

# МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ ТА ЗВ'ЯЗКУ УКРАЇНИ

## НАКАЗ

01 жовтня 2009 року № 1014

### Про затвердження Правил технічної експлуатації міжгалузевого промислового залізничного транспорту України

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України  
4 грудня 2009 р. за № 1166/17182

З метою забезпечення функціонування міжгалузевого промислового залізничного транспорту України, відповідно до статті 11 Закону України «Про залізничний транспорт», пункту 4 Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.06.2006 № 789, та статті 68 Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.98 № 457,

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Правила технічної експлуатації міжгалузевого промислового залізничного транспорту України, що додаються.
2. Департаменту залізничного транспорту (Макаренко М. В.):
  - 2.1. Забезпечити подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.
  - 2.2. Довести цей наказ до відома заінтересованих підприємств, установ та організацій.
3. Визнати таким, що втратив чинність, наказ Міністерства транспорту України від 27.11.2000 № 654 «Про затвердження Правил технічної експлуатації міжгалузевого промислового залізничного транспорту України», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 29.12.2000 за № 968/5189.
4. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Міністра Бадагова В. Ф.
5. Цей наказ набирає чинності з дня офіційного опублікування.

Перший заступник Міністра

В. Шевченко

ПОГОДЖЕНО:

Голова об'єднаної  
профспілкової організації  
міжгалузевого промислового  
залізничного транспорту України

П. П. Будник

Голова Федерації профспілок  
транспортників України, голова  
профспілки залізничників і  
транспортних будівельників України

В. М. Ткачов

Міністр палива та  
енергетики України

Ю. Продан

Міністр аграрної  
політики України

Ю. Ф. Мельник

Заступник Голови Державного  
комітету України з промислової  
безпеки, охорони праці та  
гірничого нагляду

О. І. Долматов

Заступник Міністра  
регіонального розвитку  
та будівництва України

В. А. Негода

Тимчасово виконуючий обов'язки  
Міністра оборони України

В. В. Іващенко

В. о. Голови  
Антимонопольного  
комітету України

О. Мельниченко

Голова Державного комітету  
України з питань регуляторної  
політики та підприємництва

О. Кужель

ЗАТВЕРДЖЕНО  
наказом Міністерства транспорту та зв'язку  
України  
від 1 жовтня 2009 р. № 1014

Зареєстровано  
в Міністерстві юстиції України  
4 грудня 2009 р. за № 1166/17182

# **ПРАВИЛА ТЕХНІЧНОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ МІЖГАЛУЗЕВОГО ПРОМИСЛОВОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

## **I. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ**

1. Правила технічної експлуатації міжгалузевого промислового залізничного транспорту України (далі — ПТЕ) встановлюють основні положення та порядок роботи міжгалузевого промислового залізничного транспорту та його працівників, основні розміри, норми утримання колії, споруд, пристроїв та рухомого складу і вимоги, які ставляться до них, систему організації руху під час виконання поїзної та маневрової роботи, принципи сигналізації.

2. ПТЕ обов'язкові для всіх підприємств і організацій міжгалузевого промислового залізничного транспорту України, а також проектних, проектно-конструкторських організацій, які розробляють проекти на реконструкцію споруд та пристроїв, підприємств та організацій, що обслуговуються на коліях міжгалузевого промислового залізничного транспорту України та використовують його технічні засоби.

3. Організація експлуатації, технічного обслуговування пристроїв та обладнання, рухомого складу і поїздів, контроль за виконанням вимог цих ПТЕ, виконання поїзної та маневрової роботи покладаються на працівників міжгалузевого промислового залізничного транспорту України, що експлуатують рухомий склад, техніку, споруди, прилади та обладнання.

4. У цих ПТЕ поняття, терміни та їх визначення вживаються в такому значенні:

автоматична локомотивна сигналізація (далі — АЛС) — сукупність колійних та локомотивних пристроїв, призначених для передачі машиністу локомотива інформації про допустиму швидкість руху та використання її автостопами для формування команд на автоматичне включення автогальм, якщо дії машиніста не приводять до необхідного зменшення швидкості;

автоматична переїзна світлофорна сигналізація — система, яка складається з переїзних світлофорів, акустичних сигналів, електричних рейкових кіл і апаратури керування, яка забезпечує автоматичну подачу сповіщення на переїзд та автоматичне вмикання звукової, світлофорної сигналізації та автоматичних шлагбаумів, коли поїзд або маневровий склад займають ділянку наближення;

автоматичні шлагбауми — пристрої у вигляді бруса, призначені для перекривання руху автомобілів та іншого транспорту через переїзд перед проходженням по ньому поїзда, що приводяться в дію електроприводом під впливом поїзда, який наближається до переїзду, на рейкові кола та інші колійні датчики;

автостопи — пристрої на локомотиві та рейковій колії для автоматичної зупинки поїзда перед заборонним сигналом світлофора у випадку втрати пильності машиністом;

блок-ділянка — частина міжстанційного перегону за умови автоблокування або автоматичної локомотивної сигналізації, що застосовується як самостійний засіб сигналізації та зв'язку, обмежена прохідними світлофорами (межами блок-ділянок) або прохідним світлофором (межею блок-ділянки) і станцією;

бокова колія — колія, рухаючись по якій рухомий склад відхиляється стрілочним переводом;

вагон — несамохідна одиниця рухомого складу, якою перевозять вантажі та пасажирів;

вагони вантажні — вагони, призначені для перевезення вантажів. До них належать криті вагони, піввагони, платформи, цистерни, спеціалізовані вагони для перевезення вантажів: вагони бункерного типу, термоси, рефрижераторні вагони, у тому числі автономні рефрижераторні вагони (далі — АРВ), зерновози, транспортери, контейнеровози, а також спеціальні вагони вантажного типу;

вантажний поїзд — поїзд, призначений перевозити вантажі, маса та довжина якого не перевищує максимальну норму, встановлену графіком руху поїздів на ділянці прямування цього поїзда;

ведення поїзда з особливою пильністю — постійна підвищена увага локомотивної бригади до умов руху поїзда;

виробничий район — адміністративний підрозділ підприємства міжгалузевого промислового залізничного транспорту України, до якого належать: дільниці колій, сигналізації та зв'язку, навантажувально-розвантажувальних робіт, станції, локомотивно-вагонні депо та інші підрозділи;

вікно — час, протягом якого призупиняють рух поїздів, або час виконання маневрової роботи для проведення ремонтно-будівельних робіт;

габарит наближення будівель — граничний поперечний (перпендикулярний до осі колії) контур, всередину якого не повинні заходити ніякі частини споруд та пристроїв.

Виняток можуть становити лише пристрої, призначені для безпосередньої взаємодії їх із рухомим складом (вагонні уповільнювачі в робочому стані, контактні проводи з деталями кріплення, поворотна частина колонки при набиранні води тощо);

габарит навантаження — граничний поперечний (перпендикулярний до осі колії) контур, у якому, не виходячи назовні, має розміщуватися вантаж (із урахуванням упаковки та кріплення) на відкритому рухомому складі в разі його розташування на прямій горизонтальній колії;

габарит рухомого складу — граничний поперечний (перпендикулярний до осі колії) контур, у якому, не виходячи назовні, повинен розміщуватися як навантажений, так і порожній рухомий склад, установлений на прямій горизонтальній колії;

габарит рухомого складу (Тпр) — проміжний габарит між габаритом Т і габаритом 1-Т для усіх типів вантажних вагонів, за винятком цистерн (дозволяє допускати в обертання великовантажні восьмивісні напіввагони);

габарит рухомого складу (Тц) — габарит для обертання великовантажних восьмивісних цистерн;

гальмовий башмак — пристрій, що застосовується для закріплення рухомого складу, що запобігає можливому самовільному його руху;

гальмовий шлях — відстань, яку проходять поїзд, передавальний чи маневровий состав за час від моменту переведення ручки крана машиніста або крана екстреного гальмування в гальмове положення до повної зупинки. Гальмові шляхи розрізняються за видом гальмування (службове, повне службове та екстрене);

гальмування екстрене — гальмування, що застосовується для негайної зупинки поїзда, передавального чи маневрового состава шляхом екстреної розрядки магістралі та реалізації максимальної гальмової сили;

гальмування службове — гальмування ступенями визначеної величини для плавного зниження швидкості чи зупинки поїзда, передавального та маневрового состава у заздалегідь передбаченому місці;

головні колії — колії перегонів, а також колії станцій, що є безпосереднім продовженням колій суміжних перегонів і, як правило, не мають відхилень на стрілочних переводах;

дільниця колійного блокування — частина залізничної мережі, обладнана пристроями автоблокування або напівавтоматичного блокування;

допоміжний пост — пост на перегоні, що не має колійного розвитку та призначений тільки для обслуговування пункту примикання під'їзної колії (для поїздів, що проїжджають по всьому перегону, роздільним пунктом бути не може);

електрична централізація стрілок і сигналів (далі — ЕЦ) — комплекс пристроїв залізничної автоматики, що забезпечує централізоване управління стрілками і світлофорами та автоматичний контроль на апараті управління за положенням централізованих стрілок, станом світлофорів і рейкових кіл;

електрожезлова система — комплекс пристроїв, за допомогою яких здійснюється контроль стану перегону, а право виїзду на перегін підтверджується отриманням машиністом жезла від чергового по станції відправлення. Подальше відправлення інших поїздів на перегін не можливе до моменту отримання цього жезла черговим по станції приймання;

загороджувальна сигналізація — загороджувальні (для поїздів і маневрових составів) світлофори, які встановлені перед переїздом та керовані черговим по переїзду;

залізнична колія — дві рейкові нитки, що укладені одна від одної на визначеній відстані та прикріплені до шпал (брусів);

залізничний транспортний засіб — технічний засіб, який приводиться в рух джерелом енергії (несамохідний), призначений для руху рейковими коліями і використовується, щоб переміщувати людей, вантажі та обладнання, призначене для виконання спеціальних функцій;

залізнично-будівельні машини — один із видів спеціального рухомого складу, що має один або декілька робочих органів, які виконують роботи з будівництва, з певних видів ремонту, утримання й технічного обслуговування споруд і пристроїв;

запобіжний тупик — тупикова колія, призначена для запобігання виходу рухомого складу на маршрути проходження поїздів;

з'єднувальна колія — залізнична колія, призначена для з'єднання станції примикання залізниці з промисловою станцією (виробничими районами та дільницями);

знімні рухомі одиниці — знімні дрезини, ремонтні вишки на електрифікованих ділянках, колійні вагончики, колієвимірвальні, дефектоскопні та інші візки і рухомі одиниці, що можуть бути зняті з колії вручну працівниками, які їх обслуговують;

зональний габарит навантаження — збільшений габарит навантаження для перевезення лісових вантажів у напіввагонах;

інструкція про порядок обслуговування та організації руху на під'їзних коліях — місцева інструкція, що регламентує безпечне і безперешкодне приймання, відправлення та проходження поїздів, передавальних составів через промислову станцію, безпеку внутрішньостанційної роботи й дотримання вимог охорони праці.

Інструкція складається для промислових станцій та структурних підрозділів, що не мають станцій;

керівник маневрів — працівник, який безпосередньо керує діями всіх осіб, що беруть участь у маневрах, без вказівки якого машиніст локомотива, який проводить маневри, не має права приводити локомотив у рух;

керівник робіт — відповідальна особа, на яку покладене керівництво роботами на експлуатованих залізничних коліях, спорудах та пристроях;

клієнт — суб'єкт господарювання, який користується послугами залізничного транспорту підприємства, в управлінні якого перебувають залізничні колії та (або) приколійні склади, та адміністративно не входить до складу цього підприємства;

колійний знак — постійний покажчик профілю та протяжності залізничних ліній;

колійний пост — роздільний пункт на залізничних лініях, що не має колійного розвитку (блок-пост у разі напівавтоматичного блокування, пост примикання на одноколійному перегоні з двоколійною вставкою, передвузловий пост і т. ін.);

колії спеціального призначення — запобіжні та уловлюючі тупики та під'їзні колії на перегонах і станціях;

контрагент — клієнт, який має у своєму управлінні склади та (або) власні колії, які примикають до залізничної колії іншого підприємства;

корисна довжина колії — частина повної довжини колії, у межах якої встановлюється рухомий склад, не перешкоджаючи руху по сусідніх коліях;

локомотив — тягова самохідна машина, призначена для пересування будь-якого залізничного рухомого складу;

локомотивна бригада — працівники, які призначені для обслуговування локомотивів;

маневрова робота — будь-які пересування рухомого складу залізничного транспорту станційними й іншими коліями для забезпечення поїзної роботи і виробничої діяльності підприємства;

маневровий локомотив — локомотив, який за технічними характеристиками відповідає вимогам щодо виконання маневрової роботи;

маневровий состав — група вагонів, зчеплених між собою та з локомотивом, що проводить маневри;

міжпостовий перегін — перегін, обмежений колійними постами або колійним постом і станцією;

міжстанційний перегін — перегін, обмежений станціями, роз'їздами та обгінними пунктами;

небезпечний вантаж — речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку, залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину, віднесено до одного з класів небезпечних речовин;

нерегульований переїзд — переїзд, який не обладнано пристроями переїзної сигналізації і не обслуговується черговим працівником;

нецентралізована стрілка — стрілка, вістряки якої переводять вручну за допомогою перевідного механізму, розташованого безпосередньо біля стрілки;

обгінний пункт — роздільний пункт на двоколіїних лініях, що мають колійний розвиток, який допускає обгін поїздів і в необхідних випадках переведення поїзда з головної колії на іншу;

особливі колійні знаки — межі залізничної смуги відведення, покажчик номера стрілки, знак осі пасажирської будівлі, знаки на лінійних колійних будівлях, реperi початку і кінця кругових кривих, а також початку, середини та кінця перехідних кривих, прихованих споруд земляного полотна, найвищого горизонту вод і максимальної висоти хвилі;

охоронна стрілка — стрілка, встановлена за приготування маршруту приймання або відправлення поїзда в положення, що унеможливорює вихід рухомого складу на підготовлений маршрут;

перегін — частина залізничної лінії, обмежена суміжними станціями, роз'їздами, обгінними пунктами або колійними постами;

передавальний состав — состав із тяговою рухомою одиницею та вагонами, який передається під'їзними коліями зі станції примикання залізниці на промислову станцію (виробничий район, дільницю) підприємства, або з промислової станції (виробничого району, дільниці) підприємства на станцію примикання залізниці, або з одного виробничого району (дільниці) на інший без встановлених сигналів та присвоєння йому поїзної нумерації;

переїзд — місце перехрещення залізниць на одному рівні з автомобільними дорогами або трамвайними коліями;

підвищена колія — під'їзна колія, як правило, незагального користування (що не належить до станційних колій), призначена для вивантаження сипучих вантажів на спеціалізовані майданчики із напіввагонів (через розвантажувальні люки) та думпкарів. Для зручності вивантаження сипучих вантажів на спеціалізовані майданчики матеріали верхньої будови колії розміщуються на спеціальних (залізобетонних) естакадах;

під'їзні колії — колії, що призначені для транспортного обслуговування одного або кількох підприємств, організацій, установ (заводів, фабрик, шахт, кар'єрів, лісоторфозробок, електричних станцій, тягових підстанцій тощо), зв'язані із загальною мережею залізниць безперервною рейковою колією і належать залізниці чи підприємству, організації, установі;

підштовхуючий локомотив — локомотив, призначений для допомоги ведучому локомотиву на окремих перегонах або частині перегону (у хвості поїзда);

план формування поїздів — техніко-економічний план організації вагонопотоків у поїзди та одночасно план розподілу роботи між сортувальними, дільничними, вантажними та іншими станціями або районами з формування-розформування поїздів;

поїзд — сформований і зчеплений состав вагонів з одним або декількома діючими локомотивами, що мають встановлені сигнали, локомотиви без вагонів та спеціальний самохідний рухомий склад, що відправляються на перегін;

поїзд господарчий — поїзд, що сформований з діючого локомотива (спеціального самохідного рухомого складу, який використовується як локомотив) та вагонів, що виділені для спеціальних і технічних потреб, або локомотива і спеціального самохідного і несамохідного рухомого складу, призначеного для виконання робіт з утримання, обслуговування й ремонту споруд і пристроїв на перегоні;

поїзний диспетчер — змінний працівник, який одноосібно керує рухом поїздів на підпорядкованій йому залізничній дільниці;

поїзні сигнали — сигнали, що застосовуються для означення поїздів, локомотивів та інших рухомих одиниць;

радіозв'язок — зв'язок для передавання мовної інформації за допомогою радіохвиль, які розповсюджуються в просторі та переносять енергію без проводів;

регламент переговорів — правила, що регламентують порядок надання вказівок і доповідей, за допомогою яких ведуться всі розмови між працівниками, задіяними в процесі руху;

роздільний пункт — пункт, що розділяє залізничну лінію на перегони чи блок-ділянки;

рухомий склад — локомотиви, вагони та спеціальний рухомий склад;

сигнал — умовний видимий чи звуковий знак, за допомогою якого подається певний наказ;

сигналізація, централізація і блокування (далі — СЦБ) — комплекс технічних засобів, за допомогою яких забезпечується необхідна пропускна спроможність на ділянках залізничних колій, безпечний рух поїздів, передавальних та маневрових составів.

