» (указатель парковки) или «1о» (отстой), «2уп» или «2о», «3уп» или «3о», «4уп» или «4о» – место остановки первого вагона для отстоя составов (устанавливаются в случаях, если на одном пути предусмотрен отстой составов, располагаемых один за другим);

«Граница рельсовой цепи» – номер проследованной рельсовой цепи и место возможной смены сигнального показания АЛС-АРС, (устанавливается у изолирующих стыков, а на бесстыковых рельсовых цепях в точках подключения оборудования к рельсам; на главных путях

перегонов и станций знаки устанавливаются с правой стороны по ходу движения в правильном направлении, в пределах пассажирской платформы — на шпале между ходовыми рельсами; на остальных путях допускается установка знаков слева по ходу движения);

«Предел» (восклицательный знак) — место остановки первого вагона на пути оборота (устанавливается на путях оборота, оборудованных дублирующими путевыми автостопами).

156. Знак «Опасно» размещается с правой стороны по ходу движения поезда (в правильном и в неправильном направлении) на подходах к станциям закрытого типа, а также в местах стесненного габарита, опасных для нахождения людей при прохождении по этим местам подвижного состава, цифра под знаком «Опасно» должна указывать длину опасной зоны. При нахождении людей в опасной зоне немедленно применяется экстренное торможение.

157. Знак «Ограждение сходного устройства на станционный путь» (равносторонний треугольник, окрашенный в белый цвет, вершиной вниз) устанавливается в тоннеле на расстоянии 140 м от сходного устройства для 4 — 5 вагонного состава и 200 м для 6 — 8 вагонного состава, допускается установка знака между ходовыми рельсами на станции у сходных устройств.

158. Знак «Ограждение металлоконструкции (МК)» (равносторонний треугольник, окрашенный в белый цвет, вершиной вниз) устанавливается перед металлоконструкцией с правой стороны по ходу движения в правильном направлении на расстоянии 100 м, а после МК на расстоянии 200 м.

159. На линиях, на которых основным средством сигнализации при движении поездов является АЛС-АРС и оборудованных автоматической блокировкой без путевых автостопов и защитных участков, маневровыми светофорами подаются сигналы:

один синий сигнал (только при отключенной автоблокировке):

«Разрешается производить маневры по сигнальным показаниям указателя АЛС-АРС на пульте управления»;

один лунно-белый сигнал (только при включенной автоблокировке): «Разрешается производить маневры по сигнальным показаниям указателя АЛС-АРС на пульте управления»;

один красный сигнал: «Запрещается производить маневры»;

один красный и один желтый сигналы (только при отключенной автоблокировке): «Запрещается производить маневры».

Для состава с неисправными (отсутствующими) устройствами АЛС-АРС сигнал маневрового светофора один синий сигнал имеет значение «Запрещается производить маневры».

160. На парковых путях допускается применение сигнала два лунно-белых сигнала: «Разрешается производить маневры до следующего светофора в направлении главных путей».

161. Разрешение производить маневры может подаваться маневровыми светофорами, совмещенными с выходными, и входными светофорами полуавтоматического действия одним лунно-белым сигналом или одним синим сигналом.

162. Маневровые светофоры могут дополняться повторителями красного сигнала и лунно-белого сигнала. Повторители применяются в виде фонаря прямоугольной формы.

Повторитель красного сигнала маневрового светофора красный мигающий сигнал загорается при занятой рельсовой цепи перед светофором с красным сигналом.

Повторитель красного сигнала устанавливается на маневровых светофорах, ограждающих интенсивно используемые маневровые маршруты (оборот составов), у светофорной головки.

Повторитель лунно-белого сигнала маневрового светофора молочно-белый сигнал загорается одновременно с лунно-белым сигналом светофора и разрешает машинисту передать управление подвижным составом.

Повторитель лунно-белого сигнала маневрового светофора, ограждающего выход с пути для оборота подвижного состава, размещается у места остановки первого вагона подвижного состава, поданного на этот путь, и подает сигнал в обе стороны.

163. Светофоры, используемые для разделения пути на участки для отстоя подвижного состава, постоянно подают один красный сигнал, такие светофоры оборудуются пригласительными сигналами.

164. Работник, уполномоченный перевозчиком подавать сигналы, при подаче сигнала должен находиться в поле зрения машиниста и к нему лицом; если иное не предусмотрено настоящими Правилами.

165. При маневрах подаются следующие ручные сигналы:

движение над головой из стороны в сторону развернутого желтого флага, ручного диска белого цвета с черным кругом в центре днем на наземных, парковых и депокских путях, ручного фонаря с прозрачно-белым сигналом ночью и в тоннелях или один длинный звуковой сигнал: «Разрешается движение в направлении подаваемого сигнала»;

движение у ног из стороны в сторону развернутого желтого флага, ручного диска белого цвета с черным кругом в центре днем, на наземных, парковых и депокских путях, ручного фонаря с прозрачно-белым сигналом ночью и в тоннелях или два длинных звуковых сигнала: «Разрешается движение от подаваемого сигнала»;

медленное движение вверх и вниз развернутого желтого флага, ручного диска белого цвета с черным кругом в центре днем на наземных, парковых и депокских путях, ручного фонаря с прозрачно-белым огнем ночью и в тоннелях или два коротких звуковых сигнала: «Тише»;

движение по кругу красного или желтого флага, ручного диска красного цвета, круговое движение рукой с любым предметом или без него днем на наземных, парковых и депокских путях, ручного фонаря с любым сигналом ночью и в тоннелях или три коротких звуковых сигнала: «Стой!».

166. Звуковые сигналы при маневрах подаются ручным свистком или рожком. Сигналы при маневрах должны повторяться звуковым сигналом маневрирующего подвижного состава, подтверждающими принятие их к исполнению.

167. Прозрачно-белыми сигналами фонарей, расположенными в передней части кузова вагона и прожектора (при его наличии) обозначаются:

голова поезда при движении в правильном и неправильном направлении по пути тоннельного участка;

голова поезда при движении в правильном и неправильном направлении по пути наземного участка в темное время суток;

голова поезда при выполнении маневровых передвижений в тоннелях, а также на наземных и на парковых путях в темное время суток.

Голова поезда при движении в правильном и неправильном направлении по пути наземного участка, голова поезда при движении по пути соединительной ветви наземного участка и при выполнении маневровых передвижений на парковых путях в светлое время суток может не обозначаться.

Голова хозяйственного поезда при движении в правильном направлении, при выполнении маневров на парковых путях (в темное время суток), при движении по пути соединительной ветви обозначается двумя прозрачно-белыми сигналами фонарей и прожектора (при его наличии).

Голова хозяйственного поезда при движении в неправильном направлении обозначается красным сигналом фонаря с левой стороны и прозрачно-белым сигналом фонаря с правой стороны и прожектора (при его наличии).

Голова хозяйственного поезда при выполнении маневровых передвижений на парковых путях в светлое время суток может не обозначаться.

Допускается оснащение хозяйственных поездов желтыми проблесковыми маячками, включаемыми на все время работы.

168. Хвост поезда, а также хвост хозяйственного поезда при любых передвижениях обозначается световыми сигналами красного цвета.

169. При движении поезда, управляемого машинистом не из головной кабины, голова обозначается световыми сигналами красного цвета и одним прозрачно-белым огнем ручного фонаря в торцевой части кузова. При таком движении в тоннеле должно быть включено рабочее и аварийное освещение.

170. При движении поезда как в правильном, так и в неправильном направлении при управлении от резервного управления голова поезда обозначается прозрачно-белыми сигналами фонарей и прожектора (при его наличии) и световыми сигналами красного цвета.

171. Подвижной состав, находящийся в отстое на станционном пути или на пути перегона (соединительной ветви), с головы и хвоста обозначается световыми сигналами красного цвета.

172. Подвижной состав (вагон), находящийся в отстое на парковых путях, ограждается прямоугольным щитом красного цвета (или другими переносными красными сигналами), устанавливаемым у ограждаемого состава (вагона), или диском красного цвета, устанавливаемым на торцевой части кузова вагона.

173. Подвижные единицы снегоуборочной техники и формирований для ведения аварийно-восстановительных работ, приспособленные для перемещения по железнодорожным путям, обозначаются как хозяйственные поезда.

174. Съёмные тележки для перевозки рельсов, путеизмерительные, дефектоскопные, инструментальные и другие съёмные подвижные единицы при нахождении на пути должны иметь:

в тоннелях: видимый спереди и сзади красный мигающий сигнал фонаря, установленный на высоте 1,8 м от уровня головки рельса;

на наземных путях днем прямоугольный щит, окрашенный с обеих сторон в красный цвет, или развернутый красный флаг на шесте, а ночью видимый спереди и сзади красный сигнал фонаря, установленного на высоте 1,8 м от уровня головки рельса.

Работники, ограждающие съемные подвижные единицы, а также руководящие передвижением съемных единиц, для подачи сигналов о приближении поезда и сигналов для его остановки должны быть снабжены ручными свистками (рожками), а также ручными — на наземных путях в светлое время суток, сигнальными фонарями — в темное время суток и в тоннеле.

175. Звуковые сигналы при движении поездов и маневровой работе подаются свистками поездов, локомотивов, ручными свистками, рожками, звонками в порядке, установленном настоящими Правилами и приложением 12 к настоящим Правилам.

176. Оповестительный сигнал (один длинный) подается машинистом подвижного состава при:

- проследовании станции без остановки;
- нахождении пассажиров у края платформы за линией ограничения;
- нахождении людей в тоннеле;
- приближении к группе людей с прозрачно-белым сигналом фонаря;
- приближении к сигнальному знаку «С» подвижного состава, предназначенного для выполнения работ по эксплуатации метрополитена, первого поезда, каждого поезда при включенном освещении тоннеля;
- приближении подвижного состава, предназначенного для выполнения работ по эксплуатации метрополитена, к находящимся на пути людям, съемным подвижным единицам;
- следовании в неправильном направлении, а также во время тумана, задымления и при других неблагоприятных условиях, снижающих видимость (повторяется периодически);
- других случаях, определяемых настоящими Правилами.

177. Сигналы остановки или уменьшения скорости, подаваемые с пути или с подвижного состава, должны повторяться звуковыми сигналами подвижного состава, подтверждающими принятие их к исполнению.