За допомогою пристроїв СЦБ виконують автоматичний контроль за станом ділянок залізничних колій, дистанційне керування об'єктами залізничної автоматики на станціях і перегонах;

сигнальний знак — умовний видимий знак, за допомогою якого подається наказ або вказівка певній категорії працівників.

До сигнальних знаків належать граничні стовпчики, знаки, що означають межі станції, подачі свистка, вимкнення та ввімкнення струму тощо;

спеціальний несамохідний рухомий склад — залізнично-будівельні машини без тягового приводу в транспортному режимі, причепи та інший спеціальний рухомий склад,

призначений для виконання робіт з утримання, обслуговування й ремонту споруд і пристроїв;

спеціальний рухомий склад — сукупність незнімних рухомих одиниць на залізничному ході, призначених для будівельних, ремонтних і обслуговуючих робіт (снігоочисники, снігоприбиральні та щебенеочисні машини, баластери, колієукладачі, вантажопідйомні крани, дрезини тощо);

спеціальний самохідний рухомий склад — мотовози, дрезини, спеціальні автотриси для перевезення матеріалів, потрібних для виконання робіт, або доставки працівників підрозділів до місця робіт, залізнично-будівельні машини, що мають автономний двигун з тяговим приводом у транспортному режимі;

спеціальний стаціонарний пристрій — пристрій, призначений для механічного закріплення состава або окремих вагонів на станційних коліях з метою попередження самовільного виходу руху в бік ухилу після відчеплення локомотива;

спуск затяжний — спуск за умови такої крутості та довжини:

крутість	довжина
від 0,008 до 0,010 ‰	8 км і більше
більше 0,010 до 0,014 ‰	6 км і більше
більше 0,014 до 0,017 ‰	5 км і більше
більше 0,017 до 0,020 ‰	4 км і більше
більше 0,020 ‰	2 км і більше;

спуск керівний — найбільш крутий спуск (з урахуванням опірності кривих) довжиною, не меншою гальмового шляху;

станційний пост централізації — пост на станції, в якому зосереджується управління групою централізованих стрілок і сигналів;

станційні колії — колії у межах станцій: головні, приймально-відправні, сортувальні, вантажно-вивантажувальні, витяжні, деповські (локомотивно-вагонних депо), з'єднувальні (що з'єднують окремі парки на станції, які ведуть до контейнерних пунктів, паливних складів, баз, сортувальних платформ, пунктів очищення, промивки, дезінфекції вагонів, ремонту рухомого складу та виконання інших операцій), а також інші колії, призначення яких визначається операціями, що проводяться на них;

станція — роздільний пункт з колійним розвитком, що має вихід на перегін, дозволяє проводити операції з приймання, відправлення, схрещення й обгону поїздів, а за умови розвинених колійних пристроїв — маневрову роботу з розформування та формування поїздів і технічні операції з поїздами. Територія станції обмежена сигнальними знаками «Межа станції», встановленими як з парного, так і непарного напрямків;

станція примикання — станція загальної мережі залізниць України, до якої примикають одна або декілька під'їзних колій підприємств, організацій та установ і якій присвоєно код на підставі єдиної системи кодування роздільних пунктів залізниць України;

станція промислова — станція, що належить власнику під'їзної колії (підприємству, організації чи установі) та з'єднана зі станцією примикання



залізничною колією без присвоєння їй коду на підставі єдиної системи кодування роздільних пунктів залізниць України;

стрілка — частина стрілочного переводу, що складається з рамних рейок, вістряків та перевідного механізму. У разі наявності хрестовин з рухомим осердям у поняття стрілки входить і хрестовина;

стрілка централізована — стрілка, вістряки якої (за наявності хрестовини з рухомим осердям і осердя) переводяться спеціальними пристроями, що управляються з одного центрального пункту;

стрілочний перевід — пристрій, що служить для переведення рухомого складу з однієї колії на іншу. Стрілочні переводи складаються із стрілок, хрестовин і сполучних колій між ними. Хрестовини можуть бути з нерухомим або рухомим осердям;

стрілочний пост — один або декілька стрілочних переводів нецентралізованого управління, що обслуговуються черговим стрілочного поста;

стрілочний район — група суміжних стрілочних постів, що перебувають під контролем одного старшого чергового стрілочного поста;

технічно-розпорядчий акт (далі — ТРА) — нормативний документ, що регламентує безпечне і безперешкодне приймання, відправлення та проходження поїздів через станцію, безпеку внутрішньостанційної, маневрової роботи.

ТРА складається для станцій, яким присвоєно код на підставі єдиної системи кодування роздільних пунктів залізниць України;

уловлюючий тупик — тупикова колія, призначена для зупинки некерованого поїзда або частини поїзда під час руху на зтяжному ухилі;

ухил — елемент поздовжнього профілю залізничної колії, що має нахил до горизонтальної лінії. Ухил для поїзда, що рухається від нижчої точки до вищої, називається підйомом, а назад — спуском;

ходова колія — станційна колія, призначена для пропуску локомотивів;

черговий по станції — змінний працівник (начальник зміни, диспетчер або інший працівник, на якого покладено обов'язки чергового по станції відповідно до штатного розпису), який одноосібно розпоряджається прийманням, відправленням і пропусканням поїздів, маневровою роботою, а також іншими переміщеннями рухомого складу на головних та приймально-відправних коліях станції (а де немає маневрового диспетчера — і на інших коліях).

## **II. ОСНОВНІ ОBOB'ЯЗКИ ПРАЦІВНИКІВ**

1. Основними обов'язками працівників підприємств міжгалузевого промислового залізничного транспорту України (далі — підприємства МПЗТ) є безперебійне, своєчасне і якісне обслуговування виробництва та контрагентів, збереження рухомого складу і вантажів, що перевозяться, ефективне використання технічних засобів, споруд і пристроїв залізничного транспорту, дотримання нормативно-правових актів з охорони праці та безпеки руху.

2. Кожний працівник зобов'язаний подавати сигнал зупинки поїзду, передавальному або маневровому составу, а також вживати інших заходів для їх зупинки у випадках, які загрожують життю та здоров'ю людей або безпеці руху.

3. У разі виявлення несправності споруд, пристроїв чи пошкодження рухомого складу, які створюють загрозу безпеці руху, особистій безпеці інших працівників або

навколишньому природному середовищу, працівник повинен негайно вжити заходів щодо огороження небезпечного місця та усунення несправності.

4. Працівники підприємств МПЗТ повинні забезпечувати безпеку руху, бути ввічливими у спілкуванні з усіма особами, які користуються послугами промислового залізничного транспорту, але водночас вимагати від них точного виконання встановлених на цьому виді транспорту правил.

5. Працівники під час виконання службових обов'язків повинні утримувати в чистоті й порядку своє робоче місце та довірені їм технічні засоби.

6. Працівники, для яких установлена спеціальна форма одягу, під час виконання службових обов'язків повинні бути одягнуті у спеціальний одяг відповідно до встановлених Норм безплатної видачі спеціального одягу, спеціального взуття та інших засобів індивідуального захисту працівникам залізничного транспорту України НПАОП 60.1-3.01-04, затверджених наказом Державного комітету України з нагляду за охороною праці від 21.01.2004 № 12, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 06.02.2004 за № 169/8768 (далі — НПАОП 60.1-3.01-04).

7. Кожний працівник повинен дотримуватися вимог стандартів і метрологічних норм, нормативно-правових актів з охорони праці та пожежної безпеки, що встановлені для роботи, яка виконується.

8. Працівникам, робота яких пов'язана з рухом поїздів та маневровою роботою, не дозволяється відволікатися від виконання посадових обов'язків і займатися сторонніми справами.

9. Не дозволяється допускати на локомотиви, у кабіни управління спеціального самохідного рухомого складу, кранів, іншої залізничної техніки, до сигналів, стрілок, апаратів, механізмів та інших пристроїв, пов'язаних із забезпеченням безпеки руху, а також у приміщення, звідки здійснюється управління сигналами та цими пристроями, осіб, які не мають права доступу до них.

10. Управляти локомотивами, автомотрисами, дрезинами та іншими рухомими одиницями, сигналами, апаратами, механізмами й іншими пристроями, пов'язаними із забезпеченням безпеки руху, а також переводити стрілки мають право тільки уповноважені на це працівники під час виконання ними службових обов'язків.

11. Працівники, які проходять у встановленому порядку стажування як другі особи, можуть допускатися до управління локомотивами, автомотрисами, дрезинами й іншими рухомими одиницями, сигналами, стрілками та пристроями, які забезпечують безпеку руху, тільки під особисту відповідальність і під наглядом працівників, які безпосередньо обслуговують ці пристрої.

12. Особи, які влаштовуються на роботу, пов'язану з рухом поїздів, повинні пройти професійне навчання відповідно до Положення про професійне навчання кадрів на виробництві, затвердженого наказом Міністерства праці та соціальної політики України і Міністерства освіти і науки України від 26.03.2001 № 127/151, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 06.04.2001 за № 315/5506, витримати перевірку і в майбутньому періодично перевірятися на знання нормативних актів з безпеки руху, посадових інструкцій та інших нормативних документів, що регламентують роботу міжгалузевого промислового залізничного транспорту, а також встановлюють посадові обов'язки.

13. Перелік посад і професій, для заняття яких працівники підлягають перевірці, обсяг знань для кожної посади (професії), порядок проведення перевірок при прийнятті на роботу та періодичних перевірок визначаються Міністерством транспорту та зв'язку України.

14. Працівники, робота яких не пов'язана з рухом поїздів та маневровою роботою, повинні знати передбачені цими ПТЕ основні обов'язки працівників міжгалузевого промислового залізничного транспорту України та посадові інструкції.

15. Працівники, які керують навантаженням і закріпленням вантажів на відкритому рухомому складі, випробовуються на знання технічних умов навантаження і кріплення вантажів відповідно до вимог Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.98 № 457.

16. Працівники підприємств МПЗТ, на яких у порядку ущільнення робочого дня або суміщення професій покладається виконання додаткових обов'язків, пов'язаних з рухом поїздів, маневрових составів, а також працівники виробничих цехів і ділянок підприємств, що обслуговуються, повинні допускатися до цієї роботи тільки після випробування їх на знання відповідних правил та інструкцій.

17. Працівники, робота яких пов'язана з рухом поїздів і виконанням маневрової роботи на коліях залізниць України, в порядку та строки, встановлені Положенням про порядок вивчення та перевірку знань нормативних актів з безпеки руху поїздів та маневрової роботи працівниками залізничного транспорту України, затвердженим наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 14.06.2007 № 499, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 09.07.2007 за № 777/14044, складають іспити для перевірки знання Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20.12.96 № 411, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 25.02.97 за № 50/1854 (далі — ПТЕ залізниць України).

18. Працівники залізниць і підприємств, що обслуговуються, робота яких пов'язана з рухом поїздів і маневровою роботою на під'їзних коліях підприємств МПЗТ, випробовуються комісіями на знання цих ПТЕ та інших нормативних актів з безпеки руху в порядку, встановленому Міністерством транспорту та зв'язку України.

19. Медичний огляд осіб, які приймаються на посади, що пов'язані з рухом поїздів та маневровою роботою, і їх періодичний огляд повинні проводитися відповідно до порядку й у строки, встановлені Порядком проведення медичних оглядів працівників певних категорій, затвердженим наказом Міністерства охорони здоров'я України від 21.05.2007 № 246, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 23.07.2007 за № 846/14113.

20. Працівники, робота яких безпосередньо пов'язана з рухом поїздів і маневровою роботою, можуть направлятися додатково на медичний огляд перед початком роботи, а також протягом або після закінчення зміни в порядку, встановленому керівником підприємства.

21. Особи, яким не виповнилося 18 років, не допускаються до заняття посад та професій, передбачених Переліком важких робіт і робіт із шкідливими і небезпечними умовами праці, на яких забороняється застосування праці неповнолітніх, затвердженим наказом Міністерства охорони здоров'я України від 31.03.94 № 46, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 28.07.94 за № 176/385, безпосередньо пов'язаних з рухом поїздів та маневровою роботою: машиністів локомотивів, мотовозів і спеціальних автотрис, вантажопідійомних кранів на залізничному ходу та їх помічників, машиністів дрезин та їх помічників, диспетчерів, чергових по станціях, постах, операторів при чергових по станціях, працівників складальних бригад, сигналістів, операторів постів централізації, чергових стрілочних постів, дорожніх та мостових майстрів, бригадирів колії, обхідників, монтерів колії (другого розряду і вище), чергових по переїздах, електромеханіків і електромонтерів по обслуговуванню пристроїв СЦБ, машиністів залізнично-будівельних машин і їх помічників.

Ці вимоги поширюються і на працівників виробничих цехів і ділянок, залучених до виконання обов'язків, пов'язаних з рухом поїздів та маневровою роботою.

22. Працівники повинні оберігати майно підприємств будь-яких форм власності та фізичних осіб, що ввірене їм для перевезення залізничним транспортом підприємства.

23. Не дозволяється допускати до роботи осіб, які перебувають у стані алкогольного, токсичного або наркотичного сп'яніння. Працівники, які під час виконання службових обов'язків перебувають у такому стані, негайно усуваються від роботи й притягаються до відповідальності згідно з чинним законодавством.

24. Порушення цих ПТЕ працівниками підприємств МПЗТ, іншими працівниками організацій, що обслуговуються, які відповідно до своїх обов'язків причетні до організації роботи міжгалузевого промислового залізничного транспорту України, тягне за собою передбачену чинним законодавством відповідальність.

### **III. ГАБАРИТИ СПОРУД ТА ПРИСТРОЇВ**

1. Споруди, пристрої, механізми та обладнання підприємств МПЗТ повинні утримуватися у постійній справності. Особи, які відповідають за утримання споруд, пристроїв, механізмів та обладнання, повинні забезпечувати високий рівень автоматизації, безпеки руху та схоронність рухомого складу, своєчасне обслуговування виробничих цехів та ділянок контрагентів, вживати заходів для запобігання появі несправностей у цих спорудах і пристроях для забезпечення їх довгострокової служби.

2. Працівники, які безпосередньо обслуговують споруди і пристрої, та керівники підрозділів, у розпорядженні яких перебувають ці споруди та пристрої, відповідають за стан цих споруд та пристроїв.

Кожен з цих працівників відповідно до своїх посадових обов'язків повинен знати правила експлуатації та стан споруд і пристроїв, систематично їх перевіряти та забезпечувати високу якість утримання, технічного обслуговування і ремонту.

3. Споруди, пристрої, механізми та обладнання мають відповідати затвердженій проектній документації та технічним умовам. На основні споруди, пристрої, механізми та обладнання мають бути технічні паспорти, які містять найважливіші технічні та експлуатаційні характеристики.