178. Сигналы тревоги подаются гудками силовых установок, звуковыми сигналами подвижного состава, сиренами, рожками.

179. Сигнал «Общая тревога» подается группами из одного длинного и трех коротких звуков при:

обнаружении на пути или в тоннеле препятствия или неисправности, угрожающей безопасности движения;

необходимости снятия напряжения с контактного рельса;

крушении (аварии) и в других случаях, когда требуется помощь;

потере тормозного эффекта подвижного состава, если создается угроза наезда на препятствие или людей.

180. Сигнал «Пожарная тревога» подается группами из одного длинного и двух коротких звуков.

181. Сигнал «Воздушная тревога» подается протяжным звучанием сирен, а также рядом коротких звуков непрерывно продолжительностью не менее 2 минут.

На станциях сигнал воздушной тревоги, поданный в городе сиренами или переданный по радиотрансляционной сети, немедленно повторяется сиренами, а на наземных путях звуковыми сигналами подвижного состава и гудками силовых установок, а также объявляется по сети громкоговорящего оповещения.

182. Сигнал «Радиационная опасность» или «Химическая тревога» подается продолжительностью не менее 2 минут на наземных путях — свистками поездов, подвижного состава, локомотивов группами из одного длинного и одного короткого звуков.

Сигнал «Радиационная опасность» или «Химическая тревога» на станциях, в электродепо и других объектах инфраструктуры подается по

распоряжению уполномоченных перевозчиком работников и объявляется по сети громкоговорящего оповещения.

183. Сигнал об окончании воздушной тревоги, а также минования угрозы поражения радиоактивными или отравляющими веществами подается:

на станциях, электродепо и других объектах инфраструктуры по указанию уполномоченных перевозчиком работников, по сети громкоговорящего оповещения и другим средствам связи;

в поездах по указанию работника, осуществляющего функции по регулированию движения подвижного состава в соответствии с установленными графиками, через устройство громкоговорящего оповещения.

184. Для предупреждения лиц, работающих в тоннеле, о предстоящей подаче напряжения на контактный рельс подаются сигналы:

«Сигнал времени»: однократное отключение рабочего освещения тоннеля длительностью 5 секунд за 10 минут до подачи первого предупредительного сигнала и требующий завершения работ;

«Первый предупредительный сигнал»: двукратное отключение и включение рабочего освещения тоннеля с интервалами 5 секунд, требующий прекращения всех работ и выхода людей из тоннеля;

«Второй предупредительный сигнал»: трехкратное отключение и включение рабочего освещения с интервалами 5 секунд, после подачи которого контактный рельс считается под напряжением.

При неисправности рабочего освещения сигналы о предстоящей подаче напряжения подаются аварийным освещением в том же порядке.

185. На наземных участках сигналы о предстоящей подаче напряжения на контактный рельс могут подаваться звуковыми сигналами:

«Сигнал времени»: однократное включение звукового сигнала длительностью 5 секунд за 10 минут до подачи первого предупредительного сигнала;

«Первый предупредительный сигнал»: двукратное включение и отключение звукового сигнала с интервалами 5 секунд;

«Второй предупредительный сигнал»: трехкратное включение и отключение звукового сигнала с интервалами 5 секунд.

186. Сигнал о снятии напряжения с контактного рельса подается двумя длинными звуковыми сигналами ручного свистка (рожка) или объявлением по сети громкоговорящего оповещения.

187. Оповещение о предстоящей подаче напряжения на контактный рельс в электродепо производится:

по сети громкоговорящего оповещения словами «Подаю напряжение на деповской путь №...»;

включением звонковой сигнализации на деповском пути в течение 10 секунд.

При наличии напряжения на соответствующем деповском пути должны включаться красным мигающим сигналом лампы над путем, в канаве (при ее наличии) и на сигнальном пульте разъединителя.

188. Аварийно-оповестительный сигнал служит для вызова определенных категорий работников, находящихся в тоннеле в период перерыва в движении пассажирских поездов со снятием напряжения с контактной сети.

189. Аварийно-оповестительный сигнал на перегон подается путем отключения и включения (мигания) рабочего освещения в течение 1 минуты.

По этому сигналу ответственные за производство любых работ, работники, единолично производящие работы (осмотры), а также машинисты подвижных составов, предназначенных для выполнения работ по эксплуатации метрополитена, на которых отсутствует поездная радиосвязь, должны немедленно связаться с работником, осуществляющим функции по регулированию движения подвижного состава в соответствии с установленными графиками, по тоннельной связи.

V. Действия работников метрополитена при технической эксплуатации метрополитена

190. Требования к рабочим местам работников перевозчика, используемым работниками перевозчика техническим средствам и порядок их содержания определяются перевозчиком с учетом требований трудового законодательства Российской Федерации, положений Типовых правил и настоящих Правил.

191. Перевозчик обязан обеспечить эксплуатацию работниками метрополитена объектов инфраструктуры метрополитена в соответствии с правилами и инструкциями по охране труда, пожарной безопасности, установленными для выполняемой работы, и возможность немедленного извещения уполномоченного работника перевозчика о любой ситуации, угрожающей жизни и здоровью людей или безопасности движения.

192. Право управления подвижным составом, сигналами, аппаратами, механизмами, другими устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения и эксплуатации метрополитена, а также перевода стрелки предоставляется перевозчиком уполномоченным на это работникам при исполнении ими своих служебных обязанностей.

193. Перевозчик не вправе предоставлять доступ в кабины управления (к устройствам управления) подвижным составом, к сигналам, стрелкам, аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации метрополитена, а также в помещения, откуда производится управление сигналами и такими устройствами, не уполномоченным им лицам.

194. Перевозчик обязан обеспечить проверку на рабочих местах знаний и навыков работников метрополитена, непосредственно участвующих в организации движения подвижного состава и обслуживании пассажиров, не реже одного раза в три года, а также при поступлении на работу.

195. Работники метрополитена, не прошедшие проверку знаний и навыков на рабочих местах, могут допускаться перевозчиком к управлению подвижным составом, сигналами, аппаратами, механизмами, а также к переводу стрелок и к другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации метрополитена, под наблюдением работника, непосредственно уполномоченного перевозчиком обслуживать эти устройства (или управляющего ими), за которым перевозчиком закреплен работник, проходящий проверку на рабочем месте знаний и навыков.

Порядок выдачи заключения о допуске работника метрополитена, прошедшего проверку на рабочем месте знаний и навыков, к самостоятельной работе определяется перевозчиком.

196. Перевозчику запрещается допускать к самостоятельному выполнению определенных настоящими Правилами работ работников метрополитена, не прошедших проверку на рабочих местах знаний и навыков в порядке, установленном перевозчиком.

197. Порядок проведения проверки знаний и навыков для выдачи работникам метрополитена свидетельств на право управления соответствующим типом подвижного состава определяется перевозчиком.

198. Перевозчик обязан включить в локальные нормативные акты, с которыми машинисты должны быть ознакомлены перевозчиком под подпись, следующие запреты и обеспечить контроль за их соблюдением:

нарушения в пути следования скоростных ограничений, установленных настоящими Правилами, перевозчиком и показаниями сигналов;

отвлечения от управления подвижным составом, необходимости наблюдения за подаваемыми сигналами, свободностью и состоянием пути;

отключения исправных устройств, обеспечивающих безопасность движения подвижного состава, пользования без надобности устройством, позволяющим игнорировать сигнальные показания АЛС-АРС, при

исправном действии АЛС-АРС.

199. Перевозчик обязан определить работников метрополитена, которые при технической эксплуатации метрополитена выполняют следующие действия: подают сигнал остановки подвижному составу и принимают другие меры к его остановке в случаях, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения, при обнаружении неисправности сооружений или устройств, создающей угрозу безопасности движения, немедленно принимают меры к устранению неисправности, а при необходимости к ограждению опасного места для устранения неисправности.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
к Правилам технической
эксплуатации метрополитена на
территории Самарской области

ПРИКАЗ № _____
на включение и отключение сигнальных огней светофоров автоблокировки

« _____ » _____ 20 ____ г. _____ ч. _____ мин.

Станции _____

включить (отключить) устройства автоблокировки по _____

_____ пути перегона (участка)

Диспетчер _____ (фамилия)

Утверждение _____ ч. _____ мин.

(ненужное зачеркнуть)

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
к Правилам технической
эксплуатации метрополитена на
территории Самарской области

ПРИКАЗ № _____
на право проследования поездом входного или выходного светофора
полуавтоматического действия при запрещающем показании

« _____ » _____ 20__ г. _____ ч. _____ мин.

Станции _____
машинисту поезда (маршрута) № _____
следовать на _____ путь станции (отправиться с _____ пути станции)
при запрещающем показании входного (входных, выходного, выходных)
светофора (светофоров) № _____
со скоростью не более 20 км/ч до появления разрешающего сигнального
показания АЛС (до следующего светофора).

Диспетчер _____ (фамилия)

Утверждение _____ ч. _____ мин.

(ненужное зачеркнуть)

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
к Правилам технической
эксплуатации метрополитена на
территории Самарской области

КОРЕШОК КОПИИ ПРИКАЗА

Станция _____

(штампель)

Копию диспетчерского приказа № _____

в _____ ч. _____ мин. « _____ » _____ 20 ____ г.

получил машинист поезда (маршрута) № _____

_____ (фамилия) _____ (подпись)

Копия

« _____ » _____ 20 ____ г.

ПРИКАЗ № _____

Диспетчер _____ (фамилия)

Станция _____

(штампель)

Копия верна.

Дежурный по станции (станционного поста централизации)

_____ (фамилия) _____ (подпись)

(ненужное зачеркнуть)

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
к Правилам технической
эксплуатации метрополитена на
территории Самарской области

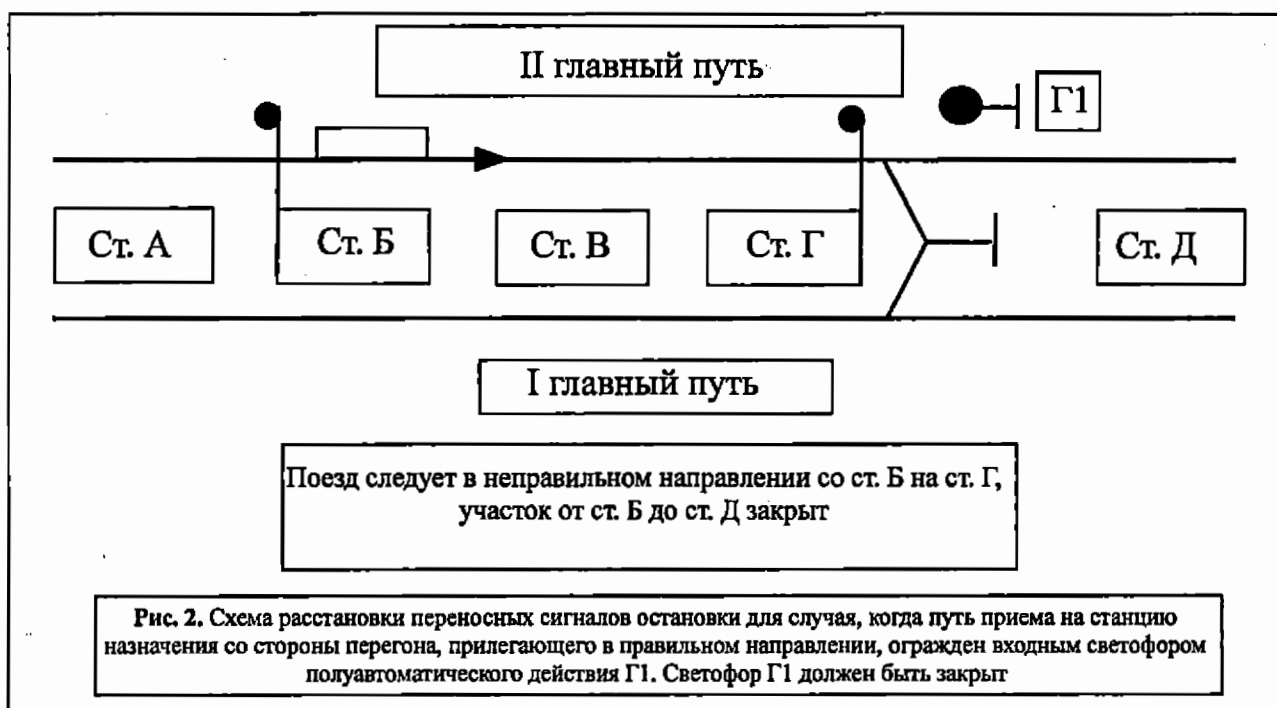
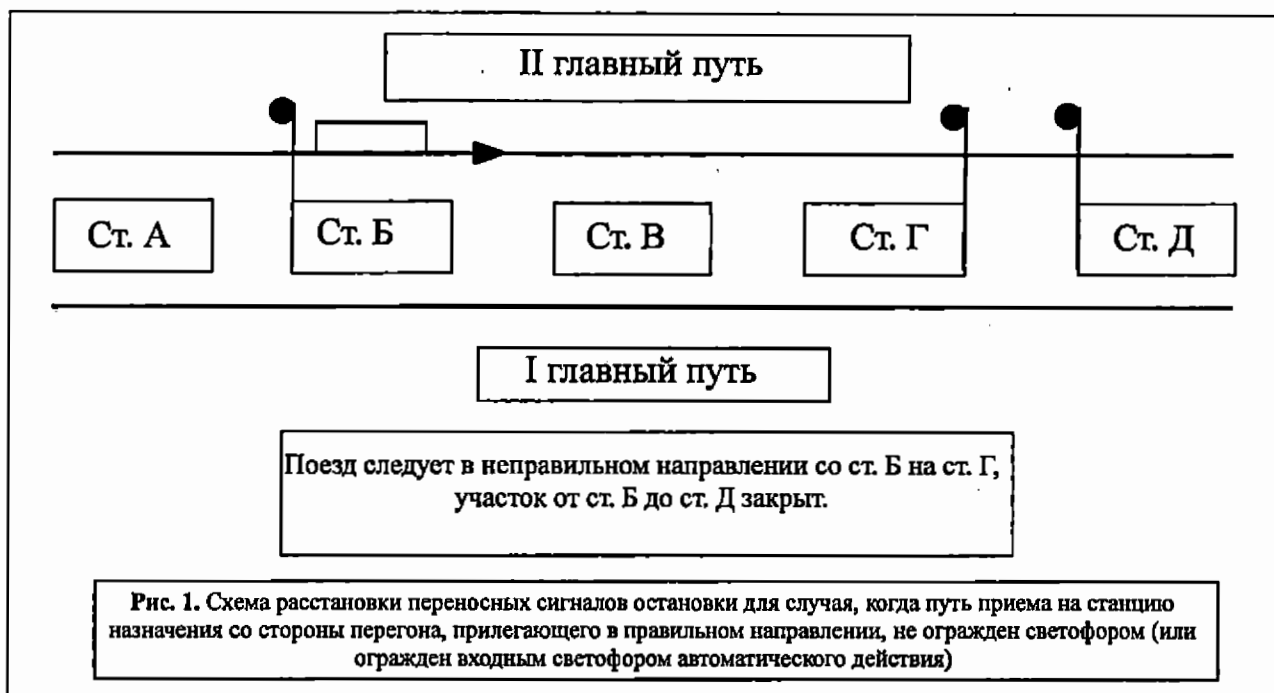
ПОРЯДОК
движения поездов в неправильном направлении

1. В исключительных случаях для регулирования движения электропоездов по приказу диспетчера поездного допускается движение в неправильном направлении.

2. В соответствии с Правилами технической эксплуатации метрополитена на территории Самарской области (далее – Правила) путь перегона, на котором производится движение в неправильном направлении, закрывается для движения всех поездов, кроме того, который следует по перегону (участку) в неправильном направлении.

3. Если путь приёма на станцию назначения со стороны перегона, прилегающего в правильном направлении, не ограждён светофором или ограждён входным светофором автоматического действия, то путь этого перегона должен быть закрыт для движения всех поездов. При наличии входных светофоров полуавтоматического действия путь перегона не закрывается, но эти светофоры должны быть закрыты до передачи приказа диспетчера поездного.

Схемы расстановки переносных сигналов остановки для указанных случаев приведены на рисунках 1 и 2.



4. До передачи приказа об отправлении поезда со станции в неправильном направлении диспетчер поездной должен прекратить отправление поездов на путь перегона, прилегающего к станции назначения со стороны правильного направления. При наличии поездов на этом пути перегона диспетчер поездной должен принять меры к их остановке и запретить машинистам этих поездов дальнейшее движение.

5. До передачи приказа об отправлении поезда со станции в неправильном направлении, а также о возвращении поезда с перегона на станцию диспетчер поездной должен:

вызвать дежурных станционных постов централизации и дежурных по станциям, ограничивающим закрываемый путь перегона (участка) и входящим в этот участок, и предупредить их о предстоящем закрытии пути перегона (участка) для следования поезда в неправильном направлении, об установке переносных сигналов остановки на станциях, ограничивающих закрываемый путь перегона (участка), и станции назначения;

уточнить по показаниям табло диспетчерской централизации или через дежурных станционных постов централизации и дежурных по станциям свободу пути следования поезда в неправильном направлении и правильность положения стрелок;

проверить, приняты ли меры по исключению возможности перевода стрелок, входящих в маршрут, и охранных стрелок (надеты ли на кнопки (рукоятки) стрелок красные колпачки или выключены рабочие цепи стрелок кнопками выключения – КВ);

вызвать и предупредить машиниста о предстоящем следовании поезда в неправильном направлении.

При организации движения поездов в неправильном направлении необходимость включения освещения в тоннеле устанавливает перевозчик.

6. Приказ диспетчера поездного на отправление поезда со станции в неправильном направлении или возвращение поезда с перегона на станцию передаётся:

станциям, ограничивающим закрываемый путь перегона (участка);

станциям, входящим в закрываемый участок;

машинистам поездов, находящихся на перегоне, прилегающем со стороны правильного направления к станции назначения, если эта станция не имеет входных светофоров или входной светофор на эту станцию автоматического действия;

машинисту поезда, отправляемого со станции в неправильном направлении или возвращаемого с перегона.

7. Приказ диспетчера поездного на отправление поезда со станции в неправильном направлении или возвращение поезда с перегона на станцию даётся по форме:

ПРИКАЗ № _____

« _____ » _____ 20 ____ г. _____ ч. _____ мин.

Станции _____

машинисту (*машинистам*) поезда (*маршрута*) № _____

главный путь перегона (участка) _____

от _____ до _____

закрыт.

Поезду (*маршруту*) № _____

отправиться в неправильном направлении со

станции (*перегона*) _____

на _____ главный путь станции (*перегона*)

до _____

со скоростью не более 20 км/ч.

Диспетчер _____ (фамилия)

Утверждение _____ ч. _____ мин.

(ненужное зачеркнуть)

Приказ передается после установки переносных сигналов остановки.

8. Правом на отправление поезда со станции в неправильном направлении служит копия приказа диспетчера поездного о закрытии пути перегона (участка), выданная машинисту по форме, установленной приложением 3 к Правилам.

9. Возвращение поезда с перегона на ближайшую станцию производится по приказу диспетчера поездного со скоростью не более 20 км/ч.

Если поезд и далее должен следовать в неправильном направлении, то на этой станции машинисту вручается копия приказа диспетчера поездного, выписанная на бланке по форме, установленной приложением 3 к Правилам.

10. До отправления поезда со станции в неправильном направлении пассажиры из него должны быть высажены.

11. До отправления поезда в неправильном направлении машинист должен распломбировать и отключить УАВА в кабинах управления хвостового и головного вагонов. Включение в голове поезда прожектора (дальнего света) обязательно.

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

13. Машинист поезда после получения письменного предупреждения должен учитывать возможность наличия переносных сигналов ограничения скорости, располагаемых слева от поезда, движущегося в неправильном направлении.

14. Если при следовании поезда в неправильном направлении имеются светофоры полуавтоматического действия или сигналы опасности «ОП», то проезд их разрешается без снижения установленной скорости и остановки поезда независимо от их показаний. При запрещающем показании светофоров ограждения проследование их допускается в порядке, установленном перевозчиком.

15. Движение поезда в неправильном направлении производится при включённых устройствах АЛС-АРС при нажатой педали (кнопке) бдительности. При возникновении неисправности поездных устройств АЛС-АРС в пути следования дальнейшее движение допускается со

скоростью не более 20 км/ч (после доклада об этом диспетчеру поездному и получения от него подтверждения).