4. Споруди та пристрої мають відповідати вимогам, які забезпечували б проведення маневрових робіт, пропуск поїздів та передавальних составів з установленими на конкретних дільницях швидкостями руху.

5. Типові технологічні процеси з технічного обслуговування, ремонту та утримання споруд, пристроїв, механізмів та обладнання встановлюються Міністерством транспорту та зв'язку України.

6. Заново побудовані та реконструйовані лінії, споруди, пристрої та будівлі повинні бути прийняті в постійну експлуатацію приймальними комісіями відповідно до Порядку прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 20.05.2009 № 534.

7. Споруди та пристрої, що розташовані від станції примикання залізниці до промислової станції підприємства (включаючи приймально-відправні колії промислової станції) або до території організацій, що обслуговуються, повинні відповідати вимогам габариту наближення споруд «С», встановленого ГОСТ 9238-83 «Габариты приближения строений и подвижного состава железных дорог колеи 1520 (1524) мм» (далі — ГОСТ 9238-83).

8. Споруди та пристрої, розташовані на території або між територіями підприємств, у тому числі: заводів, фабрик, майстерень, депо, річкових і морських портів, вантажних районів, баз, складів, кар'єрів, електростанцій тощо, мають відповідати вимогам габариту наближення споруд «Сп», встановленому ГОСТ 9238-83, і спеціальним габаритам.

9. Вимоги габаритів «С» і «Сп» мають дотримуватися під час проектування, будівництва, реконструкції під'їзних колій, споруд та пристроїв на них, будівництва других колій, а також усіх споруд і пристроїв, які експлуатуються і раніше були приведені до зазначених габаритів.

10. Споруди та пристрої з порушеним габаритом використовуються відповідно до порядку, встановленого керівником підприємства МПЗТ, що забезпечує безпеку руху рухомого складу та безпеку людей з урахуванням наявних умов.

11. Споруди та пристрої, пов'язані з пропусканням рухомого складу габариту «Г», встановленого ГОСТ 9238-83, повинні відповідати вимогам габаритів наближення споруд «С» та «Сп».

12. На підприємствах, які виробляють негабаритну продукцію, габарит наближення споруд на дільницях обертання вагонів з негабаритними вантажами повинен бути витриманий з урахуванням можливості пропускання негабаритних вантажів.

Не дозволяється порушувати габарити споруд та пристроїв під час проведення будь-яких ремонтних, будівельних та інших робіт.

13. Відповідність габаритів постійних споруд та пристроїв установленим нормам повинна перевірятися не рідше одного разу на 10 років комісією, склад якої визначає керівник підприємства або структурного підрозділу, на балансі якого обліковується колія.

14. Відстань між осями колій на перегонах двоколійних колій на прямих ділянках встановлюється СНиП 2.05.07-91 «Промышленный транспорт» (далі — СНиП 2.05.07-91) або нормами технологічного проектування, розробленими з метою розвитку цих СНиП, і має бути не менше 4100 мм.

15. Відстань між осями суміжних колій, встановлена СНиП 2.05.07-91, на станціях (виробничих районах, дільницях) у прямих ділянках має бути не менше 4800 мм, на другорядних коліях і коліях вантажних районів — не менше 4500 мм. У разі розміщення на станціях головних колій крайніми з дозволу керівника підприємства допускається відстань між ними 4100 мм. Відстань між осями колій, призначених для безпосереднього перевантаження вантажів з вагона у вагон, може становити 3600 мм.

16. У виробничих цехах відстань між осями суміжних колій визначається проектною документацією і повинна бути не менше ніж 4100 мм.

17. Горизонтальні відстані на кривих ділянках між осями суміжних колій і між віссю колії та габаритом наближення споруд на перегонах і станціях повинні відповідати ГОСТ 9238-83.

18. Навантажений на відкритий рухомий склад вантаж (з урахуванням упаковки та кріплення) повинен розміщуватися у межах встановленого габариту навантаження.

19. Вантажі, які не можуть бути розміщені на відкритому рухомому складі у межах габаритів навантаження, перевозяться в порядку, встановленому керівником підприємства.

20. Для перевірки правильності розміщення вантажів у межах вказаного габариту в місцях масового навантаження встановлюються габаритні ворота. Утримання їх покладається на власника габаритних воріт.

21. Розвантажені та підготовлені до навантаження біля колії вантажі повинні бути укладені й закріплені таким чином, щоб габарит наближення споруд не порушувався.

22. Вантажі (крім баласту, вивантаженого для колійних робіт) при висоті їх укладення, починаючи від головки рейки, до 1200 мм повинні розміщуватися на відстані не менше 2,0 м від зовнішньої головки найближчої до вантажу рейки залізничної колії, а при більшій висоті — не менше 2,5 м.

23. Усі елементи технологічного обладнання, які під час виконання операцій з рухомим складом (навантаження, вивантаження, очищення тощо) входять у габарит, після завершення робіт повинні бути виведені за межі габариту наближення споруд.

24. Споруди та пристрої на дільницях, де обертються локомотиви залізничного транспорту України, повинні відповідати вимогам ПТЕ залізниць України.

25. Усі елементи залізничної колії (земляне полотно, верхня будова і штучні споруди) за міцністю, стійкістю та станом повинні забезпечувати безпечний рух рухомого складу зі швидкостями, встановленими на дільниці.

26. Розміщення та технічне оснащення підрозділів колійного господарства повинні забезпечувати виконання необхідних робіт з утримання й ремонту залізничної колії, споруд і пристроїв для реалізації заданих розмірів руху з установленими швидкостями.

27. Залізнична колія за відношенням радіусів кривих, поєднання прямих і кривих, крутості ухилів повинна відповідати затвердженому плану і профілю колії, а при проектуванні має відповідати СНиП 2.05.07-91.

28. Станції, промислові станції й виробничі дільниці (райони) повинні розташовуватися на горизонтальній площадці; в окремих випадках допускається розташування їх на ухилах не крутіше 0,0015 ‰; у важких умовах допускається збільшення ухилів, але не більше ніж до 0,0025 ‰.

29. В особливо важких топографічних умовах, з дозволу керівника підприємства, на виробничих дільницях (районах) та промислових станціях, на яких не передбачаються маневри і відчепи локомотивів або вагонів від состава, допускається, за умови відповідного обґрунтування проектом і забезпечення утримання маневрового состава (поїзда) допоміжними гальмами локомотива, розташовувати станції, промислові станції й виробничі дільниці (райони) на ухилах більше 0,0025 ‰. Для запобігання самовільному зрушенню з місця вагонів або составів (без локомотива) на заново побудованих та реконструйованих станціях, на яких передбачається відчеплення локомотивів від вагонів і виконання маневрових операцій, поздовжній профіль повинен мати протиухил у бік обмежувальних стрілок і відповідати нормативам на його проектування.

30. У разі потреби для запобігання самовільному виходу вагонів на інші колії слід влаштовувати запобіжні тупики, охоронні стрілки, скидальні башмаки або стрілки.

31. Промислові станції, а також окремі витяжні колії повинні розташовуватися на прямих ділянках. За несприятливих умов допускається їх розташування на кривих радіусом не менше 1500 м. В особливо важких топографічних умовах допускається зменшення радіуса кривої до 500 м.

32. На кожному підприємстві МПЗТ або в його структурних підрозділах відповідно до вимог Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.98 № 457, повинні вестися технічні паспорти під'їзних колій, до яких потрібно своєчасно вносити необхідні зміни.

33. Періодичну перевірку плану і профілю колій на підприємствах МПЗТ необхідно проводити не рідше одного разу на 15 років.

34. Поздовжні профілі маневрових витяжок повинні перевірятися не рідше одного разу на 10 років. Дільниці, на яких виконуються роботи, що спричиняють зміни плану й профілю колії, перевіряються виконавцями робіт після їх закінчення.

35. За результатами перевірок устанавлюються строки виконання робіт з виправлення профілю.

36. Організація робіт з інструментальної перевірки плану й профілю колій, виготовлення відповідної технічної документації, а також складання масштабних і схематичних планів колій покладаються на керівників підприємств МПЗТ або його структурних підрозділів.

До виконання цих робіт можуть залучатися в устанавленому порядку проектні інститути, проектно-технологічне бюро, проектно-розвідувальні та проектно-кошторисні групи.

37. У разі спорудження біля під'їзних колій нових об'єктів, розширення або перенесення існуючих організація, що виконує такі роботи, повинна до початку робіт погоджувати та передавати керівництву підприємства МПЗТ виконавчу документацію, що визначає прив'язку об'єкта до існуючих колій.

38. На кожному структурному підрозділі підприємств МПЗТ повинні бути креслення й описи всіх наявних споруд та пристроїв колійного господарства, а також масштабні й схематичні плани станцій, поздовжні профілі усіх головних та станційних колій.

До зазначеної документації повинні вчасно вноситися всі зміни, які сталися внаслідок проведених робіт.

39. Порядок збереження документації встановлюється Міністерством транспорту та зв'язку України.

40. Ширина земляного полотна зверху на прямих ділянках колії має відповідати верхній будові колії і бути не менше: на одноколійних — 5,5 м, двоколійних — 9,6 м, а в скельових та дренуючих ґрунтах не менше: на одноколійних — 5 м, двоколійних — 9,1 м.

41. Мінімальна ширина узбіччя земляного полотна зверху має становити 0,4 м з кожного боку колії. У місцях навантажувально-розвантажувальних робіт відстань від осі залізничної колії до брівки відвалу визначається залежно від висоти відвалу, роду відвальних ґрунтів, типу рухомого складу тощо і повинна бути не менше 2,5 м.

42. У разі оброблення виступів екскаваторами з верхнім навантаженням відстань від брівки найближчого виступу до осі залізничної колії встановлюється проектом і повинна бути не менше 2,5 м.

43. Брівка земляного полотна в місцях розливу води повинна розташовуватися на 0,5 м вище максимальної висоти нахату хвиль під час сильного вітру.

44. Верх головок рейок обох ниток на прямих ділянках колії повинен бути на одному рівні.

Дозволяється на прямих ділянках колії утримувати одну рейкову нитку на 15 мм вище від другої для постійних і 20 мм для пересувних колій.

45. Підвищення зовнішньої нитки в кривих не повинно перевищувати 150 мм. У необхідних випадках на кривих ділянках колії максимальне підвищення зовнішньої рейкової нитки може допускатися з дозволу керівника підприємства й більше 150 мм.

Величини допустимих відхилень рівнів розміщення рейкових ниток від установлених норм на прямих та кривих ділянках колії встановлюються керівником підприємства.

46. Ширина залізничної колії між внутрішніми гранями головок рейок на прямих ділянках колії та на кривих радіусом 650 м і більше повинна бути 1520 мм (допустимі граничні відхилення від її розміру в бік розширення +10 мм і в бік звуження -8 мм).

На існуючих коліях підприємств МПЗТ дозволяється ширина колії 1524 мм.

47. На кривих ділянках колії радіусом менше 200 м ширина колії більше 1550 мм і на прямих ділянках колії — менше 1510 мм не допускається.

48. Відхилення в ширині колії на прямих і кривих ділянках колії не повинні бути різкими (не більше 3 мм на 1 м колії на постійних і не більше 5 мм на 1 м на пересувних коліях).

49. Необхідність укладання контррейок на кривих ділянках колії визначається керівником підприємства.

50. Ширина колії на кривих ділянках радіусом менше 650 м і допустимі граничні відхилення від її розмірів повинні бути:

Радіус кривої, м	Номінальна ширина колії на кривих ділянках шляху, мм	Граничні відхилення, мм
650–450	1530	+10, -8
449–350	1535	+10, -8
349–200	1540	+10, -8
Менше 200	1545	+5, -8

51. Для колій на залізобетонних шпалах з рейками типу Р50, на кривих ділянках колії радіусом менше 650 м допускається утримання колії шириною 1532 мм шляхом розвороту несиметричних металевих підкладок скріплень типу КБ-50 на 180° відносно їх проектного положення. При цьому допустимі граничні відхилення від розміру ширини колії повинні становити в бік розширення +6 мм і в бік звуження -4 мм. На підходах до стрілочних переводів для колії 1520–1524 мм або до інших колійних облаштувань, що потребують звуження колії, укладається рейкова ланка з дерев'яними шпалами для можливості плавного переходу відведення ширини колії в межах до 3 мм на 1 м колії.

52. Мости класифікуються за вантажопідйомністю. Пропускання спеціального рухомого складу через мости, які не розраховані для пропускання такого складу, не дозволяється.

53. Мости за переліком, затвердженим керівником підприємства, огорожуються контрольно-габаритними пристроями та обладнуються відповідною сигналізацією.

54. Штучні споруди повинні бути обладнані протипожежними засобами та у разі потреби мати пристосування для огляду.

55. Для постійного контролю за станом колії і споруд застосовуються колієвимірвальні прилади й спеціальне колійне обладнання.

56. Рейки й стрілочні переводи на головних, ходових, з'єднувальних і станційних коліях, а також виробничих районах і дільницях, локомотивно-вагонних депо за потужністю та станом повинні відповідати умовам експлуатації (вантажопідйомності, осьовим навантаженням та швидкостям руху).

57. Періодичність контролю за станом рейок та стрілочних переводів устанавлюється керівником підприємства.

58. Стрілочні переводи й глухі пересічення повинні відповідати затвердженим кресленням і, як правило, типу рейок, укладених у колію.

59. Не дозволяється вносити зміни в існуючі конструкції стрілочних переводів.

60. Стрілочні переводи повинні мати хрестовини таких марок:  
на головних, ходових та з'єднувальних коліях — не крутіше 1/9, а симетричні — не крутіше 1/6;

на інших коліях — не крутіше 1/8, а симетричні — не крутіше 1/4,5.

61. Під час одностороннього руху можуть застосовуватися віджимні стрілки.

62. Перед вістряками усіх протишерстних стрілочних переводів на головних коліях мають укладатися відбійні бруси.

63. Укладання заново стрілочних переводів у головні та з'єднувальні колії на кривих ділянках не допускається.

У виняткових випадках таке укладання може проводитись тільки за згодою керівника підприємства.

64. У випадках, коли потрібно пропускати пасажирські поїзди по коліях підприємств МПЗТ, вимоги щодо забезпечення необхідних умов для цього погоджуються з Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

65. Не дозволяється експлуатація стрілочних переводів та глухих пересічень, у яких є хоча б одна із таких технічних несправностей:

роз'єднання стрілочних вістряків з тягами;

відставання вістряка від рамної рейки на 4 мм і більше, яке вимірюється у вістряка проти першої тяги, при замкнутому положенні стрілки;

вищерблення вістряка, коли виникає небезпека набігання гребеня, й у всіх випадках вищерблення довжиною більше 200 мм на головних і з'єднувальних, більше 300 мм — на ходових та більше 400 мм — на інших коліях;

пониження вістряка відносно рамної рейки на 2 мм і більше, що вимірюється в перерізі, де ширина головки вістряка зверху 50 мм і більше;

відстань між робочою гранню осердя хрестовини та робочою гранню головки контррейки менше 1472 мм або відстань між робочими гранями головок контррейки і вусовика більше 1435 мм;

відсутність закладки на нецентралізованих стрілках або якщо закладка не забезпечує щільне прилягання гостряка до рамної рейки проти першої тяги і відстань між гостряком і рамною рейкою становить 4 мм і більше;

злам вістряка або рамної рейки;

злам хрестовини (осердя, вусовика або контррейки);

розрив контррейкового болта в одноболтовому або обох у двоболтовому вкладиші.



66. Вертикальне та бокове зношення рамних рейок, вістряків, вусовиків та осердь хрестовин і порядок їх експлуатації визначаються керівником підприємства.

67. Укладання та зняття стрілочних переводів і глухих пересічень (зміна колійного розвитку) здійснюються за розпорядженням керівника підприємства.

68. Заново укладені стрілочні переводи та перебудовані дільниці колії приймаються в експлуатацію комісією, яка призначається керівником підприємства.

69. Заново укладені сторонніми організаціями стрілочні переводи на коліях підприємств МПЗТ передаються на баланс підприємств МПЗТ та утримуються за його рахунок.