Движение поезда, не оборудованного устройствами АЛС-АРС, разрешается только при обслуживании локомотивной бригадой.

16. При отправлении нескольких поездов со станции или возвращении их с перегона в неправильном направлении диспетчер поездной даёт приказ машинисту каждого поезда отдельно.

После прибытия каждого из этих поездов к месту назначения диспетчер поездной даёт приказ на открытие перегона (участка).

17. Дежурные станционных постов централизации и дежурные по станциям должны внимательно следить за прохождением поезда, следующего в неправильном направлении, немедленно сообщать диспетчеру поездному об отправлении поезда с начальной станции, его проследовании по промежуточным станциям и прибытии на станцию назначения.

18. Получив сообщение об освобождении перегона (участка) и прибытии поезда на станцию назначения (или к месту назначения), диспетчер поездной даёт приказ об открытии пути перегона (участка) для нормального движения поездов по форме:

ПРИКАЗ № _____

« _____ » _____ 20 ____ г. _____ ч. _____ мин.

Станции _____

машинисту (машинистам) поезда (маршрута) № _____

_____ главный путь перегона (участка)

от _____ до _____ открыт.

Диспетчер _____ (фамилия)

Утверждение _____ ч. _____ мин.

(ненужное зачеркнуть)

19. Приказ диспетчера поездного об открытии пути перегона (участка) передаётся:

станциям, ограничивающим открываемый путь перегона (участка);

станциям, входящим в этот участок;

машинистам поездов, которые находятся на перегоне, прилегающем к станции назначения в правильном направлении.

Приказ диспетчера поездного регистрируется в журналах диспетчерских приказов на станциях и у диспетчера поездного. Машинистам поездов приказ передаёт диспетчер поездной по поездной радиосвязи.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5
к Правилам технической
эксплуатации метрополитена на
территории Самарской области

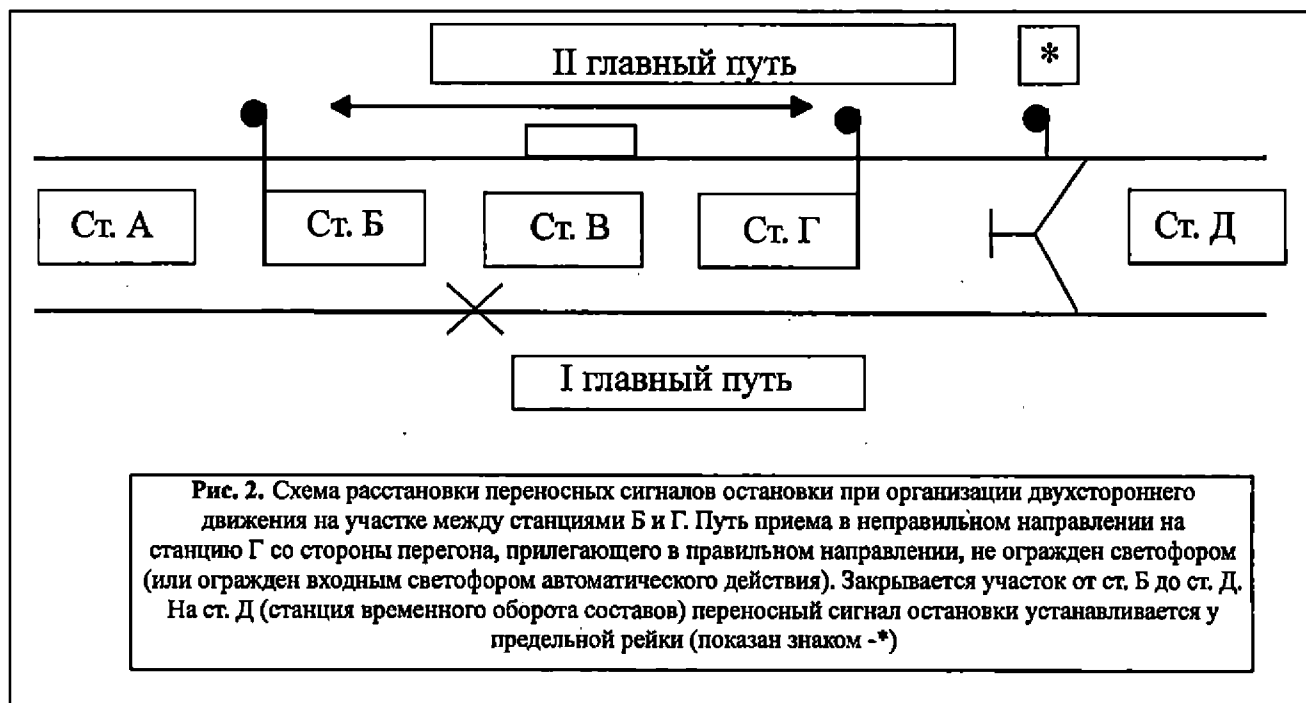
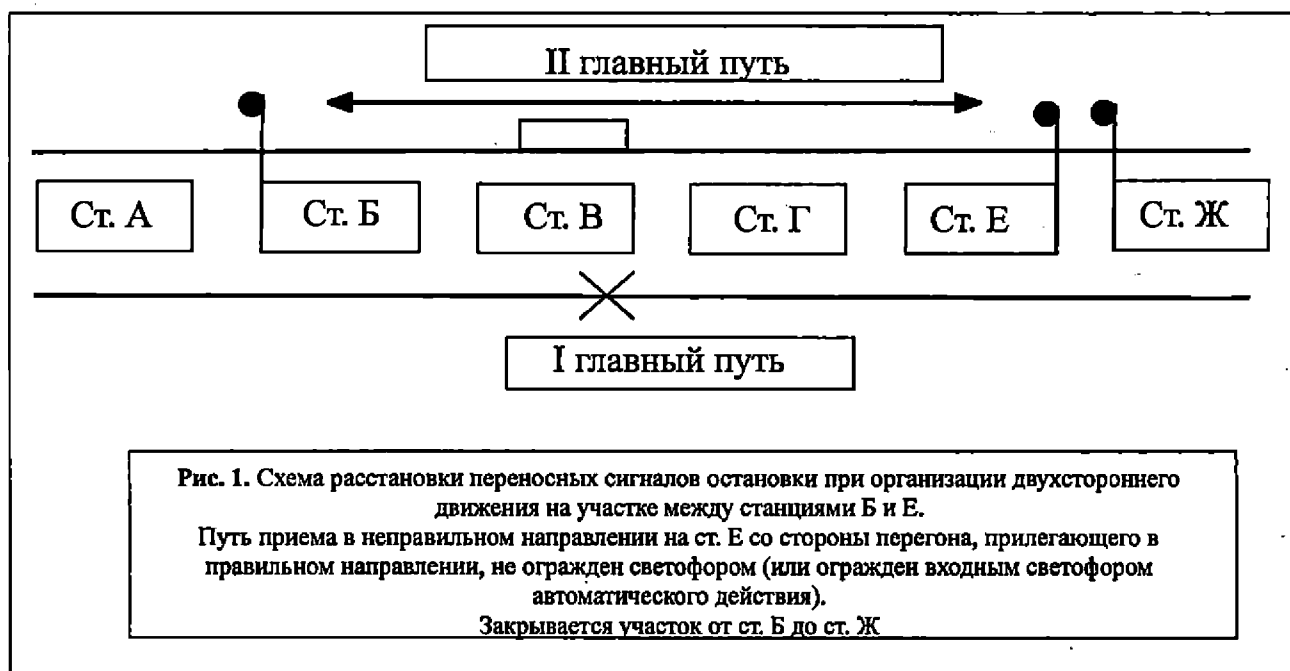
ПОРЯДОК
организации двухстороннего движения

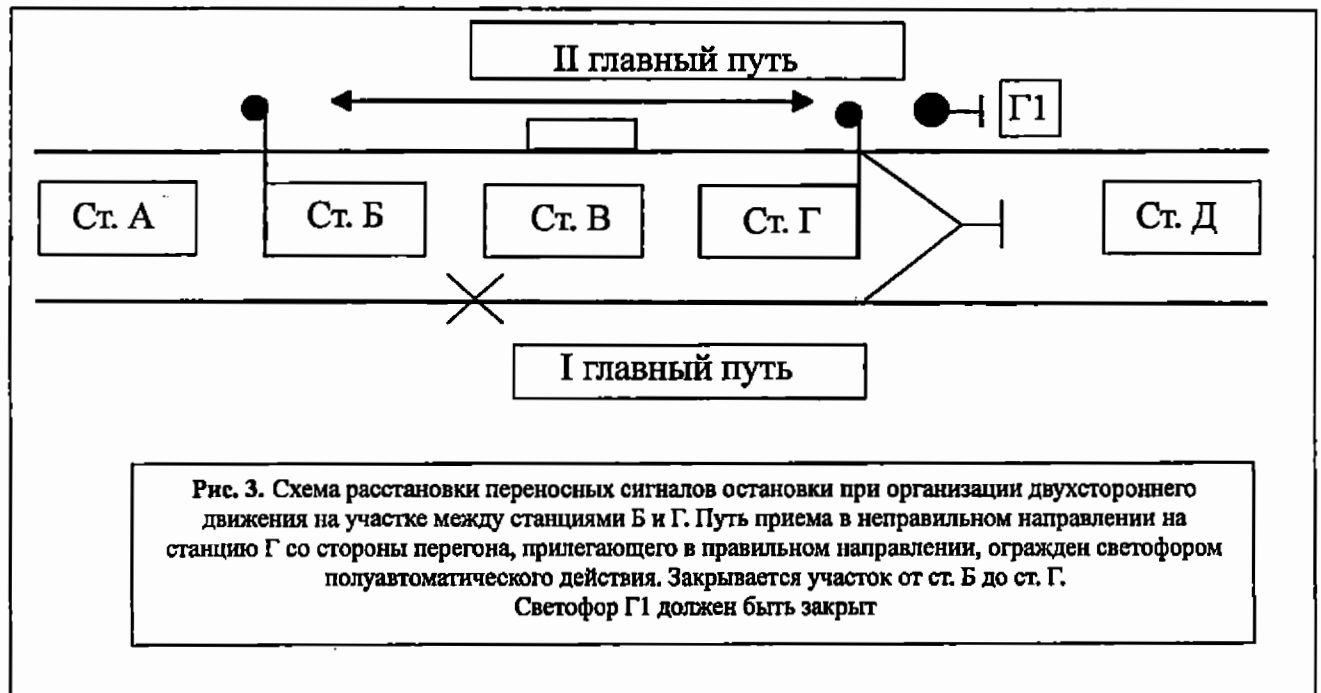
1. Переход на двухстороннее движение по одному из путей двухпутного участка производится по приказу диспетчера поездного с закрытием пути перегона (участка), на котором будет происходить двухстороннее движение, и путей станций, ограничивающих данный перегон (участок).