70. Усі стрілки повинні мати закладки, що забезпечують щільне прилягання вістряків до рамних рейок.

71. Пристосуваннями для замикання на навісні стрілочні замки повинні бути обладнані нецентралізовані охоронні стрілки, що ведуть:

на колії, виділені для стоянки вагонів з розрядними вантажами;

у запобіжні та уловлювальні тупики;

до головних і з'єднувальних колій.

72. Стрілки, у тому числі централізовані й ті, що мають пристосування для замикання на навісні стрілочні замки, повинні бути обладнані закладками з провусинами для можливості замикання їх навісними замками. Ці пристосування мають забезпечувати щільне прилягання вістряка до рамної рейки.

73. Стрілки, за винятком увімкнених в електричну централізацію, повинні бути обладнані стрілочними освітлювальними або неосвітлювальними покажчиками.

Обладнання стрілок з ручним приводом, розташованих усередині виробничих цехів, освітлювальними стрілочними покажчиками не обов'язкове.

74. Ремонт і поточне утримання стрілочних переводів та глухих пересічень, установлення, ремонт і утримання стрілочних покажчиків, скидних вістряків, поворотних брусів, шарнірно-колінчастих замкачів здійснюються працівниками колії, а ремонт і технічне обслуговування наявних засобів СЦБ на цих пристроях — працівниками (механіками) сигналізації та зв'язку.

75. Переїзди залежно від інтенсивності руху залізничного й автомобільного транспорту поділяються на чотири категорії. Встановлення категорійності, порядок обладнання, утримання та обслуговування переїздів, пересічення залізничних під'їзних колій з трамвайними, тролейбусними лініями, автомобільними дорогами та міськими вулицями мають здійснюватися відповідно до вимог Інструкції з улаштування та експлуатації залізничних переїздів, затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.01.2007 № 54, зареєстрованої у Міністерстві юстиції України 22.02.2007 за № 162/13429 (далі—Інструкція з улаштування та експлуатації залізничних переїздів).

76. Відкриття на діючих переїздах трамвайного й тролейбусного руху не допускається.

77. Місця пересічень під'їзних залізничних колій з автомобільними шляхами на одному рівні й проїзд під штучними спорудами визначаються керівником підприємства та погоджуються з Державною службою автомобільних доріг України.

78. Проїзд транспортних засобів і самохідних машин, а також прогін худоби через залізничні колії у невстановлених місцях не дозволяється.

79. Контроль за виконанням цих вимог покладається на працівників колії, а на станціях, крім того, — і на працівників станцій.

80. Переїзди всіх категорій, які розташовуються на ділянках, що мають поблизу постійні джерела електропостачання, повинні бути обладнані електричним освітленням й освітлюватись у темний час доби, а також під час туманів, снігопадів тощо.

Відповідальність за безперебійне електропостачання і зовнішнє освітлення покладається на працівників підприємства або структурного підрозділу, на балансі якого обліковується колія.

81. Переїзди поділяються на регульовані та ті, що не регулюються.

До регульованих належать переїзди, обладнані пристроями переїзної сигналізації, яка сповіщає водіїв транспортних засобів про підхід до переїзду поїзда, передавального або маневрового составів, або такі, що обслуговуються черговим працівником та обладнані шлагбаумами.

82. Пристрої переїзної сигналізації у плановому порядку обладнуються світлофорною сигналізацією.

Переїзди, не обладнані пристроями переїзної сигналізації, і ті, що не обслуговуються черговим працівником, належать до нерегульованих.

83. Переїзди, що обслуговуються черговим працівником, повинні мати прямий телефонний зв'язок з найближчою станцією або постом і в разі потреби радіозв'язок. Телефонний зв'язок повинен доповнюватися зовнішнім дзвінком.

84. Відповідальність за справне утримання й роботу переїзної сигналізації, автоматичних шлагбаумів, телефонного зв'язку і радіозв'язку покладається на працівників підприємства (відповідно до службових обов'язків), на балансі якого обліковується колія.

85. Переїзди повинні мати типовий настил і під'їзди, огорожені стовпчиками або перилами. На підходах до переїздів повинні бути попереджувальні знаки: з боку підходів поїздів, передавальних та маневрових составів — сигнальний знак «С» про подання свистка, а з боку автомобільного шляху — знаки, передбачені Правилами дорожнього руху, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. Перед переїздом, який не обслуговується черговим працівником, з незадовільною видимістю з боку підходу поїздів, передавальних або маневрових составів повинен установлюватися додатковий сигнальний знак «С». Порядок встановлення знаків «С» визначається керівником підприємства.

86. Рух переїздом крупногабаритних і великовагових транспортних засобів з вантажем або без вантажу, тихохідних машин і механізмів допускається в кожному окремому випадку тільки з дозволу керівника підприємства, на балансі якого обліковується колія, й проводиться під наглядом дорожнього майстра або бригадира колії (відповідальної особи, на яку покладено ці обов'язки).

87. Черговий по переїзду повинен забезпечувати безпечний рух залізничного транспорту і транспортних засобів на переїзді, своєчасно відкривати та закривати шлагбауми і подавати встановлені сигнали, спостерігати за станом рухомого складу, що проходить. У разі виявлення несправності, що загрожує безпеці руху, він зобов'язаний вжити заходів щодо зупинки поїзда, передавального або маневрового состава.

88. Перехрещення залізничних колій, що розташовуються на території підприємства або його структурного підрозділу (склади, депо тощо) і станцій із дорогами, призначеними для забезпечення технологічного процесу робіт, належать до технологічних проїздів і не підлягають обліку як залізничні переїзди.

89. На переїздах, що розташовані на під'їзних та інших коліях і обладнані світлофорною сигналізацією, повинні встановлюватися маневрові світлофори з червоним та місячно-білим сигнальними вогнями. При цьому має забезпечуватись взаємне блокування, яке гарантує ввімкнення місячно-білого вогню на переїзних світлофорах лише після увімкнення червоного вогню на маневрових світлофорах, а ввімкнення місячно-білого вогню на маневрових світлофорах за наявності сповіщення про наближення поїзда до переїзду — лише після ввімкнення червоних сигнальних вогнів на переїзних світлофорах.

90. Щорічно у квітні — травні, а на переїздах з автобусним рухом додатково у вересні — жовтні в усіх структурних підрозділах підприємств МПЗТ керівниками дистанції (підрозділу) колії за участю представників дистанції (підрозділу) сигналізації та зв'язку, Державної автомобільної інспекції, шляхово-експлуатаційних організацій, начальників

станцій, якщо переїзд розташований у межах станції, обов'язково проводяться обстеження переїздів.

91. Примикання ліній і під'їзних колій, що заново будуються, до головних колій на перегонах залізниць України допускається лише за погодженням з Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

92. Примикання залізничних колій, що заново будуються, до колій підприємств МПЗТ допускається лише з дозволу керівника цього підприємства.

93. Тимчасове укладання й зняття стрілочних переводів на коліях структурних підрозділів підприємств МПЗТ у зв'язку з будівництвом нових під'їзних колій, провадження робіт з реконструкції та капітального ремонту споруд і пристроїв, будівництво нових роздільних пунктів та інші роботи здійснюються в кожному окремому випадку за згодою керівника підприємства.

94. Примикання до ходових та інших станційних колій за наявності спуску крутіше 0,0025 ‰, який створює можливість самовільного виходу рухомого складу на станцію або перегін, повинні мати запобіжні тупики, охоронні стрілки, скидальні башмаки або стрілки. Запобіжні тупики повинні мати корисну довжину не менше 50 м.

95. На перегонах, що мають затяжні спуски, і на станціях, що обмежують такі перегони, будуються уловлювальні тупики за спеціальними проектами, затвердженими керівником підприємства.

96. Пересічення колій на одному рівні, а також примикання під'їзних та з'єднувальних колій до головних колій на перегонах і на станціях повинні мати запобіжні тупики або охоронні стрілки.

97. Якщо через місцеві умови неможливе укладання уловлювальних і запобіжних тупиків, то підприємство або його структурний підрозділ спільно з відповідною проектною організацією в установленому порядку розробляє та здійснює організаційно-технічні заходи, що гарантують безпеку руху.

98. Біля головних та з'єднувальних колій встановлюються сигнальні й колійні знаки. Біля стрілочних переводів та в інших місцях з'єднання і пересічення колій встановлюються граничні стовпчики. Для позначення меж залізничної смуги відведення та схованих споруд у земляному полотні встановлюються особливі знаки.

99. Сигнальні, колійні й особливі знаки повинні бути типовими і відповідати технічним умовам, встановленим Порядком узгодження, затвердження та реєстрації технічних умов на продукцію підприємств залізничного транспорту України, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 17.04.98 № 134, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 08.05.98 за № 295/2735, та мати сертифікат відповідності як на пристрій у цілому, так і на його складові.

100. Сигнальні знаки встановлюються з правого боку за напрямком руху, а колійні — з правого боку за відліком кілометрів на відстані не менше 3100 мм від осі крайньої колії.

У виїмках (крім скельових) та на виходах з них (на довжині 100 м) колійні знаки встановлюються на відстані не менше 5700 мм від осі крайньої колії.

101. Граничні стовпчики встановлюються посередині між коліями в тому місці, де відстань між осями колій, що сходяться, становить 4100 мм. На існуючих станційних коліях, на яких не обертається рухомий склад габариту Т, дозволяється зберігати відстань 3810 мм. На перевантажувальних коліях із звуженим міжколійям граничні стовпчики встановлюються в тому місці, де ширина міжколійя досягає 3600 мм.

На кривих ділянках колії ці відстані повинні бути збільшені відповідно до розмірів, установлених ГОСТ 9238-83.

102. Сигнальні, колійні й особливі знаки повинні мати розміри, колір та форму, встановлені Міністерством транспорту та зв'язку України.

103. Споруди та пристрої локомотивного й вагонного господарств, а також бази для ремонту, пункти технічного обслуговування й екіпірування рухомого складу та інших

споруд мають постійно утримуватися в справному стані. Особи, які відповідають за технічний стан в локомотивному й вагонному господарствах, спеціальний рухомий склад, повинні забезпечувати виконання встановленого обсягу перевезень, ефективно використання рухомого складу, високу якість ремонту й технічного обслуговування з дотриманням норм простою й періодичності їх виконання, підвищення рівня механізації та автоматизації робіт, раціональне використання матеріальних ресурсів.

104. Розміщення і технічне оснащення території для ремонту та стоянок спеціального рухомого складу, пунктів технічного обслуговування, майстерень, екіпірувальних пристроїв та інших споруд і пристроїв локомотивного й вагонного господарств визначаються керівником підприємства.

105. Порядок експлуатації й ремонту споруд та пристроїв локомотивного, вагонного господарств та спеціального рухомого складу визначається керівником підприємства.

106. Пристрої водопостачання і водообробки мають забезпечувати безперебійне постачання водою належної якості та в необхідній кількості локомотивів, станцій і виробничих підрозділів підприємств МПЗТ, а також задовольняти інші господарські, протипожежні й питні потреби.

107. Усі структурні підрозділи підприємств МПЗТ повинні мати в постійній готовності відбудовні засоби.

108. Необхідність наявності та кількісний склад відбудовних засобів залежно від структури підрозділів встановлюються керівником підприємства відповідно до Інструкції з організації відбудовних робіт при ліквідації наслідків транспортних подій на залізницях України, затвердженої наказом Міністерства транспорту України від 27.04.2001 № 258, зареєстрованої у Міністерстві юстиції України 17.05.2001 за № 422/5613.

109. Колійний розвиток підприємств МПЗТ та їх технічне оснащення мають забезпечувати своєчасне обслуговування виробничих цехів та діляниць перевезеннями, виконання у визначені строки операцій з приймання та відправлення поїздів (передавальних составів), маневрової роботи, навантаження та вивантаження вантажів, обробку составів і вагонів, ефективного використання технічних засобів, відповідати вимогам нормативно-правових актів з охорони праці та безпеки руху.

110. Висота вантажних платформ і відстань від осі колії до краю платформи повинні відповідати розмірам, установленим ГОСТ 9238-83.

111. Переходи через колії на маршрутах службових проходів обладнуються пішохідними настилами, покажчиками й попереджувальними написами.

112. Службові будівлі й приміщення, розраховані для розміщення працівників, робота яких пов'язана з рухом поїздів та маневровою роботою (чергових по станціях, начальників змін, диспетчерів, працівників СЦБ і зв'язку та інших), а також станційні пости, з яких безпосередньо проводиться управління стрілками та сигналами, повинні бути належним чином обладнані для роботи.

У службових приміщеннях чергових по станціях, диспетчерів дозволяється встановлювати прилади управління і контролю, в тому числі апаратуру автоматизованого робочого місця, що безпосередньо стосується роботи чергового по станції, диспетчера, а також пульти централізованого управління освітленням.

113. Приміщення для працівників, які обслуговують вантажовідправників та вантажоодержувачів, повинні забезпечувати належні умови для швидкого виконання ними службових обов'язків.

114. Приміщення станційних постів електричної централізації та стрілочних постів повинні мати необхідні сигнальні прилади, інвентар, інструменти та матеріали відповідно до переліку, встановленого керівником підприємства.

115. Усі структурні підрозділи підприємств МПЗТ та станції (виробничі райони, діляниці тощо), що обліковуються на їх балансі, залежно від обсягу роботи повинні бути обладнані внутрішньостанційним зв'язком, маневровим та іншими видами радіозв'язку й пристроями гучномовного оповіщення для передачі вказівок і сигналів про маневрові

переміщення, а також для переговорів начальників змін, диспетчерів, чергових по станціях, складачів поїздів, машиністів маневрових локомотивів, працівників колії, що використовують колійну техніку, та інших працівників з питань організації маневрової роботи, технічного обслуговування і ремонту рухомого складу.

116. Освітлення території станцій (виробничих районів, дільниць), споруд і пристроїв станційного господарства, місць проведення навантажувально-розвантажувальних та маневрових робіт, екіпірування, технічного обслуговування і ремонту рухомого складу, переїздів та інших об'єктів має відповідати вимогам ДБН В.2.5-28-2006 «Природне і штучне освітлення».

Зовнішнє освітлення не повинно впливати на чітку видимість сигнальних вогнів.

117. Сигнали на залізничному транспорті служать для забезпечення безпеки руху, а також для чіткої організації поїзної і маневрової роботи.

118. Сигнали, що служать для організації поїзної роботи, є поїзними, а ті, що служать для організації маневрової роботи, — маневровими.

119. Сигнал є наказом і підлягає беззаперечному виконанню. Працівники залізничного транспорту підприємств МПЗТ повинні використовувати усі можливі засоби для виконання вимог сигналу.

120. Проїзд під час ввімкнення заборонного сигналу світлофора не дозволяється.

121. Згаслі сигнальні вогні світлофорів (крім попереджувальних, загороджувальних та повторювальних), незрозуміле їх показування, а також незрозуміла подача сигналів іншими сигнальними приладами або предметами вимагають зупинки.

122. У виняткових випадках (у разі пошкодження, проведення ремонтних робіт, робіт з обслуговування тощо) проїзд під час ввімкнення заборонного (з незрозумілим показуванням або погаслого) сигналу світлофора має здійснюватися відповідно до порядку, визначеного у пункті 7 глави 10 розділу V цих ПТЕ.

123. У сигналізації, що забезпечує рух поїздів та передавальних составів, застосовуються такі основні сигнальні кольори:

зелений, що дозволяє рух із встановленою швидкістю;

жовтий, що дозволяє рух і вимагає зменшення швидкості;

червоний, що вимагає зупинки.

124. Під час проведення маневрової роботи у сигналізації застосовуються, крім того, такі кольори:

місячно-білий, що дозволяє маневри;

синій, що забороняє маневри.

125. Не дозволяється встановлення декоративних полотен, плакатів, рекламної продукції та вогнів червоного, жовтого та зеленого кольорів, що перешкоджають правильному сприйняттю сигналів або спотворюють сигнальні показування.

126. Порядок приймання поїздів, передавальних составів на вільну ділянку частково зайнятої колії або безпосередньо на технологічні ділянки виробництва визначається керівником підприємства.

127. Типи сигнальних приладів, що застосовуються, мають бути затверджені керівником підприємства.

128. Поїзні та маневрові сигнали на прямих і кривих ділянках колії повинні бути вдень і вночі чітко помітними з кабіни управління локомотивом, що наближається. Вимоги щодо їх видимості відповідно до місцевих умов визначаються структурним підрозділом підприємства МПЗТ.

129. Світлофори встановлюються з правого боку за напрямком руху або над віссю колії, що огорожується ними, при цьому вони повинні розміщуватися так, щоб сигнали, що подаються ними, неможливо було приймати з поїзда, передавального або маневрового состава за сигнали суміжних колій.

У виняткових випадках, якщо видимість сигналів з правого боку недостатня або розміщення їх неможливе, на одноколійних ділянках допускається встановлювати світлофори і з лівого боку за напрямком руху.

130. У разі пошкодження світлофори повинні автоматично перемикатися на заборонне показання, а попереджувальні світлофори — на показання, що відповідає заборонному показанню пов'язаних з ним основних світлофорів.

131. На дільницях з напівавтоматичним блокуванням відстань між вхідним, маршрутним, вихідним світлофорами має бути не менше гальмового шляху, визначеного для певного місця за повного службового гальмування й при максимальній швидкості.

132. На дільницях, не обладнаних напівавтоматичним блокуванням, попереджувальні світлофори встановлюються від основних світлофорів на відстані, не меншій за гальмовий шлях, визначений для певного місця за екстреного гальмування і при максимальній швидкості.

133. Вхідні світлофори повинні бути встановлені на відстані не менше ніж 50 м від вістряка протишерстного або граничного стовпчика пошерстного першого вхідного стрілочного переводу.

Вхідні світлофори, встановлені раніше на відстані менше ніж 50 м, але не менше 15 м від стрілочного переводу, можуть не переставлятися.

134. У тих випадках, коли необхідну відстань витримати неможливо, вхідні світлофори допускається встановлювати у створі зі стиками першого вхідного протишерстного стрілочного переводу або на відстані 3,5 м від граничного стовпчика пошерстного стрілочного переводу.

135. Вихідні світлофори потрібно встановлювати для кожної відправної колії попереду місця, визначеного для стоянки локомотива поїзда, передавального состава, що відправляється (головного вагона — у разі постійного руху вагонами вперед).

136. На станціях з електричною централізацією стрілки, що належать до маршрутів приймання та відправлення поїздів і передавальних составів, мають бути взаємозалежними з вхідними, вихідними та маршрутними світлофорами.

137. Стрілки відгалужень від головної колії на перегонах за наявності електрожезлової системи зв'язуються з цими пристроями таким чином, щоб відкриття найближчого прохідного або вихідного світлофора чи вилучення жезла було можливим тільки при нормальному положенні стрілки на головній колії.

138. Пересічення на перегонах на одному рівні та сплетіння колій мають огорожуватися світлофорами прикриття, встановленими з обох боків на відстані не менше 50 м відповідно від граничних стовпчиків. Ці світлофори повинні бути взаємозалежними, відкриття одного з них можливе тільки за умови ввімкнення заборонного сигналу з протилежного напрямку.

139. Місця встановлення постійних світлофорів прикриття визначаються комісією, що призначається керівником підприємства.

140. Схеми розташування постійних світлофорів прикриття, а також таблиці взаємозалежності стрілок, сигналів і маршрутів на станціях затверджуються керівником підприємства.

141. Пристрої напівавтоматичного блокування не повинні допускати відкриття вихідного або прохідного світлофора до звільнення рухомим складом блок-ділянки (міжстанційного або міжпостового перегону), що огорожується ними, а також самовільного закриття світлофора в разі переходу з основного на резервне електроживлення чи навпаки.

142. На одноколійних перегонах, обладнаних напівавтоматичним блокуванням, після відкриття на станції вихідного світлофора має бути унеможливлене відкриття сусідньої станцією вихідних та прохідних світлофорів для відправлення поїздів або передавальних составів на цей же перегін у протилежному напрямку.

143. Стрілки відгалужень від головної або з'єднувальної колії на перегонах за наявності напівавтоматичного автоблокування зв'язуються з цими пристроями таким чином, щоб відкриття найближчого вихідного світлофора було можливим тільки при нормальному положенні стрілки на головній або з'єднувальній колії.

144. На одноколійних перегонах без прохідних світлофорів за наявності на обмежувальних станціях контролю вільності перегону відправлення господарських поїздів на цей перегін допускається без ключа-жезла.

145. Порядок приймання та відправлення поїздів і передавальних составів на станції підприємств МПЗТ встановлюється Міністерством транспорту та зв'язку України.

146. На станціях, розташованих на лініях, обладнаних напівавтоматичним блокуванням, повинні бути пристрої:

які не допускають відкриття вхідного світлофора за умови приготування маршруту приймання на зайняту колію;

які забезпечують на апараті управління контроль зайнятості колій і стрілок.

Відсутність зазначених пристроїв для окремих станцій допускається у виняткових випадках тільки за згодою керівника підприємства.

147. Станції, розташовані на лініях, обладнаних напівавтоматичним блокуванням, за відсутності електричної централізації повинні бути огорожені світлофорами, які автоматично закриваються під час приймання і відправлення передавальних составів та поїздів. На цих станціях стрілки, що входять до маршрутів приймання і відправлення, повинні бути взаємозв'язані з вхідними і вихідними світлофорами.

148. Пристрої електричної централізації всіх типів повинні забезпечувати взаємне замикання стрілок і сигналів, не допускаючи:

відкриття вхідного світлофора за умови приготування маршруту, який встановлений на зайняту колію;

переведення стрілки під рухомим складом;

відкриття сигналів, що відповідають цьому маршруту, якщо стрілки не встановлені в потрібне положення;

переведення стрілки, що входить до маршруту, або відкриття світлофора іншого маршруту під час ввімкнення дозвільного сигналу світлофора, що огорожує встановлений маршрут.

149. Пристрої електричної централізації повинні забезпечувати:

взаємне замикання стрілок і світлофорів;

контроль розрізу стрілки з одночасним закриттям світлофора, що огорожує цей маршрут;

контроль положення стрілок і зайнятості колій та стрілочних секцій на апараті управління;

можливість маршрутного або роздільного управління стрілками й сигналами світлофорів, а також виконання маневрових переміщень за показаннями маневрових світлофорів;

передачу стрілок на місцеве управління.

150. У разі потреби електрична централізація має бути доповнена пристроями, що забезпечують огороження колій, на яких проводиться очищення вагонів, усунення комерційного браку, ремонт і технічний огляд вагонів тощо.

У районах, обладнаних пристроями електричної централізації, для місцевого управління стрілками можуть передбачатися маневрові колонки або пости місцевого управління.

151. Приводи й замки централізованих стрілок мають:

забезпечувати при крайніх положеннях вістряків стрілки щільне прилягання притиснутого вістряка до рамної рейки;

не допускати замикання стрілки, якщо зазор між притиснутим вістряком і рамною рейкою становить 4 мм і більше;

відводити другий вістряк від рамної рейки на відстань не менше 125 мм.

152. Централізовані стрілочні переводи повинні бути обладнані пристроями для відведення води.

153. Перегони, що примикають до станції з електричною централізацією стрілок і сигналів, як правило, мають бути обладнані колійним блокуванням.

154. Застосування інших засобів сигналізації та зв'язку на структурних підрозділах підприємств МПЗТ може бути допущене тільки за згодою керівника підприємства.

155. Пристрої ключової залежності мають забезпечувати взаємне замикання стрілок та сигналів за допомогою контрольних замків.

156. Стрілочні контрольні замки мають забезпечувати:

виймання ключа тільки при замкненій стрілці;

замикання стрілки тільки в положенні, яке вказане на вийнятому із замка ключі, за умови щільного прилягання вістряка до рамної рейки.

157. Стрілочні контрольні замки не повинні також допускати можливість замикання стрілки, якщо зазор між притиснутим вістряком і рамною рейкою становить 4 мм і більше. Не дозволяється застосування стрілочних контрольних замків однієї і тієї ж серії в межах однієї станції, а на великих станціях — у межах одного стрілочного району і суміжних з ним стрілочних постів інших районів.

158. Пристрої електрожезлової системи не повинні допускати вилучення із жезлових апаратів одночасно більше одного жезла, що належить до певного перегону, та вилучення жезлів із апарата без дозволу чергового по цій станції, диспетчера.

159. Установлення жезлових апаратів однієї і тієї ж серії не допускається.

160. Автоматична переїзна сигналізація має починати подачу сигналу зупинки в бік автомобільної дороги, а автоматичні шлагбауми — переходити в закриті положення за відрізок часу, необхідний для завчасного вивільнення переїзду транспортними засобами до підходу поїзда, маневрового состава до переїзду.

161. Нормальне показання світлофорів, що огорожують переїзд з боку автомобільної дороги і залізниці, визначається Інструкцією з улаштування та експлуатації залізничних переїздів, затвердженою наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.01.2007 № 54, зареєстрованою у Міністерстві юстиції України 22.02.2007 за № 162/13429.

162. В'їзна (виїзна) сигналізація призначена для повідомлення про дозвіл на в'їзд рухомого складу у виробниче приміщення або виїзд з нього, а також для оповіщення осіб, які працюють у цьому приміщенні або безпосередньо поблизу нього.

163. Пристрої в'їзної (виїзної) сигналізації повинні забезпечувати:

управління сигналізацією уповноваженим на це працівником під час в'їзду рухомого складу у виробниче приміщення або виїзду з нього;

запит дозволу на в'їзд рухомого складу у виробниче приміщення;

автоматичне оповіщення звуковими і світловими сигналами осіб, які працюють усередині виробничого приміщення або безпосередньо поблизу нього;

оповіщення пішоходів звуковими і світловими сигналами про наближення рухомого складу до пішохідного переходу, що проходить через залізничні колії та розташований безпосередньо поблизу виробничого приміщення;

ввімкнення дозвільного сигнального показання на в'їзному або виїзному світлофорі тільки за умови відкритого положення воріт виробничого приміщення;

взаємодію з пристроями електричної централізації за наявності їх на коліях, що безпосередньо примикають до виробничого приміщення;

взаємодію з пристроями переїзної сигналізації переїздів, розташованих поблизу виробничих приміщень;

управління з маневрових колонок, маневрових постів тощо.



164. Порядок управління в'їзною (виїзною) сигналізацією і заходи щодо забезпечення вимог охорони праці та безпеки подачі составів установлюються керівником структурного підрозділу підприємства МПЗТ.

165. До технологічної сигналізації належить сигналізація, що застосовується під час подачі вагонів до пристроїв відновлення сипучості вантажів, на вагоноперекидачі, приймальні пристрої, ваги та інші пристрої й споруди.

166. Пристрої технологічної сигналізації повинні відповідати вимогам нормативно-правових актів з охорони праці та забезпечувати:

безпеку подачі вагонів до місць провадження навантажувально-розвантажувальних операцій;

управління процесом подачі вагонів і точне встановлення вагонів у потрібному місці;

подачу сигналу про початок і закінчення технологічних операцій;

подачу сигналу про екстрену зупинку состава в разі виникнення аварійних ситуацій;

взаємодію з пристроями електричної централізації за наявності їх на коліях, що безпосередньо прилягають до технологічного об'єкта.

167. Усі переміщення рухомого складу на технологічних об'єктах, обладнаних пристроями технологічної сигналізації, повинні проводитись тільки за встановленими Міністерством транспорту та зв'язку України сигналами.

168. Порядок управління пристроями технологічної сигналізації під час переміщення составів установлюються керівником підприємства або його структурного підрозділу.

169. Пристрої колійного огороження (скидальні башмаки або стрілки) у загороджувальному положенні не повинні допускати виходу рухомого складу з колій, на яких вони встановлені.

170. Пристрої колійного огороження мають бути обладнані покажчиками колійного огороження.

171. На залізничному транспорті підприємств МПЗТ застосовуються види зв'язку, які забезпечують керівництво рухом передавальних составів і поїздів, маневровою роботою, роботою підрозділів і навантажувально-розвантажувальних пунктів, а саме:

місцевий телефонний;

прямий розпорядчий;

двосторонній парковий;

поїзний радіозв'язок;

маневровий радіозв'язок;

пристрої гучномовного оповіщення.

172. Станції, обладнані електричною централізацією стрілок і сигналів, повинні обладнуватись пристроями гучномовного оповіщення.

Пристрої гучномовного оповіщення повинні бути двосторонньої дії і забезпечувати хорошу чутність.

173. Пристрої радіозв'язку повинні забезпечувати безперервний надійний двосторонній зв'язок між машиністом локомотива, машиністами машин і механізмів на залізничному ходу, складачем поїздів і пунктом, звідки здійснюється керівництво рухом передавальних составів і поїздів та маневровою роботою.

174. Пристрої радіозв'язку і гучномовного оповіщення, що застосовуються для передачі вказівок і сигналів про маневрові переміщення, повинні бути постійно ввімкнені, забезпечувати безперервну дію каналів зв'язку, мати контроль увімкненого стану.

175. Технічні вимоги до пристроїв зв'язку, а також порядок їх утримання, обслуговування і експлуатації встановлюються Міністерством транспорту та зв'язку України.

176. Не дозволяється встановлювати переговорні пристрої станційного зв'язку гучномовного оповіщення в приміщеннях працівників, робота яких не пов'язана з рухом поїздів та маневровою роботою.

177. Відстань від нижньої точки проводів повітряних низьковольтних ліній СЦБ та зв'язку до землі при максимальній стрілі провисання має бути не менше 2,5 м на перегонах, 3,0 м — на станціях, 5,5 м — на пересіченнях з автомобільними дорогами (на існуючих лініях до їх переобладнання дозволяється зберегти відстань 4,5 м).

178. На пересіченнях залізничних колій відстань від нижньої точки проводів повітряних низьковольтних ліній до рівня верху головки рейки повинна бути не менше 7,5 м.

179. У місцях роботи технологічного обладнання габарит ліній зв'язку встановлюється виходячи з місцевих умов керівником підприємства або його структурного підрозділу, на балансі якого обліковується технологічне обладнання.

180. Споруди і пристрої СЦБ та зв'язку повинні бути захищені від небезпечного впливу та завад тягового рухомого складу, ліній електропередач і грозових розрядів. У разі пошкодження лінії СЦБ та зв'язку відбудова їх має виконуватися в такій послідовності:

проводи колійного блокування, електрожезлової системи, поїзного міжстанційного стрілочного зв'язку;

інші проводи СЦБ та зв'язку.

181. Апарати СЦБ, за допомогою яких здійснюються різного роду залежності (напівавтоматичного блокування та електрожезлової системи), а також апарати поїзного та станційного зв'язку мають бути замкнені, опломбовані. Розкривати та опломбовувати їх дозволяється тільки уповноваженим на це працівникам, що обслуговують пристрої сигналізації та зв'язку, з обов'язковим попереднім записом у журналі огляду цих пристроїв.

182. Підприємства МПЗТ та їх структурні підрозділи, на балансі яких обліковуються пристрої СЦБ та зв'язку, повинні мати креслення й описи пристроїв СЦБ та зв'язку.

До цих документів повинні своєчасно вноситися всі зміни.

183. Типові рішення щодо пристроїв СЦБ затверджуються керівником підприємства.

Використання нетипових технічних рішень у пристроях СЦБ не дозволяється.

184. Тимчасові зміни залежностей у пристроях СЦБ можуть допускатися з дозволу керівника підприємства або його структурного підрозділу строком не більше ніж на 10 діб.

185. Планові роботи з переобладнання, перенесення, ремонту, випробування та заміни пристроїв і приладів СЦБ та інші планові роботи, що викликають порушення визначених залежностей або тимчасове припинення їх дій, визначаються керівником підприємства. За будь-яких обставин не дозволяється виконувати на станціях роботи без згоди чергового по станції (диспетчера, начальника зміни) та без попереднього запису про це керівником робіт у журналі огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ та зв'язку.