Если путь приёма в неправильном направлении на конечную станцию участка с двухсторонним движением со стороны перегона, прилегающего в правильном направлении, не ограждён светофором или ограждён входным светофором автоматического действия, то путь этого перегона должен быть закрыт для движения всех поездов. При наличии светофоров полуавтоматического действия путь перегона не закрывается, но эти светофоры должны быть закрыты до передачи приказа диспетчера поездного.

При организации двухстороннего движения диспетчер поездной даёт приказ с правом въезда поезда на пути конечных станций участка, на котором организовано двухстороннее движение.

Схемы расстановки переносных сигналов остановки для указанных случаев приведены на рис. 1, 2 и 3.





2. Двухстороннее движение поезда на закрытом пути перегона (участка) производится при управлении поездом локомотивной бригадой.

Временно, до прибытия помощника машиниста, допускается движение поезда под управлением машиниста:

в правильном направлении по сигналам светофоров и сигнальным показаниям АЛС с установленной скоростью;

в неправильном направлении – с включёнными устройствами АЛС-АРС при нажатой педали (кнопке) бдительности со скоростью не более 20 км/ч.

После прибытия помощника машиниста движение в неправильном направлении производится с отключёнными устройствами АЛС-АРС со скоростью не более 40 км/ч.

3. В тех случаях, когда это целесообразно, диспетчер поездной должен организовать раздельное двухстороннее движение поездов на нескольких перегонах (участках) с использованием исправной части обоих путей.

4. До передачи приказа об организации двухстороннего движения диспетчер поездной должен:

определить границы закрываемого пути перегона (участка), границы пути, где будет организовано двухстороннее движение, а также станции, где временно будет производиться оборот составов;

вызвать дежурных станционных постов централизации и дежурных по станциям, ограничивающим и входящим в этот участок, предупредить их о предстоящей организации двухстороннего движения;

дать указание дежурным станционных постов централизации и дежурным по станциям об установке переносных сигналов остановки и закрытии светофоров полуавтоматического действия в соответствии со схемами, приведёнными на рис. 1, 2 и 3;

прекратить отправление поездов на путь перегона, прилегающего к станции, ограничивающей закрываемый путь перегона (участка) со стороны правильного направления;

принять меры к удалению поездов с пути перегона (участка), где должно быть организовано двухстороннее движение, и с пути перегона, прилегающего к станции, ограничивающей закрываемый путь перегона (участка) со стороны правильного направления;

уточнить по показаниям табло диспетчерской централизации или через дежурных станционных постов централизации и дежурных по станциям свободу закрываемого пути перегона (участка) и правильность положения стрелок;

проверить, приняты ли меры по исключению возможности перевода стрелок, входящих в маршрут, и охранных стрелок (надеты ли на кнопки (рукоятки) стрелок красные колпачки или выключены рабочие цепи стрелок кнопками выключения — КВ);

уточнить через дежурных станционных постов централизации и дежурных по станциям наличие заявок на выдачу предупреждений на закрываемом участке пути и, при наличии заявок, дать приказ на выдачу предупреждений машинисту до отправления с начальной станции;

вызвать машиниста состава, которому предстоит работать при двухстороннем движении, уточнить номер маршрута и предупредить его о предстоящей организации двухстороннего движения;

вызвать из пункта смены локомотивных бригад помощника машиниста.

5. Приказ об организации двухстороннего движения на одном из путей двухпутного перегона (участка) передаётся:

станциям, ограничивающим закрываемый перегон (участок), и станциям, входящим в закрываемый участок;

машинисту поезда, которому предстоит работать при двухстороннем движении.

6. Приказ об организации двухстороннего движения на одном из путей двухпутного перегона (участка) даётся по форме:

ПРИКАЗ № _____

« _____ » _____ 20 ____ г. _____ ч. _____ мин.

Станции _____

машинисту поезда (маршрута) № _____

главный путь перегона (участка) _____

от _____ до _____ закрыт.

Поезду (маршруту) № _____

на участке _____

установлено двухстороннее движение с правом въезда на станции:

Диспетчер _____ (фамилия)

Утверждение _____ ч. _____ мин.

(ненужное зачеркнуть)

Приказ диспетчера поездного об организации двухстороннего движения передаётся после установки переносных сигналов остановки.

7. Время отправления поезда с начальной станции (время начала двухстороннего движения) передаёт машинисту диспетчер поездной.

На всех станциях дежурные по станциям или дежурные по приёму и отправлению поездов должны при отсутствии препятствий для движения поезда подавать сигнал «поезд готов к отправлению».

8. Правом на отправление поезда с начальной станции и на дальнейшее передвижение поезда на закрытом пути перегона (участка) при двухстороннем движении служит выданная машинисту копия приказа диспетчера поездного о закрытии пути перегона (участка), выписанная на бланке по форме, установленной приложением 3 к Правилам технической эксплуатации метрополитена а территории Самарской области (далее – Правила).

9. При двухстороннем движении на закрытом пути перегона (участка) движение поезда в правильном направлении производится по сигналам светофоров, сигнальному показанию АЛС. При сигнальном показании «0» или «НЧ» («ОЧ»), запрещающем показании светофора движение поезда в правильном направлении производится в порядке, установленном Правилами.

До отправления поезда в неправильном направлении машинист должен распломбировать и отключить УАВА в кабинах управления хвостового и головного вагонов. Включение в голове поезда прожектора (дальнего света) обязательно.

Движение поезда на закрытом пути перегона (участка) в неправильном направлении производится с соблюдением следующих условий:

машинист поезда после получения письменного предупреждения должен учитывать возможность наличия переносных сигналов ограничения скорости, располагаемых слева от поезда, движущегося в неправильном направлении;

если при следовании поезда в неправильном направлении имеются светофоры полуавтоматического действия или сигналы опасности «ОП», то

проезд их разрешается без снижения установленной скорости и остановки поезда независимо от их показаний;

при запрещающем показании светофоров ограждения проследование их допускается в порядке, установленном перевозчиком.

Если при движении в правильном направлении поезд проследовал изолированный участок при сигнальном показании АЛС «НЧ» («ОЧ») или проследовал светофор при запрещающем показании, то при движении в неправильном направлении по этому перегону (станции) скорость следования поезда должна быть не более 20 км/ч.

10. При двухстороннем движении подвижного состава пассажирское движение разрешается:

на перегоне между станцией, на котором временно производится оборот подвижного состава, и станцией, ограничивающей путь перегона (участка), на котором организовано двухстороннее движение, подвижному составу, используемому для двухстороннего движения на закрытом пути;

на перегоне (участке) между станцией, на котором временно производится оборот подвижного состава, и смежной конечной станцией линии, подвижного состава, назначенного работником, осуществляющим функции по регулированию движения подвижного состава в соответствии с установленными графиками.

Отправляют поезда на указанный перегон (участок) по указанию диспетчера поездного:

в правильном направлении — по сигналам светофоров и (или) сигнальному показанию АЛС;

в неправильном направлении — по разрешению, выданному на бланке с красной полосой по диагонали по форме:

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № ____

Станция _____

(штампель)

« ____ » _____ 20 ____ г. ____ ч. ____ мин.

Разрешение получил машинист поезда (маршрута) № _____

(подпись)

РАЗРЕШЕНИЕ № ____

Станция _____

(штампель)

В ____ ч. ____ мин. « ____ » _____ 20 ____ г.

разрешаю поезду (маршруту) № _____

отправиться со станции _____

по _____ главному пути в неправильном направлении

и следовать на станцию _____

Встречный поезд задержан на станции _____

Следовать со скоростью не свыше 20 км/ч (40 км/ч) с особой бдительностью.

Диспетчер _____ (фамилия)

Дежурный по станции (станционного поста централизации)

_____ (фамилия) _____ (подпись)

(ненужное зачеркнуть)

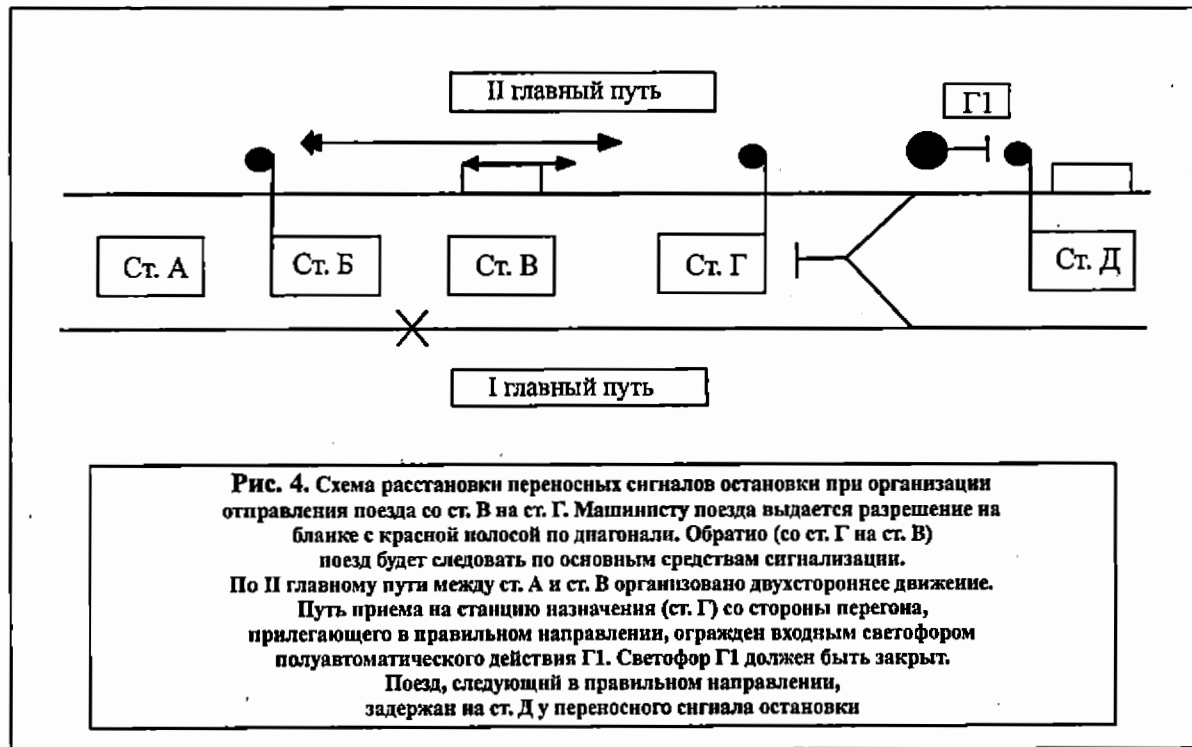
Разрешение на бланке с красной полосой по диагонали выдается дежурным станционного поста централизации или дежурным по станции по указанию диспетчера поездного после:

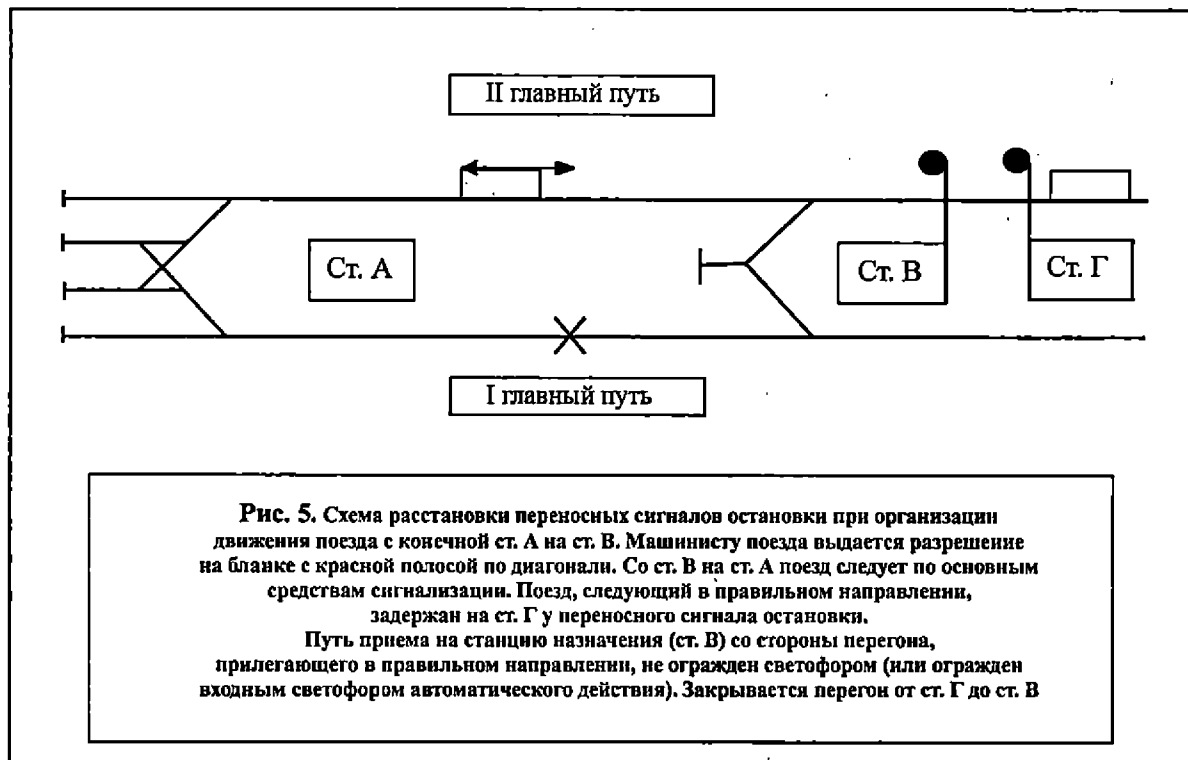
проверки правильности установки стрелок по маршруту следования поезда на станцию, указанную в разрешении;

принятия мер по исключению возможности перевода стрелок, входящих в маршрут, и охранных стрелок (надеть на кнопки (рукоятки)

стрелок красные колпачки или выключить рабочие цепи стрелок кнопками выключения – КБ).

Схемы расстановки переносных сигналов остановки для указанных случаев приведены на рис. 4 и 5.





11. Разрешение на бланке с красной полосой по диагонали даёт право машинисту отправиться со станции и следовать в неправильном направлении со скоростью не более 20 км/ч (при управлении локомотивной бригадой – не более 40 км/ч). Это разрешение действительно на следование по перегону только один раз.

До отправления поезда в неправильном направлении машинист должен распломбировать и отключить УАВА в кабинах управления хвостового и головного вагонов. Включение в голове поезда прожектора (дальнего света) обязательно.

До отправления поезда в неправильном направлении дежурный станционного поста централизации, а на станции без путевого развития – дежурный по станции через диспетчера поездного обязан уточнить, есть ли действующие предупреждения на пути следования поезда. При наличии их выдать машинисту письменное предупреждение.

Машинист поезда после получения письменного предупреждения должен учитывать возможность наличия переносных сигналов ограничения

скорости, располагаемых слева от поезда, движущегося в неправильном направлении.

Если при следовании поезда в неправильном направлении имеются светофоры полуавтоматического действия или сигналы опасности «ОП», то проезд их разрешается без снижения установленной скорости и остановки поезда независимо от их показаний. При запрещающем показании светофоров ограждения проследование их допускается в порядке, установленном перевозчиком.

12. Восстановление нормального двухпутного движения на пути перегона (участка), где было организовано двухстороннее движение, производится по приказу диспетчера поездного по форме:

ПРИКАЗ № _____

« _____ » _____ 20 ____ г. _____ ч. _____ мин.

Станции _____

машинисту (машинистам) поезда (маршрута) № _____

главный путь перегона (участка) _____

от _____ до _____ открыт.

Диспетчер _____ (фамилия)

Утверждение _____ ч. _____ мин.

(ненужное зачеркнуть)

Копия данного приказа вручается машинисту поезда, обслуживающего путь перегона (участка) двухстороннего движения.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6
к Правилам технической
эксплуатации метрополитена на
территории Самарской области

ДВИЖЕНИЕ
поездов при снижении видимости или затоплении пути

1. При туманах, ливнях, метелях, задымлениях и в других случаях, когда ограничивается видимость сигналов светофоров, машинист обязан вести поезд со скоростью, обеспечивающей остановку поезда до возникшего препятствия.

О плохой видимости и снижении скорости следования машинист должен сообщить диспетчеру поезвному. При следовании по участку с ограниченной видимостью машинист обязан периодически подавать оповестительные сигналы.

2. Диспетчер поездной, получив сообщение от машиниста о снижении видимости и скорости следования, записывает его в журнал диспетчерских приказов, даёт приказ дежурным станционных постов централизации или дежурным по станциям о выдаче на поезда письменных предупреждений о снижении видимости и следовании с уменьшенной скоростью по форме:

ПРИКАЗ № _____

« _____ » _____ 20 ____ г. _____ ч. _____ мин.

Станции (станциям) _____

по _____ пути

(стрелке № _____)

перегона (участка, соедин. ветви, станции) _____

от пикета № _____

до пикета № _____

следовать со скоростью не более 20 (35) км/ч с особой бдительностью в связи с затоплением пути (со снижением видимости сигналов светофоров)

Выдавайте предупреждения:

Станция _____

Поездам (маршрутам) № _____

Станция _____

Поездам (маршрутам) № _____

до отмены

Диспетчер _____ (фамилия)

Утверждение _____ ч. _____ мин.

(ненужное зачеркнуть)

и распоряжение о включении рабочего и аварийного освещения тоннеля на соответствующих перегонах. Скорость следования в этих случаях устанавливается каждым машинистом для своего поезда в зависимости от видимости и конкретных условий, о чём машинист сообщает диспетчеру поезвному.

3. Если видимость сигналов светофоров по пути следования не превышает 10 м, то движение поездов на этом участке должно быть прекращено. Поезда, отправленные на этот участок до прекращения движения, должны проследовать его со скоростью не более 10 км/ч.

Приказ диспетчера поездного о прекращении движения передаётся станциям, ограничивающим и входящим в этот участок, по форме:

ПРИКАЗ № _____

« _____ » _____ 20 _____ г. _____ ч. _____ мин.

Станции _____

С _____ ч. _____ мин.

_____ главный путь

перегона (участка) _____

от _____

до _____
 в связи с затоплением пути (отсутствием видимости сигналов светофоров)
 закрыт.

Диспетчер _____ (фамилия)

Утверждение _____ ч. _____ мин.

4. При задымлении или образовании тумана в тоннеле или на станции диспетчер электромеханической службы по требованию диспетчера поездного принимает решение об изменении режима работы тоннельной вентиляции.

5. Отмена выдачи предупреждений о снижении видимости и следовании с уменьшенной скоростью или восстановление движения производится приказом диспетчера поездного по заявке машиниста или машиниста-инструктора. Данная заявка записывается поездным диспетчером в журнале диспетчерских приказов. Приказ диспетчера поездного о прекращении выдачи предупреждений передаётся станциям, на которых выдавались предупреждения, по форме:

ПРИКАЗ № _____

« _____ » _____ 20 _____ г. _____ ч. _____ мин.

Станции _____

Диспетчерский приказ № _____

от « _____ » _____ 20 _____ г.

отменяется.

Прекратите выдачу предупреждений на поезда (составы)

Диспетчер _____ (фамилия)

Утверждение _____ ч. _____ мин.

(ненужное зачеркнуть)

Приказ диспетчера поездного о восстановлении движения передаётся станциям, которые ограничивают и входят в участок, где прекращалось движение по форме:

ПРИКАЗ № _____

« _____ » _____ 20 ____ г. _____ ч. _____ мин.

Станции _____

_____ главный путь

перегона (участка) _____

от _____

до _____

открыт.

Диспетчер _____ (фамилия)

Утверждение _____ ч. _____ мин.