186. Освітлення сигнальних приладів, у тому числі й стрілочних покажчиків, повинно забезпечувати чітку видимість показань сигналів.

187. Видимість сигнальних показань світлофорів повинна перевірятися з колії після кожної заміни світлофорних ламп відповідальним працівником підприємства або його структурного підрозділу.

188. Видимість сигналів на головних колях перегонів і станцій повинна перевірятися з локомотива відповідальним працівником не рідше одного разу на квартал із записом результатів перевірки у журналі огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ і зв'язку або складанням акта.

189. Стійкість роботи радіозв'язку повинна перевірятися з локомотива старшим електромеханіком (електромеханіком) не рідше одного разу на квартал із записом результатів перевірки у журналі огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ та зв'язку або складанням акта.

190. Працівники, які користуються пристроями СЦБ та зв'язку, повинні бути навчені порядку користування ними, знання ними порядку мають бути перевірені. Відповідальним за навчання є кожний керівник згідно з посадовими обов'язками.

191. Працівники СЦБ та зв'язку зобов'язані навчати та систематично перевіряти інших працівників, що користуються пристроями СЦБ та зв'язку, на знання цих пристроїв і уміння поводитися з ними.

192. Огляд споруд, пристроїв і службово-технічних будівель здійснюється працівниками, які безпосередньо їх обслуговують, а також керівниками підприємств або структурних підрозділів, локомотивних та локомотивно-вагонних депо, дільниць колії, зв'язку, на балансі яких обліковуються ці споруди та пристрої, згідно з порядком і в строки, визначені відповідними положеннями й інструкціями.

193. Колії та стрілочні переводи щомісячно повинні оглядатися комісією підприємства або його структурного підрозділу. Результати огляду та заходи, необхідні для усунення виявлених несправностей, заносяться до журналу огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ та зв'язку і оформляються актом, у якому зазначається також час усунення несправностей та виконання передбачених заходів.

194. Керівники підприємств, структурних підрозділів та начальники відповідних виробничих підрозділів повинні систематично перевіряти у підрозділах стан господарства, дотримання трудової та виробничої дисципліни і вживати заходів, що гарантують утримання усіх споруд та пристроїв у справному стані, високий рівень технології роботи, дотримання вимог нормативно-правових актів з охорони праці та безпеки руху.

Крім того, посадові особи підприємств та структурних підрозділів відповідно до своїх посадових обов'язків за участю відповідальних працівників господарств перевезень, локомотивного, колії, СЦБ тощо щоквартально проводять огляд споруд, пристроїв, службово-технічних будівель і перевіряють виконання технології роботи, стан дисципліни і безпеки руху на станціях, у локомотивно-вагонних депо й інших підрозділах.

195. Ремонт споруд та пристроїв повинен проводитися відповідно до вимог нормативно-правових актів з охорони праці та безпеки руху без зупинки безперервного транспортного обслуговування виробничих цехів і дільниць.

196. Для виконання великих за обсягом ремонтних та будівельних робіт керівник підприємства або структурного підрозділу встановлює період часу, як правило, у світлий час доби і за потреби обмежує швидкість руху.

197. Для робіт з поточного утримання колії, штучних споруд і пристроїв СЦБ повинні надаватися технологічні вікна, як правило, у світлий час доби в порядку, установленому керівником підприємства.

198. У разі проведення робіт, які вимагають перерви у русі, керівник робіт зобов'язаний встановити на цей час зв'язок (телефонний або радіо) з черговим по станції (начальником зміни, диспетчером).

199. Роботи з ремонту колії, пристроїв СЦБ і зв'язку та інших споруд і пристроїв, для виконання яких перерви в русі не передбачені, повинні проводитися, як правило, без припинення руху в періоди найменш інтенсивної роботи. Якщо ці роботи вимагають перерви у русі, то точний час їх початку і закінчення встановлюється черговим по станції (начальником зміни, диспетчером) спільно з керівником робіт за погодженням з керівництвом підприємства (структурного підрозділу).

200. На дільницях, де передбачаються роботи в нічний час, керівник робіт зобов'язаний забезпечити освітлення місця виконання робіт.

201. Будь-яку перешкоду для руху необхідно огороджувати сигналами зупинки з обох боків незалежно від того, очікується поїзд, передавальний або маневровий состав чи ні.

202. Не дозволяється:

розпочинати роботи до огороження сигналами місць виконання робіт або перешкоди, небезпечної для руху;

знімати сигнали, що огороджують перешкоду або місце виконання робіт, до усунення перешкоди, повного закінчення робіт, перевірки стану колії та дотримання габариту.

203. Порядок огороження перешкод і місць виконання робіт встановлюється керівником підприємства.

204. Для встановлення й охорони переносних сигналів, які огорожують місце виконання робіт, керівник робіт виділяє сигналістів із числа працівників бригади, що склали відповідні іспити та мають відповідні посвідчення.

205. В умовах виконання робіт на колії розгорнутим фронтом, а також на кривих ділянках колії малого радіуса, виїмках й інших місцях з поганою видимістю сигналів керівник робіт зобов'язаний встановити зв'язок (телефонний чи радіо) з працівниками, які перебувають біля сигналів, що огорожують місце робіт. Порядок забезпечення зв'язком місць виконання робіт встановлюється керівником підприємства або структурного підрозділу.

206. Сигналісти повинні мати спеціальний одяг та головний убір відповідно до вимог НПАОП 60.1-3.01-04, що забезпечує їх нормальну видимість з кабіни локомотива у будь-який час доби за різних погодних умов.

207. На станційних коліях не дозволяється проводити роботи, які вимагають огороження сигналами зупинки або зменшення швидкості, без згоди чергового по станції (начальника зміни, диспетчера) та без попереднього запису про це керівником робіт у журналі огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ і зв'язку.

208. Уведення пристроїв у дію після закінчення робіт проводиться черговим по станції (начальником зміни, диспетчером) на підставі повідомлення, отриманого від керівника робіт засобами телефонного зв'язку, з наступним записом у журналі огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ та зв'язку.

209. Закриття перегону для робіт на одноколіїній ділянці, а на двоколіїній — однієї або декількох колій проводиться за згодою керівника структурного підрозділу, на балансі якого обліковується колія.

Якщо таке закриття не викликає зміни встановлених розмірів маневрових робіт або не впливає на час прибуття і відправлення поїздів, передавальних составів на сусідні станції, воно може бути дозволене черговим по станції (начальником зміни, диспетчером).

210. Право на закриття перегону надається керівнику структурного підрозділу, на балансі якого обліковуються ці колії, за умови обов'язкового погодження з керівником організації, під'їзні колії якої примикають до цього перегону.

211. Закриття перегонів, що з'єднують залізничні колії виробничих підрозділів і станцію примикання залізниці, погоджується з начальником станції примикання залізниці.

212. Відкриття перегону або колій проводиться тільки після повідомлення від керівника робіт чи вповноваженого ним працівника (за посадою не нижче майстра) про закінчення робіт, незалежно від того, яка організація виконувала ці роботи.

213. Відповідальність за стан споруд та пристроїв підприємств МПЗТ несуть працівники, які безпосередньо здійснюють їх технічне обслуговування, і керівники, у підпорядкуванні яких перебувають ці споруди та пристрої. Зазначені працівники відповідно до посадових обов'язків, положень та робочих інструкцій повинні знати стан споруд та пристроїв на своїй ділянці, перевіряти їх та забезпечувати високу якість технічного обслуговування і ремонту з максимальним використанням для цих цілей засобів автоматизації та механізації.

## IV. РУХОМИЙ СКЛАД

### 1. Вимоги до рухомого складу

1. Рухомий склад, призначений для використання на підприємствах МПЗТ, повинен відповідати технічному рівню основного виробництва організацій, що обслуговуються, і вимогам технологічних процесів.

2. Рухомий склад повинен утримуватися у справному стані відповідно до вимог нормативно-правових актів з охорони праці та безпеки руху, вчасно проходити планово-попереджувальні види ремонту і технічного обслуговування.

3. Головними завданнями в роботі осіб, відповідальних за технічне обслуговування і ремонт рухомого складу, повинні бути запобігання появі несправностей та забезпечення встановлених строків служби рухомого складу.

4. Рухомий склад має відповідати вимогам габариту рухомого складу, встановленого ГОСТ 9238-83.

5. При закупівлі нового рухомого складу мають враховуватися умови його експлуатації і ремонту. Конструкція рухомого складу повинна забезпечувати:

максимальну продуктивність за оптимальних техніко-економічних показників, дотримання безпеки руху, вимог охорони праці та довкілля;

схоронність вантажів, що перевозяться;

можливість здійснення комплексної механізації та автоматизації виробництва транспортних і навантажувально-розвантажувальних робіт;

високий рівень надійності з мінімальними ремонтними витратами;

ефективну експлуатацію з урахуванням особливостей плану і профілю залізничних колій.

6. Вантажні вагони, що не мають перехідних площадок, повинні мати спеціальні підніжки і поручні.

7. Рухомий склад, що пройшов капітальний ремонт до передачі його в експлуатацію, повинен бути випробуваний і прийнятий від підрозділу, що виконував ремонт, у порядку, встановленому керівником підприємства.

8. Локомотиви, що використовуються в поїзній та маневровій роботі, відповідно до конструкторської документації повинні бути обладнані швидкостемірами з приладами реєстрації показань швидкостей, радіостанціями для оперативного зв'язку машиніста локомотива зі складачем поїздів або черговим по станції (начальником зміни, диспетчером) та приладами безпеки (автостопами), а при виході на колії загальної мережі залізниць України — обов'язковим двостороннім зв'язком з маневровим диспетчером станції примикання або черговим по станції залізниці.

9. Використання локомотивів, не обладнаних радіостанціями, визначається керівником підприємства. Усі локомотиви обладнуються пристроями для подачі звукових сигналів великої і малої гучності.

Місця заборони подачі сигналів великої гучності визначаються керівником структурного підрозділу, на балансі якого обліковується цей рухомий склад.

10. Змінювати конструкцію основних вузлів прийнятого в експлуатацію рухомого складу не дозволяється.

11. Конструктивні зміни кузовів вагонів, що обертаються в межах виробничих підрозділів підприємств МПЗТ, повинні проводитися за технічною документацією, затвердженою керівником підприємства, за умови дотримання габаритів рухомого складу, вимог нормативно-правових актів з безпеки руху.

12. Локомотиви і вагони, що виходять на колії загальної мережі залізниць України, повинні відповідати вимогам ПТЕ залізниць України.

13. Локомотиви, що обслуговуються одним машиністом без помічника, повинні бути обладнані додатковими пультами управління, конструкція та розташування яких

забезпечують добру видимість колії та сигналів і можливість управління локомотивом у разі перебування машиніста як з правого, так і з лівого боку кабіни машиніста, сигнальними лампами з обох сторін на зовнішньому боці кабіни для сигналізації про місцезнаходження машиніста, дзеркалами заднього виду, а також радіозв'язком зі складачем поїздів (керівником маневрів) та черговим по станції (начальником зміни, диспетчером).

14. Локомотиви, що використовуються тільки у внутрішньоцехових перевезеннях, можуть не обладнуватися радіозв'язком за умови прямої видимості машиністом керівника маневрів.

15. Локомотиви, що управляються одним машиністом без помічника, повинні бути обладнані пристроями для відчеплення від вагонів із кабіни машиніста.

16. Технічні вимоги до локомотивів, спеціального рухомого складу, що управляються одним машиністом без помічника, а також порядок їх експлуатації встановлюються Міністерством транспорту та зв'язку України.

17. Технічні вимоги до спеціального рухомого складу та знімних рухомих одиниць, а також порядок їх технічного обслуговування, ремонту і експлуатації встановлюються Міністерством транспорту та зв'язку України.

18. Кожна одиниця рухомого складу повинна мати такі відмітні чіткі знаки та написи: найменування підприємства-власника і номер.

Крім того, мають бути нанесені такі знаки і написи:

на локомотивах і спеціальному самохідному рухомому складі — Державний Герб України, табличка заводу-виготовлювача, конструкційна швидкість, серія, табличка та написи про огляд резервуарів і контрольних приладів;

на вантажних вагонах — вантажопідйомність, маса тари, найменування заводу-виготовлювача із зазначенням дати виготовлення, дата огляду, дата і місце останнього капітального та деповського ремонту.

19. Інші знаки й написи на рухомому складі та самохідному спеціальному рухомому складі наносяться в порядку, встановленому керівником підприємства.

20. Порядок нумерації вагонів, що належать підприємствам МПЗТ та які здійснюють обіг по його коліях без виходу на колії загальної мережі залізниць України, а також порядок нанесення відмітних написів на спеціальних одиницях рухомого складу встановлюються керівником підприємства.

21. На кожний локомотив, одиницю спеціального самохідного рухомого складу та вагон необхідно вести формуляр (паспорт) установленної форми, який містить найважливіші технічні та експлуатаційні характеристики.

22. Рухомий склад, що використовується в особливих умовах експлуатації (при перевезенні гарячих вантажів, під час роботи в закритих приміщеннях, вибухонебезпечних місцях, в умовах значної запиленості, агресивного середовища тощо), має бути обладнаний пристроями захисту локомотивних бригад і відповідних вузлів локомотива від шкідливого впливу небезпечного навколишнього середовища та вантажів. Порядок та умови забезпечення охорони праці при цьому визначаються керівником підприємства або структурного підрозділу відповідно до вимог нормативно-правових актів з охорони праці.

23. Локомотиви та вагони, які належать іншим організаціям, що обслуговуються і виходять на залізничні колії підприємств МПЗТ, повинні відповідати вимогам цих ПТЕ. Порядок їх руху по залізничних коліях підприємства або його структурних підрозділів встановлюється керівником підприємства.

## **2. Вимоги до колісних пар**

1. Кожна колісна пара рухомого складу повинна відповідати вимогам, встановленим Міністерством транспорту та зв'язку України, мати на осі виразно поставлені знаки про час і місце формування та повного огляду колісної пари, а також тавро про приймання її при формуванні.

2. Колісні пари підлягають: огляду під рухомим складом, звичайному і повному оглядам, а в разі підкочування повинні реєструватися у відповідних журналах чи паспортах.

3. Відстань між внутрішніми гранями коліс у ненавантаженої колісної пари має бути 1440 мм. Відхилення допускаються в бік збільшення або зменшення не більше 3 мм.

4. Не дозволяється експлуатація рухомого складу з тріщиною в будь-якій частині осі колісної пари або тріщиною в ободі, диску або ступиці колеса, а також у випадку таких зносів і пошкоджень колісних пар, що порушують нормальну взаємодію колії та рухомого складу:

прокат по колу кочення у локомотивів та спеціального самохідного рухомого складу більше 7 мм, у вантажних вагонів — більше 9 мм;

товщина гребеня більше 33 мм або менше 25 мм у локомотивів і спеціального самохідного рухомого складу в разі вимірювання на відстані 20 мм від вершини гребеня при висоті гребеня 30 мм, а у рухомого складу з висотою гребеня 28 мм у разі вимірювання на відстані 18 мм від вершини гребеня;

вертикальний підріз гребеня висотою більше 18 мм, що вимірюється спеціальним шаблоном, або гострокінцевий накат гребеня бандажа чи обода колеса у місці переходу підрізаної частини у вершину гребеня;

повзун (вибоїна) на поверхні кочення у локомотивів, спеціального самохідного рухомого складу і вагонів більше 1 мм.

5. Підприємство може встановлювати для колісних пар рухомого складу, що має постійний обіг у межах його колій без виходу на колії загальної мережі залізниць України, інші нормативи та вимоги залежно від типу рухомого складу й умов його роботи.

### **3. Вимоги до гальмового обладнання та автозчепних пристроїв**

1. Рухомий склад має бути обладнаний автоматичними гальмами.

2. Автоматичні гальма рухомого складу повинні відповідати вимогам нормативних актів з безпеки руху.

3. Автоматичні гальма рухомого складу повинні забезпечувати гальмове натиснення, що гарантує зупинку поїзда, передавального або маневрового состава за умови екстреного гальмування на відстані, не більшій гальмового шляху, в разі прямовання із швидкістю, що не перевищує допустиму для цієї дільниці. Довжина гальмового шляху та допустимі швидкості для кожного підприємства, структурного підрозділу та організацій, що обслуговуються, встановлюються їх керівником залежно від місцевих умов та розрахунків.

4. Автоматичні гальма повинні забезпечувати можливість застосування різних режимів гальмування залежно від завантаження вагонів, рухомого складу та профілю колії.

5. Локомотив і спеціальний самохідний рухомий склад обладнуються ручними гальмами.

6. Ручні гальма рухомого складу повинні забезпечувати розрахункове гальмове натиснення. Необхідна кількість ручних гальмових засобів для утримання поїзда, передавального або маневрового состава та спеціального самохідного рухомого складу на місці визначається керівником підприємства або його структурного підрозділу.

7. Усі частини важільної гальмової передачі, роз'єднання або злам яких можуть викликати їх вихід з габариту рухомого складу або падіння на колію, повинні мати запобіжні пристрої.

8. Рухомий склад повинен бути обладнаний автозчепом. У разі потреби локомотиви та спеціальний самохідний рухомий склад обладнуються пристроєм дистанційного розчеплення з першим вагоном.

9. Спеціальний рухомий склад та локомотиви, що використовуються для його перевезення, можуть бути обладнані спеціальними однотипними зчіпними пристроями.

10. Різниця у висоті між повздовжніми осями автозчепів, що з'єднуються в поїзді, передавальному та маневровому составах, допускається не більше:

у поїзді, передавальному та маневровому составі — 100 мм;  
між локомотивом, спеціальним самохідним рухомих складом і першим навантаженим вагоном поїзда, передавального та маневрового состава — 110 мм.

11. Висота осі автосцепки над рівнем верху головок рейок повинна бути:

у локомотивів і спеціального самохідного рухомого складу, вантажних порожніх вагонів — не більше 1080 мм;

у локомотивів і спеціального самохідного рухомого складу, вантажних порожніх вагонів — не менше 980 мм;

у вантажних навантажених вагонів — не менше 950 мм.

12. Для спеціального самохідного рухомого складу висота осі зчепки над рівнем верху головок рейок визначається залежно від конструкції зчепки.

13. Для рухомого складу, що випускається з ремонту, висота осі автосцепки над рівнем верху головок рейок повинна забезпечувати дотримання вищезазначених норм в експлуатації за найбільших зносів і навантажень.

14. Відповідальним за технічний стан автосцепних пристроїв та правильне зчеплення вагонів є працівник, на якого покладено ці обов'язки.

15. Відповідальним за технічний стан гальмових пристроїв, а також ходових частин рухомого складу, колійних та інших машин і механізмів на залізничному ході є керівник виробничого підрозділу, до якого приписаний зазначений рухомий склад, машини і механізми, а для підприємства та його структурного підрозділу — відповідний керівник підприємства або структурного підрозділу.

16. Відповідальним за правильність зчеплення вагонів, а при маневровій роботі — локомотива з першим вагоном є складач поїздів.

17. За правильність зчеплення локомотива з першим вагоном відповідальним є машиніст локомотива. Відчеплення локомотива від рухомого складу і причеплення до нього (у тому числі роз'єднання і з'єднання гальмових рукавів, відкриття та закриття кінцевих кранів) повинно проводитися локомотивною бригадою.

18. У разі управління локомотивом одним машиністом причеплення локомотива до першого вагона і його відчеплення проводяться складачем поїздів.

#### **4. Порядок технічного обслуговування і ремонту рухомого складу**

1. Не дозволяється використовувати рухомий склад (у тому числі спеціальний) з несправностями, що загрожують безпеці руху, і який не відповідає вимогам нормативно-правових актів з охорони праці та пожежної безпеки, ставити у передавальні состави і поїзди вантажні вагони, стан яких не забезпечує схоронність вантажу, що перевозиться.

2. Періодичність контролю за технічним станом рухомого складу у структурних підрозділах визначається керівником підприємства, до складу якого належать ці структурні підрозділи.

3. Технічне обслуговування та ремонт рухомого складу повинні проводитися з використанням засобів технічної діагностики, механізації та автоматизації виробничих процесів і забезпечення вимог нормативно-правових актів з охорони праці.

4. Періодичність технічного обслуговування та ремонту рухомого складу, норми міжремонтних періодів і порядок передання в ремонт устанавлюються Міністерством транспорту та зв'язку України.

Технічні вказівки і типові технологічні процеси щодо технічного обслуговування та ремонту рухомого складу розробляються відповідними управліннями та відділами підприємства — власника рухомого складу та затверджуються керівництвом цього підприємства.

5. Технічний стан локомотивів і спеціального самохідного рухомого складу повинен систематично перевірятися під час технічного обслуговування локомотивними бригадами,



ремонтними бригадами депо, а також періодично керівниками та працівниками з безпеки руху.

6. Технічне обслуговування та ремонт локомотивів і спеціального рухомого складу проводяться на спеціально виділених коліях, ремонтних позиціях депо.

7. Під час технічного обслуговування локомотивів та спеціального самохідного рухомого складу перевіряються:

стан і зношеність вузлів та деталей і їх відповідність визначеним розмірам;

справність дії гальмового обладнання та автозчепного пристрою;

справність дії приладів безпеки;

справність дії приладів контролю;

стан і справність ходових частин;

справність площадок, спеціальних підніжок та поручнів;

наявність і справність пристроїв, що запобігають падінню на колію деталей та обладнання спеціального самохідного рухомого складу.

8. Не дозволяється експлуатація локомотивів та спеціального самохідного рухомого складу, у яких є хоча б одна із таких несправностей, які загрожують безпеці руху:

несправність приладу для подачі звукового сигналу;

несправність автоматичних, допоміжних і ручних гальм або компресора;

несправність вентилятора холодильника дизеля, вентилятора тягових електродвигунів;

несправність приладу, що показує швидкість руху;

несправність пристроїв поїзного або маневрового радіозв'язку;

несправність автозчепних пристроїв;

несправність системи подачі піску;

несправність прожектора, буферного ліхтаря, освітлення, контрольного або вимірювального приладу;

тріщина в хомуті, ресорній підвісці або корінному листі ресори, злам ресорного листа;

тріщина в корпусі букси;

несправність буксового або моторно-осьового підшипника;

відсутність або несправність передбаченого конструкцією пристрою запобігання падінню деталей на колію;

несправність карданного вала;

несправність кожуха зубчастої передачі або корпусу осьового редуктора, що викликає витікання мастила;

несправність захисного блокування високовольтної камери;

несправність засобів пожежогасіння;

несправність пристроїв захисту від струмів короткого замикання, перевантаження і перенапруги, аварійної зупинки дизеля;

поява стуку, стороннього шуму в дизелі або гідропередачі;

несправність живильного приладу, запобіжного клапана, водовказівного приладу;

несправність масляної, водяної та паливної систем;

непрацюючий циліндр двигуна;

корінний або шатунний підшипник колінчастого вала двигуна з підпавленою або викришеною заливкою;

несправність акумуляторної батареї.

9. Локомотиви і спеціальний самохідний рухомий склад двічі на рік весною та восени мають оглядатися керівництвом та спеціалістами підприємства або його структурного підрозділу.

10. Періодичність перевірок технічного стану рухомого складу керівництвом структурного підрозділу встановлюється підприємством, до якого належить цей структурний підрозділ.

11. Установлені на локомотивах і спеціальному самохідному рухомому складі манометри й запобіжні клапани, лічильники витрат палива повинні бути опломбовані.

12. Пристрої електричного захисту засобів пожежогасіння, пожежної сигналізації та автоматики, а також манометри, запобіжні клапани, повітряні резервуари на локомотивах і спеціальному самохідному рухомому складі повинні підлягати огляду в установлені нормативно-правовими актами з охорони праці та пожежної безпеки строки.

13. Локомотиви і спеціальний самохідний рухомий склад обслуговуються бригадою у складі машиніста та помічника машиніста або одним машиністом. Зміна кількісного складу локомотивних бригад і бригад спеціального самохідного рухомого складу залежно від їх типу і місцевих умов, порядок обслуговування ними локомотивів, а також перелік дільниць, на яких допускається управління локомотивом одним машиністом, встановлюються керівником підприємства.

14. Не дозволяється залишати локомотив і спеціальний самохідний рухомий склад у робочому стані без нагляду особи, яка знає правила його обслуговування і вміє його зупинити.

15. Контроль за технічним станом локомотива та спеціального самохідного рухомого складу на шляху прямування здійснює локомотивна бригада.

16. Технічне обслуговування та ремонт вагонів проводяться в локомотивних (локомотивно-вагонних) депо відповідних структур підприємств МПЗТ.

17. Під час технічного обслуговування вагонів перевіряється:  
стан і зношеність вузлів та деталей і їх відповідність визначеним розмірам;  
справність дії гальмового обладнання та автозчепного пристрою;  
стан і справність ходових частин (візків);  
справність кузовів і котлів цистерн, що гарантує збереження вантажів, які перевозяться;  
справність перехідних площадок, спеціальних підніжок та поручнів;  
наявність і справність пристроїв, що запобігають падінню на колію деталей та обладнання рухомого складу.

18. Сумарний зазор між ковзунами з обох сторін візка у всіх типів 4-вісних вагонів, включаючи хопер-дозатори типу ЦНИИ-ДВЗ, повинен бути не більше 20 мм та не менше 4 мм, крім хоперів ЦНИИ-2, ЦНИИ-3, думпкарів ВС-50, у яких зазор повинен бути не більше 12 мм та не менше 6 мм, а у думпкарів ВС-80, ВС-82, ВС-85 — не більше 20 мм і не менше 12 мм.

Зазори між ковзунами з'єднувальної та шкворневої балок з обох боків одного кінця восьмивісної цистерни в сумі повинні бути не більше 15 мм та не менше 4 мм.

19. Не дозволяється подавання вагонів під навантаження вантажів без технічного їх обслуговування і запису в спеціальному журналі про визнання їх придатними.

20. Технічний стан вагонів, що належать підприємствам МПЗТ, систематично перевіряється працівниками, на яких покладено обов'язки з їх технічного обслуговування, і періодично контролюється відповідальними працівниками (майстром з ремонту рухомого складу, начальником депо, начальником відділу рухомого складу тощо) структурного підрозділу підприємства — власника вагонів. Порядок технічного обслуговування вагонів визначається Міністерством транспорту та зв'язку України.

21. Порожні вагони, що подаються під навантаження на станції, де немає пунктів технічного обслуговування, мають бути оглянуті, а у разі потреби направлені у ремонт до найближчого пункту технічного обслуговування залізниці.

22. Порядок подання вагонів на технічне обслуговування і повідомлення про їх придатність визначається керівником підприємства.

23. Працівники, які зайняті технічним обслуговуванням вагонів, що належать підприємствам МПЗТ, повинні дотримуватися умов схоронності вантажів, що визначені Правилами планування перевезень вантажів, затвердженими наказом Міністерства

транспорту України від 09.12.2002 № 873, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 29.12.2002 за № 1030/7318.

24. Контроль за технічним станом вагонів і вантажів на шляху прямування здійснюють локомотивна та складальна бригади.

25. У випадку виявлення пошкодження вагонів або неправильного положення вантажів, що загрожує безпеці руху, складач або машиніст сповіщає чергового по станції (начальника зміни, диспетчера) про необхідність відчеплення і ремонту вагонів або їх перевантаження.

## **V. ОРГАНІЗАЦІЯ МАНЕВРОВОЇ РОБОТИ ТА РУХУ ПОЇЗДІВ І ПЕРЕДАВАЛЬНИХ СОСТАВІВ**

### **1. Порядок організації маневрової роботи**

1. Основою організації маневрової роботи та руху поїздів і передавальних составів на підприємствах МПЗТ є технологічний процес роботи, пов'язаний з технологією роботи станцій примикання залізниці та підприємств і організацій, що обслуговуються.

2. Організація маневрової роботи та руху поїздів і передавальних составів за технологічним процесом повинна передбачати:

вчасне перевезення вантажів для виконання технологічних процесів підприємств та організацій, що обслуговуються;

найбільш ефективно використання рухомого складу і навантажувально-розвантажувальних машин та механізмів;

узгодженість роботи виробничих підрозділів підприємств МПЗТ, станцій примикання і підприємств та організацій, що обслуговуються;

ритмічність у роботі станцій та дільниць;

вчасне виконання вантажних операцій з вагонами магістрального транспорту і власного рухомого складу;

можливість проведення робіт з поточного утримання колії, споруд та пристроїв СЦБ.

3. Кожному поїзду надається номер, при цьому поїздам одного напрямку надаються парні номери, а поїздам зворотного напрямку — непарні.

4. Призначення і скасування поїздів та передавальних составів проводяться черговим по станції (начальником зміни, диспетчером) або іншим працівником відповідно до службових обов'язків.

### **2. Рух поїздів роздільними пунктами**

1. Рух поїздів проводиться з розмежуванням його роздільними пунктами.

Роздільними пунктами є станції та колійні пости. Залізничні колії структурних підрозділів, що не мають роздільних пунктів, розглядаються як виробничі райони, і рух по них здійснюється у маневровому порядку.

2. Межами колій на станціях є:

на одноколійних ділянках — вхідні світлофори;

на двоколійних ділянках окремо по кожній головній колії з одного боку — вхідний світлофор, а з другого боку — сигнальний знак «Межа станції», встановлений від стику рамної рейки за останнім вихідним стрілочним переводом на відстані не менше 50 м, що визначається керівником підприємства або структурного підрозділу виходячи з місцевих умов.

3. Межею залізничних колій виробничих районів є знак «Межа під'їзної колії», який встановлюється у тому місці, де починається колія, що обліковується на балансі підприємства або його структурного підрозділу.

4. Кожний роздільний пункт повинен мати найменування або номер.

5. Залізничні колії поділяються на головні, станційні (у тому числі головні на станціях) і спеціального призначення.

6. На станціях або у виробничих районах кожна колія, стрілочний перевід, станційний пост централізації та стрілочний пост, а на перегонах кожна головна колія повинні мати номер.

7. Не дозволяється присвоювати однакові номери коліям, стрілочним переводам та постам у межах однієї станції або виробничого району. На станціях, що мають окремі парки, не дозволяється присвоювати однакові номери коліям у межах одного парку.

8. Порядок нумерації колій та стрілочних переводів установлюється керівником підприємства.

### **3. Організація технічної роботи**

1. На кожену під'їзну колію відповідно до вимог Правил обслуговування залізничних під'їзних колій, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 № 644, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 24.11.2000 за № 875/5096 (далі — Правила обслуговування залізничних під'їзних колій), складається Інструкція про порядок обслуговування і організації руху на під'їзній колії (далі—Інструкція з організації руху), яка затверджується залізницею.

2. Інструкція з організації руху відповідно до Правил обслуговування залізничних під'їзних колій вміщує необхідні дані для організації руху на під'їзній колії, визначає порядок використання технічних засобів, що регламентує безперешкодне проведення маневрової роботи, приймання і відправлення поїздів.

3. Для станцій підприємств МПЗТ, що працюють за кодом Єдиної системи кодування роздільних пунктів залізниць України, відповідно до вимог ПТЕ залізниць України складається ТРА станції, який погоджується з начальником дирекції залізничних перевезень залізниці та затверджується керівником підприємства.

4. Порядок, що встановлюється ТРА станції або Інструкцією з організації руху, є обов'язковим для усіх працівників структурних підрозділів підприємств МПЗТ, а також для організацій, що обслуговуються і мають право виїзду на залізничні колії міжгалузевого промислового залізничного транспорту.

5. До ТРА станції або Інструкції з організації руху додаються масштабний або схематичний план станції, інструкція про порядок користування пристроями СЦБ і зв'язку, місцеві інструкції організацій, що обслуговуються, інструкції про порядок виконання маневрових робіт скороченими бригадами.