6. Машинист или любой работник метрополитена при обнаружении воды на путях обязан немедленно сообщить об этом диспетчеру поездному. Диспетчер поездной записывает сообщение об обнаружении воды на путях в журнале диспетчерских приказов и даёт приказ дежурным постов централизации или дежурным по станциям о выдаче на поезда письменных предупреждений о наличии воды на путях и следовании с уменьшенной скоростью по форме, предусмотренной в пункте 2 настоящего приложения, и распоряжение о включении рабочего и аварийного освещения тоннеля, а при плохой видимости – наземного участка.

7. После получения сообщения от диспетчера поездного о затоплении пути диспетчер электромеханической службы должен обеспечить безотказное действие водоотливных установок соответствующего участка.

8. Машинист поезда, получив предупреждение о наличии воды на путях или лично обнаружив её, обязан при затоплении пути до уровня от подошвы до головки рельса вести поезд по этому участку в тоннеле со скоростью не более 40 км/ч, а на наземном участке – со скоростью не более 20 км/ч. Об уровне затопления машинист сообщает диспетчеру поездному.

При следовании поезда по затопленному участку пути машинист должен обращать особое внимание на состояние пути, а в случае обнаружения толчков, просадок пути и других неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов, немедленно сообщить об этом диспетчеру поездного.

Диспетчер поездной, получив сообщение от машиниста о наличии толчков, просадок пути и других неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов, обязан своим приказом прекратить движение поездов по этому пути перегона.

9. При затоплении пути на уровне головки рельса или выше движение поездов на данном участке должно быть прекращено приказом диспетчера поездного. Поезда, отправленные на этот участок до прекращения движения, должны проследовать его со скоростью не более 10 км/ч. Сообщение о затоплении пути на уровне головки рельса или выше и о наличии толчков, просадок пути и других неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов, диспетчер поездной обязан записать в журнале диспетчерских приказов. Приказ о прекращении движения передаётся станциям, ограничивающим и входящим в этот участок, по форме, предусмотренной пунктом 3 настоящего приложения.

10. Отмена выдачи предупреждений о наличии воды на путях и следовании с уменьшенной скоростью или восстановление движения производится приказом диспетчера поездного на основании записи в журнале осмотра или телефонограммы, регистрируемой в журнале осмотра, от работника службы пути по должности не ниже помощника дорожного мастера. Эта телефонограмма записывается также диспетчером поездным в журнале диспетчерских приказов. Приказ диспетчера поездного о прекращении выдачи предупреждений или восстановлении движения передаётся станциям, на которых выдавались предупреждения, и станциям, ограничивающим и входящим в участок, где прекращалось

движение поездов, в порядке, установленном пунктом 5 настоящего приложения.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7
к Правилам технической
эксплуатации метрополитена на
территории Самарской области

ПОРЯДОК
производства маневровой работы при неисправности светофора

1. Если при маневрах запрещающее показание светофора не сменится на разрешающее и не открыт пригласительный сигнал, а также если произойдет вынужденная остановка после проезда светофора с запрещающим показанием, машинист должен сообщить об этом дежурному станционного поста централизации или диспетчеру поезвному и далее действовать по его указаниям.

2. Для производства маневровых передвижений при запрещающем показании маневрового светофора (красный огонь, погасшие огни, непонятное показание) и при неисправности пригласительного сигнала даётся распоряжение:

диспетчером поездным — на линии, оборудованной диспетчерской централизацией (при диспетчерском управлении);

дежурным станционного поста централизации — на линии, оборудованной диспетчерской централизацией (при местном управлении) и на парковых путях.

Распоряжение поездного диспетчера или дежурного поста централизации передаётся по форме:

РАСПОРЯЖЕНИЕ

Разрешаю маневровому составу (маршруту №_____) хозяйственному поезду №_____ следовать при запрещающем показании маневрового (маневровых) светофора (светофоров) №_____ с _____ пути на _____ путь

до светофора № _____

Маршрут готов.

Диспетчер (дежурный станционного поста централизации)

_____ (фамилия)

(ненужное зачеркнуть)

3. При необходимости для производства маневровых передвижений при запрещающем показании маневрового светофора дежурным поста централизации даётся распоряжение на подачу ручного или звукового сигнала:

РАСПОРЯЖЕНИЕ

Подайте сигнал на передвижение маневрового состава (маршрута № _____)

хозяйственного поезда № _____

при запрещающем показании маневрового светофора № _____

с _____ пути на _____ путь

до светофора № _____

Маршрут готов.

Дежурный станционного поста централизации _____ (фамилия)

(ненужное зачеркнуть)

Распоряжение поездного диспетчера, дежурного поста централизации на маневровое передвижение или распоряжение дежурного поста централизации на подачу ручного или звукового сигнала должно быть повторено получившим его работником.

При нахождении головного вагона или локомотива за маневровым светофором распоряжение передаётся по форме:

РАСПОРЯЖЕНИЕ

Разрешаю маневровому составу (локомотиву, хозяйственному поезду)

№ _____

следовать с _____ пути

на _____ путь

до светофора № _____

Маршрут готов.

Дежурный станционного поста централизации _____

(фамилия)

(ненужное зачеркнуть)

Если распоряжение на маневровое передвижение или на подачу сигнала не фиксируется устройствами звукозаписи, то дежурный поста централизации регистрирует его в журнале осмотра.

4. Распоряжение на маневровое передвижение может быть дано диспетчером поездным, дежурным станционного поста централизации на проследование нескольких попутных маневровых светофоров, имеющих запрещающее показание.

5. До передачи машинисту распоряжения на маневровое передвижение диспетчер поездной, дежурный станционного поста централизации обязан убедиться в порядке, установленном в техническо-распорядительном акте, в свободе пути, правильности установки стрелок в маршруте.

6. До подачи ручного или звукового сигналов на маневровое передвижение подающий его работник обязан проверить свободу пути, правильность положения стрелок в маршруте и при подаче сигнала находиться в поле зрения машиниста (локомотивной бригады). Подаваемые ручной или звуковой сигналы при манёврах дают право следовать только до следующего светофора.

ПРИЛОЖЕНИЕ 8
к Правилам технической
эксплуатации метрополитена на
территории Самарской области

ПОРЯДОК
действий при взрезе централизованной стрелки

1. При взрезе централизованной стрелки и отсутствии схода колёсных пар с рельсов выполнять передвижение подвижного состава по взрезанной стрелке только по распоряжению диспетчера поездного (на парковых путях – дежурного станционного поста централизации), которое даётся на основании заявки руководителя работ (работника службы пути по должности не ниже помощника дорожного мастера, а при его отсутствии – работника службы сигнализации и связи по должности не ниже электромеханика СЦБ).

2. Руководитель работ обязан:

исключить перевод стрелки опусканием курбельной заслонки;

при отсутствии препятствия для движения и прилегании к рамному рельсу остряка, отведённого до взреза стрелки, обеспечить его закрепление. После закрепления остряка дать заявку на передвижение подвижного состава в пошёрстном направлении до полного освобождения стрелки;

при неприлегании к рамному рельсу остряка, отведённого до взреза стрелки, отсоединить тяги от стрелочного электропривода, обеспечить прилегание и закрепление остряка к рамному рельсу и дать заявку на передвижение подвижного состава в пошёрстном направлении до полного освобождения стрелки;

если тележка вагона (локомотива) закрывает доступ к месту крепления тяг, то при отсутствии препятствия дать заявку на передвижение

подвижного состава в пошёрстном или противошёрстном направлении на расстояние не более 5 м.

Движение подвижного состава в противошёрстном направлении допустимо только в том случае, если первая колёсная пара подвижного состава в момент взреза стрелки остановилась на остряке, отведённом до взреза стрелки, и не перескочила через него.

3. Освобождение стрелки от подвижного состава производится по распоряжению диспетчера поездного (дежурного станционного поста централизации) под контролем руководителя работ со скоростью не более 10 км/ч с готовностью остановиться по сигналу руководителя работ.

4. При невозможности оперативного устранения последствий взреза дальнейшее движение по стрелке разрешается на основании записи в журнале осмотра, оформленной работником службы пути по должности не ниже помощника дорожного мастера (запись является основанием для выдачи письменных предупреждений).

В записи должно быть указано направление, по которому разрешается движение, и допустимая скорость движения по стрелке.

Остряки запирают в требуемом положении на закладку и навесной замок или же прижатый остряк зашивается.

В этом случае стрелка должна быть выключена из централизации в порядке, определенном перевозчиком в соответствии с настоящими Правилами.

5. Запрещается дежурному станционного поста централизации переводить взрезанную стрелку без разрешения руководителя работ, а также производить отмену или разделку маршрута, в который входит взрезанная стрелка, без разрешения диспетчера поездного.

6. Если подвижной состав проследовал взрезанную стрелку, оборудованную электроприводом взрезного типа, то после проверки отсутствия повреждений остряков, тяг и деталей электропривода совместно работником службы пути и работником службы сигнализации и

связи взрезное сцепление электропривода должно быть восстановлено. Указанные работники после проверки и восстановления взрезного сцепления электропривода должны оформить запись в журнале осмотра о возможности движения по стрелке.

7. После осмотра и устранения последствий взреза первый поезд (состав) пропускается по этой стрелке при запрещающем показании светофора по приказу (распоряжению) диспетчера поездного (дежурного станционного поста централизации) со скоростью не более 10 км/ч, а на парковых путях — по распоряжению дежурного станционного поста централизации.

В дальнейшем поезда (составы) пропускаются со скоростью, установленной работником службы пути и тоннельных сооружений.

8. При расположении стрелки на значительном расстоянии от поста централизации записи в журнале осмотра могут заменяться регистрируемыми телефонограммами, передаваемыми соответствующими работниками по тоннельной связи диспетчеру поездному, дежурному станционного поста централизации, с последующей личной подписью этих телефонограмм в журнале осмотра.

ПРИЛОЖЕНИЕ 9
к Правилам технической
эксплуатации метрополитена на
территории Самарской области

НОРМЫ

прицепного веса для различных локомотивов при движении по путям
с уклонами до 40 ‰ включительно

Наименование и тип тяговых и прицепных единиц	Тара, т	Грузоподъемность, т	Вес (брутто), т	Общий прицепной вес, т	
				на главных путях	на парковых путях
Электровоз ЭК-А	52	—	52	60	230
Дрезина ДГКУ	31	6	37	60	300
Мотовоз МК2/15	15	—	15	25	120
Дрезина Дмм	До 15	2,5	7,5	От 21 до 25	120
Дрезина АЛГ	13	5	18	20	40
Дрезина АГМу	10,1	5	15,1	16	40
Самоходная моечная машина СММ-1 (на базе АГМу)	12,7	2,4	15,1	—	—
Промывочный агрегат 1ПА	14	16	30	—	—
Промывочный агрегат 2ПА	11	12	23	—	—
Зумпфовый агрегат	13	16	29	—	—
Шпалоизвлекающая машина	6,5	—	6,5	—	—
Фрезерная машина	6,5	—	6,5	—	—
Габаритный вагон	10,5	—	10,5	—	—
Габаритная рама	1,0	—	1,0	—	—
Платформа УП-2	6	10	16	—	—
Платформа МК2/15	4	12	16	—	—

Наименование и тип тяговых и прицепных единиц	Тара, т	Грузоподъемность, т	Вес (брутто), т	Общий прицепной вес, т	
				на главных путях	на парковых путях
Специальная 4-осная платформа для перевозки трансформатора	23,2	60	83,2	—	—
Рельсовозная тележка	1,4	6,0	7,4	—	—
Контейнерный мусоровоз ПКМ	4,9	10,3	15,2	—	—
Снегоочиститель роторный РС-363	5,2	—	5,2	—	—

ПРИЛОЖЕНИЕ 10
к Правилам технической
эксплуатации метрополитена на
территории Самарской области

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ
к эксплуатации устройств электрической централизации

1. Устройства электрической централизации должны обеспечивать:
взаимное замыкание стрелок и сигналов;
контроль взреза стрелки с одновременным закрытием светофора, ограждающего данный маршрут;
контроль занятости путей и стрелок на аппарате управления.
2. На пути перегона (соединительной ветви), примыкающего к станции с электрической централизацией стрелок и сигналов и оборудованного для двухстороннего движения, после открытия светофора одного направления должна быть исключена возможность открытия светофора противоположного направления.
3. Приводы и замыкатели централизованных стрелок должны:
обеспечивать при крайних положениях стрелки плотное прилегание прижатого остряка к рамному рельсу;
не допускать замыкания стрелки при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом 4 мм и более;
отводить другой остряк от рамного рельса на расстояние не менее 125 мм.
4. Светофоры полуавтоматического действия должны быть оборудованы пригласительными сигналами. Пригласительные сигналы не должны открываться:

для передвижения на главный путь в неправильном направлении;
если входящие в маршрут стрелки не имеют контроля положения.

На парковых путях допускается применение маневровых светофоров без пригласительных сигналов.

ПРИЛОЖЕНИЕ 11
к Правилам технической
эксплуатации метрополитена на
территории Самарской области

ПОРЯДОК
закрытия и открытия участков линий при производстве работ на путях и
сооружениях

1. Закрытие станционных путей и путей перегонов, соединительных ветвей для движения поездов производится в случаях, установленных пунктом 100 Правил технической эксплуатации метрополитена на территории Самарской области.

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

Если на метрополитене разрешено закрытие всех станционных путей распоряжениями диспетчера поездного, то формы распоряжений, а также порядок их передачи устанавливает Управление метрополитена.

Закрытие и открытие стрелочных переводов осуществляется в порядке, предусмотренном для закрытия и открытия путей, в которые они уложены.

Основанием для закрытия и открытия пути является письменная заявка руководителя работ перед началом работ и уведомление руководителя работ после окончания работ соответственно.

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

3. Заявки и уведомления на закрытие или открытие пути записываются в журнале осмотра на станции, путь которой закрывается, или на одной из станций, ограничивающих закрываемый путь перегона

(участка), соединительной ветви, или на посту централизации электродепо. В необходимых случаях допускается передача заявки или уведомления телефонограммой, переданной по тоннельной или поездной диспетчерской связи, которая записывается диспетчером поездным в журнале диспетчерских приказов, а на станции – в журнале осмотра с дальнейшим подтверждением личной подписью работника, давшего её, в журнале осмотра на станции, принявшей телефонограмму.

Руководитель работ также должен сделать письменную заявку о закрытии пути перегона (участка), станции, соединительной ветви в случае необходимости их закрытия при производстве работ, выполняемых в соответствии с приказом перевозчика.

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

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

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

ПРИКАЗ № _____

« _____ » _____ 20 _____ г. _____ ч. _____ мин.

Станции _____

Копия машинисту поезда № _____ и руководителю работ _____

с _____ ч. _____ мин. главный (станционный) путь перегона (участка, соединительной ветви, станции) _____

от _____

до _____

в связи с производством работ _____

закрыт для движения всех поездов, кроме поезда

№ _____

Пользование всеми светофорами на закрытом пути прекращается.

Путь открыть в _____ ч. _____ мин.

Диспетчер _____ (фамилия)

(ненужное зачеркнуть)

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

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

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

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

Копия

ПРИКАЗ № _____

_____ ч. _____ мин.
 « _____ » _____ 20 _____ г.

(наименование станции)

Копия машинисту

поезда № _____

и руководителю работ _____

с _____ ч. _____ мин.

_____ (главный)

путь перегона (станции, участка)

от _____ до _____

в связи с производством работ

_____ закрыт для движения всех поездов,

кроме поезда № _____

Пользование всеми светофорами
 на закрытом пути прекращается.

Путь открыть в _____ ч. _____ мин.

Диспетчер _____

(фамилия)

Время утверждения приказа

_____ ч. _____ мин.

Станция _____

(штемпель)

Дежурный поста централизации
 (по станции) _____

(подпись)

Копию приказа получил

« _____ » _____ 20 _____ г.

руководитель работ (машинист)

(подпись)

(ненужное зачеркнуть)

ПРИКАЗ № _____

_____ ч. _____ мин.
 « _____ » _____ 20 _____ г.

(наименование станции)

Копия машинисту

поезда № _____

и руководителю работ _____

с _____ ч. _____ мин.

_____ (главный)

путь перегона (станции, участка)

от _____ до _____

в связи с производством работ

_____ закрыт для движения всех поездов,

кроме поезда № _____

Пользование всеми светофорами
 на закрытом пути прекращается.

Путь открыть в _____ ч. _____ мин.

Диспетчер _____

(фамилия)

Время утверждения приказа

_____ ч. _____ мин.

Станция _____

(штемпель)

Дежурный поста централизации
 (по станции) _____

(подпись)

(ненужное зачеркнуть)

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

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

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

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

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

8. Правом на занятие поездом закрытого пути перегона (участка), соединительной ветви, станционного пути служит выданная машинисту копия приказа диспетчера поездного, заверенная дежурным станционного поста централизации или дежурным по станции, по форме, предусмотренной в пункте 7 настоящего приложения.

Отправление хозяйственного поезда на закрытый путь перегона, соединительной ветви, занятый другим хозяйственным поездом, разрешается только после получения диспетчером поездным уведомлением от машиниста первого поезда о прибытии к месту назначения и после его ограждения со стороны ожидаемого второго поезда.

Одновременно диспетчер поездной даёт указание руководителю работ о запрещении передвижения ранее прибывшего поезда до прибытия второго поезда, после чего разрешает машинисту второго поезда отправиться на перегон со скоростью не более 10 км/ч, о чём выдаёт письменное предупреждение.

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

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

ПРИКАЗ № _____

« _____ » _____ 20 ____ г. _____ ч. _____ мин.

Станция _____

главный (станционный) путь перегона (участка, соединительной ветви, станции)

от _____ до _____

открыт для движения всех поездов.

Диспетчер

_____ (фамилия)

Время утверждения приказа _____ ч. _____ мин.

(ненужное зачеркнуть)

Примечание. Приказ об открытии пути печатается на оборотной стороне приказа о закрытии на бланке приказов.

11. Машинист или помощник машиниста хозяйственного поезда обязан доложить диспетчеру поездному по поездной радиосвязи или

тоннельной связи о прибытии к месту работы, об окончании работ, а в случае задержки поезда — о причинах, её вызвавших.

ПРИЛОЖЕНИЕ 12
к Правилам технической
эксплуатации метрополитена на
территории Самарской области

ПОРЯДОК
подачи звуковых сигналов

Сигнал	Значение сигнала	Кто подает
Три коротких	«Стой»	Машинист, помощник машиниста, станционные и другие работники
Два коротких	«Тише»	Машинист, помощник машиниста, станционные и другие работники
	Вызов дежурного по станции, Машинист поезда (маневрирующего состава, локомотива) ботника пункта технического обслуживания к поезду, электромеханика СЦБ – к телефону тоннельной связи	
Один длинный	«Отправиться поезду (маневрирующему составу)»	Машинист или помощник машиниста, находящийся в головной кабине управления, повторяет сигнал машинист, находящийся не в головной кабине управления
	«Двинуться маневрирующему составу (локомотиву) в направлении подаваемого сигнала»	Дежурный по депо, станционные и другие работники; машинист повторяет сигнал
Два длинных	«Двинуться маневрирующему составу (локомотиву), удаляясь от подаваемого сигнала»	Дежурный по депо, станционные и другие работники; машинист повторяет сигнал
	«Передано управление составом»	Машинист, приведший состав на путь оборота

Сигнал	Значение сигнала	Кто подает
	Требование к работникам, обслуживающим хозяйственный поезд, «Отпустить ручные тормоза»	Машинист хозяйственного поезда, повторяет машинист хозяйственного поезда, находящийся на платформе с ручными тормозами, или машинист вспомогательного поезда
	«Напряжение с контактного рельса снято». Разрешается проходить в тоннель (на пути наземного участка) работникам, допущенным в тоннель установленным порядком	Дежурный по станции
Три длинных	Требование к работникам, обслуживающим хозяйственный поезд «тормозить ручными тормозами»	Машинист хозяйственного поезда, повторяет машинист хозяйственного поезда, находящийся на платформе с ручными тормозами, или машинист вспомогательного поезда
Следование подвижных составов, предназначенных для выполнения работ по эксплуатации метрополитена		
Один короткий	Требование машинисту второго локомотива увеличить тягу	Машинист ведущего локомотива, повторяет сигнал машинист второго локомотива
Два коротких	Требование машинисту второго локомотива уменьшить тягу	Машинист ведущего локомотива, повторяет сигнал машинист второго локомотива