6. Копії Інструкції з організації руху і ТРА станції або витяги з них, завірені керівником підприємства або структурного підрозділу, повинні зберігатися в приміщеннях чергового по станції, диспетчера, начальника зміни, чергових по парках, постів електричної централізації, стрілочних постів, чергового по локомотивному та вагонному депо та оглядачів вагонів, а також працівників підприємств та організацій, що обслуговуються, робота яких пов'язана з рухом передавальних составів, поїздів і маневровою роботою. Витяги повинні мати тільки ті відомості, які необхідні для відповідних працівників.

7. Форма Інструкції з організації руху і ТРА станції, інструкція щодо їх складання, а також перелік додатків до них установлюються керівником підприємства.

### **4. Експлуатація стрілочних переводів**

1. Стрілки, розташовані на коліях підприємств МПЗТ, а також охоронні стрілки мають перебувати у нормальному положенні.

Нормальним положенням стрілок є:

вхідних на головних коліях станцій двоколійних ліній — напрямком по відповідних головних коліях;

вхідних на головних коліях станцій одноколійних ліній — напрямом з кожного кінця станції на різні колії;

усіх інших на головних коліях перегонів та станцій, за винятком стрілок, що ведуть до запобіжних та уловлювальних тупиків, — напрямом по відповідних головних коліях;

тих, що ведуть у запобіжні та уловлювальні тупики, — напрямом у ці тупики.

У всіх інших випадках нормальне положення стрілок встановлюється керівником підприємства або структурного підрозділу, на балансі якого обліковується колія.

2. Нормальне положення стрілок повинно бути вказане в Інструкції з організації руху і ТРА станції, а також на станинах стрілок або кожухах приводів стрілок електричної централізації.

3. У разі потреби нормальне положення нецентралізованих стрілок, не включених у залежність із сигналами та маршрутами, що ведуть на станційні колії, виділені для вагонів з небезпечними вантажами, недіючих вагонів та локомотивів, навантажувально-розвантажувальної техніки тощо, встановлюється керівником підприємства або структурного підрозділу, на балансі якого обліковується колія.

4. Стрілки можуть переводитися в інше положення у разі:

приготування маршрутів для приймання та відправлення поїздів і передавальних составів;

маневрової роботи;

зайнятості колій рухомим складом;

необхідності огороження місць перешкод та проведення робіт на коліях;

очищення, перевірки та ремонту стрілок.

5. На станціях з електричною централізацією встановлення стрілок у нормальне положення не обов'язкове, за винятком стрілок, що ведуть до запобіжних та уловлювальних тупиків, і скидальних стрілок.

Порядок установа в нормальне положення стрілок, що не обслуговуються черговими стрілочного поста, встановлюється Інструкцією з організації руху або ТРА станції.

6. Стрілочний перевід, укладений на перегоні, приписується до однієї із сусідніх станцій чи виробничих районів.

7. Порядок технічного обслуговування, освітлення та охорони таких стрілочних переводів, а також порядок зберігання ключів від стрілок установається Інструкцією з організації руху або ТРА станції.

8. Кожний пост управління стрілками та сигналами повинен перебувати в підпорядкуванні тільки одного працівника, який відповідає за безпеку руху й переведення стрілок та сигналів, що ним управляються: пост централізації — в підпорядкуванні чергового по станції (диспетчера, оператора поста централізації); стрілочний пост — чергового або старшого чергового стрілочного поста.

9. Дозволяється на окремих станціях структурних підрозділів підприємств МПЗТ переведення стрілок безпосередньо черговим по станції (начальником зміни, диспетчером), обслуговування двох стрілочних постів одним черговим стрілочного поста. Перелік таких станцій і стрілок визначається керівником структурного підрозділу.

10. Порядок технічного обслуговування стрілок визначається Інструкцією з організації руху або ТРА станції.

11. Для контролю за роботою чергових стрілочного поста на станціях та у виробничих районах з великим колійним розвитком або значним обсягом роботи призначаються старші чергові стрілочного поста. На деяких станціях, перелік яких встановлюється керівником підприємства або структурного підрозділу, старші чергові стрілочного поста можуть призначатися для безпосереднього обслуговування стрілочних переводів та одночасно для контролю за роботою чергових інших стрілочних постів цього району.

12. Перед прийманням та відправленням поїзда чи передавального состава повинні замикатися стрілки, що безпосередньо входять до маршруту приймання і відправлення, а також охоронні стрілки.

13. Переведення централізованих стрілок у разі приготування маршруту для приймання та відправлення поїздів чи передавальних составів проводиться черговим по станції (начальником зміни, диспетчером) або за його вказівкою оператором поста централізації. Переведення та замикання нецентралізованих стрілок у разі приготування маршруту для приймання або відправлення поїздів та передавальних составів проводяться черговим стрілочного поста, старшим черговим стрілочного поста, складачем поїздів або черговим по станції (начальником зміни, диспетчером) під час обслуговування ним стрілок.

14. Ключі від замкнених стрілок, не обладнаних пристроями ключової залежності, повинні зберігатися в чергового по станції (начальника зміни, диспетчера) або в старшого чергового стрілочного поста на контрольно-маршрутній дошці, а обладнаних пристроями ключової залежності, — у розпорядчому апараті чергового по станції (начальника зміни, диспетчера).

Ключі від замкнених на перегоні стрілок, не обладнаних ключовою залежністю, повинні зберігатися в чергового по станції (начальника зміни, диспетчера).

15. Порядок зберігання ключів від інших важливих стрілок (що ведуть на колії, виділені для стоянки вагонів з небезпечними вантажами, стрілок-з'їздів між головними коліями, уловлювальних, запобіжних тупиків, пристроїв для відновлення сипкості вантажів, навантажувальних естакад та бункерів, на колії ремонту, відстою та очищення вагонів тощо) і перелік цих стрілок для кожної станції або виробничого району встановлюються керівником підприємства і вказуються в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

16. Переведення стрілок під час маневрових переміщень проводиться черговими стрілочного поста за розпорядженням особи, яка керує маневрами.

17. Під час маневрових переміщень на станціях з електричною централізацією переведення стрілок здійснюється черговим по станції (начальником зміни, диспетчером) або оператором поста електричної централізації. У разі передачі стрілок з центрального на місцеве управління, а також під час проведення маневрів на нецентралізованих стрілках, що не обслуговуються черговими стрілочного поста, допускається переведення стрілок працівниками складальних або локомотивних бригад, кондукторами, черговими по станції (начальниками зміни, диспетчерами), працівниками локомотивного та вагонного депо.

18. Перелік номерів стрілок, а також працівників, яким дозволяється їх переведення під час проведення маневрів, та порядок переведення стрілок устанавлюються керівником підприємства або структурного підрозділу і вказуються в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

19. Перед переведенням централізованої стрілки працівник, який її переводить, повинен переконатися особисто або за повідомленням іншого працівника в тому, що стрілочний перевід не зайнятий рухомим складом.

20. У разі необхідності виконання робіт з ремонту на стрілочному переводі сигналіст або черговий стрілочного поста може допустити до проведення ремонту працівників колії або сигналізації і зв'язку тільки з дозволу чергового по станції (начальника зміни, диспетчера).

21. Після закінчення ремонту сигналіст або черговий стрілочного поста (старший черговий стрілочного поста) зобов'язаний переконатися в тому, що стан стрілочного переводу забезпечує безпеку руху, і доповісти про це черговому по станції (начальнику зміни, диспетчеру).

22. Стрілочні переводи на станційних коліях, у тому числі стрілочні переводи примикання колій інших підприємств і організацій, що обслуговуються, перебувають у розпорядженні працівника визначеного керівником структурного підрозділу підприємства відповідно до його посадових обов'язків.

Стрілочні переводи на коліях інших організацій, що обслуговуються локомотивами підприємств МПЗТ, перебувають у розпорядженні цих організацій.

23. Керівники підприємств та керівники структурних підрозділів зобов'язані забезпечити технічне обслуговування стрілочних переводів, що перебувають у їх розпорядженні, а також чистоту, справність та добре освітлення стрілочних покажчиків.

24. Контроль за технічним станом, очищенням, змащенням, закріпленням та заміною окремих болтів нецентралізованих стрілочних переводів здійснюється черговим стрілочних постів.

25. Порядок контролю за технічним станом, очищенням, змащенням, закріпленням та заміною окремих болтів централізованих стрілочних переводів, а також нецентралізованих стрілочних переводів, що не перебувають у підпорядкуванні чергових стрілочних постів, установлюється керівником підприємства або структурного підрозділу та вказується в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

26. Дозволяється покладати на чергових малодіяльних стрілочних постів, крім їх основної роботи, виконання обов'язків працівників інших професій (чергових малодіяльних переїздів та інше). Перелік таких стрілочних постів та порядок роботи чергових стрілочних постів установлюються керівником підприємства.

## 5. Організація маневрової роботи

1. Маневрова робота здійснюється згідно з технологічним процесом роботи підприємства або структурного підрозділу, що забезпечує:

задоволення потреб організацій, що обслуговуються, в технологічних перевезеннях; безперебійне обслуговування об'єктів підприємства або структурного підрозділу (цехів, складів, ділянок, інших підрозділів тощо) та контрагентів;

своєчасне подавання рухомого складу під вантажні операції та забирання його після закінчення вантажних операцій;

безперебійне приймання поїздів, передавальних та маневрових составів із залізничної станції Укрзалізниці на під'їзні колії підприємств МПЗТ та їх розформування;

своєчасне формування поїздів, передавальних та маневрових составів відповідно до цих ПТЕ;

найкраще використання маневрових засобів і технічних пристроїв;

безпеку руху поїздів та маневрових переміщень;

безпеку людей і схоронність рухомого складу та вантажів, що перевозяться.

2. Маневри на коліях повинні проводитися за вказівкою тільки одного працівника — чергового по станції (начальника зміни, диспетчера).

3. Операціями щодо переміщення локомотива, що виконує маневри, повинен керувати один працівник: керівник маневрів — складач поїздів (або особа, що виконує його обов'язки).

4. Посади працівників, на яких покладаються обов'язки керівників маневрів у кожному маневровому районі, а також розподіл обов'язків між зазначеними працівниками щодо керування маневрами затверджуються керівником підприємства або структурного підрозділу, якому підпорядкований цей маневровий район, та вказуються в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

5. Основним засобом передачі вказівок у маневровій роботі повинен бути радіозв'язок, а за необхідності — двосторонній парковий зв'язок.

6. Сигнали під час маневрової роботи подаються світлофорами, сигнальними приладами та ручними сигнальними приладами.

7. Не дозволяється машиністу локомотива та спеціального самохідного рухомого складу, що виконують маневрову роботу, приводити в рух локомотив і рухомий склад без отримання вказівки керівника маневрів особисто, за допомогою радіозв'язку, пристроїв гучномовного зв'язку або сигналу, що подається ручними сигнальними приладами. Крім

вказівки або сигналу керівника маневрів, перед виїздом на стрілки централізованих маневрових маршрутів машиніст локомотива чи спеціального самохідного рухомого складу зобов'язаний переконатися в наявності дозвільного показання маневрового світлофора, а на нецентралізовані стрілки — отримати від чергового стрілочного поста або іншої особи, призначеної для переведення стрілок, сигнал або повідомлення (особисто чи по радіозв'язку) про готовність стрілок до маневрових переміщень. У разі відсутності маневрових світлофорів перед виїздом на централізовані стрілки машиніст локомотива чи спеціального рухомого складу повинен отримати повідомлення про готовність стрілок до маневрових переміщень від чергового по станції (начальника зміни, диспетчера) особисто, за допомогою радіозв'язку, пристроїв гучномовного зв'язку або через керівника маневрів. Виїзд на централізовані стрілки, що передані на місцеве управління, дозволяється за вказівкою або сигналом керівника маневрів.

8. Порядок використання пристроїв радіозв'язку та гучномовного зв'язку під час виконання маневрової роботи вказується в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

9. Залізничні колії підприємств МПЗТ та їх структурних підрозділів залежно від місцевих умов можуть поділятися на маневрові райони, за якими закріплюються маневрові локомотиви та бригади. Допускається розподіл колій на маневрові райони без закріплення за ними маневрових локомотивів та бригад.

10. У кожному маневровому районі, як правило, працює один маневровий локомотив. В окремих районах у разі необхідності можуть допускатися до роботи два і більше маневрових локомотивів.

Порядок роботи, що забезпечує безпеку руху двох і більше маневрових локомотивів в одному маневровому районі, встановлюється керівником підприємства або структурного підрозділу, у підпорядкуванні якого перебуває цей маневровий район, та вказується в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

11. Переміщення маневрового локомотива (з вагонами або без них) із одного маневрового району в інший допускається тільки з дозволу особи, яка розпоряджається маневрами, — чергового по станції (начальника зміни, диспетчера). Прямування локомотива із одного району в інший повинно бути погоджене зі складачем, що перебуває у маневровому районі, куди треба буде переміщатися. Порядок погодження визначається в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

12. Маневровими переміщеннями локомотива, що не обслуговується складальною бригадою, керує працівник, який має право проводити маневри в цьому районі.

13. Допустимі швидкості під час маневрових переміщень по коліях встановлюються керівником підприємства або структурного підрозділу виходячи із стану залізничної колії потужності локомотива і вказуються в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

14. Маневри можуть проводитися зі швидкістю не більше:

60 км/год — у разі прямування по вільних коліях поодиноких локомотивів та локомотивів з вагонами, причепленими позаду, з увімкненими й випробуваними автогальмами;

40 км/год — у разі прямування по вільних коліях поодиноких локомотивів та локомотивів з вагонами, причепленими позаду;

25 км/год — у разі руху вагонами вперед по вільних коліях;

15 км/год — у разі руху з вагонами, зайнятими людьми, а також з негабаритними вантажами бокової й нижньої негабаритності 4-го, 5-го та 6-го ступенів;

3 км/год — у разі підходу локомотива (з вагонами або без них) до вагонів.

15. Рух маневрових составів, спеціального самохідного рухомого складу та поодиноких локомотивів зі швидкістю 60 км/год дозволяється тільки у тих випадках, коли машиніст попереджений про вільність колії.

Якщо машиніста не повідомлено про вільність колії, то він зобов'язаний прямувати з особливою пильністю та такою швидкістю, яка б забезпечила своєчасну зупинку в разі появи перешкоди для подальшого руху.



16. Швидкість переміщення рухомого складу по вагонних вагах (залежно від конструкції ваг) і під час постановки вагонів на вагоноперекидачі вказується в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

17. Швидкість руху по естакадах вказується в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

18. Для переміщення вагонів біля фронтів навантаження-вивантаження, для подавання вагонів та їх прибирання від окремих агрегатів установок можуть використовуватися спеціальні маневрові засоби (дистанційно керовані локомотиви, лебідки та інші пристрої).

Порядок використання спеціальних маневрових засобів залежно від місцевих умов установлюється керівником підприємства або структурного підрозділу, на балансі яких обліковуються ці засоби.

19. Маневри на головних коліях або з перехрещенням їх, а також з виїздом за вхідні стрілки можуть допускатися в кожному випадку тільки з дозволу чергового по станції (начальника зміни, диспетчера) при закритому положенні вхідних сигналів, що огорожують вхід на колії та стрілки, на яких проводяться маневри.

20. Не дозволяються маневри з виходом состава за межі станції на перегін на одноколійних і по неправильній колії на двоколійних ділянках без згоди чергового по станції (начальника зміни, диспетчера) та чергового (начальника зміни, диспетчера) по сусідній станції й без встановленого дозволу, що видається машиністу локомотива або спеціального самохідного рухомого складу.

Маневри з виходом состава за межі станції по правильній колії на двоколійних ділянках допускаються за згодою чергового по станції (начальника зміни, диспетчера).

21. Маневри на коліях, що розташовані на ухилах, де створюється небезпека виходу рухомого складу на перегін, на маршрути прямування поїздів, передавальних та маневрових составів або в інші маневрові райони, дозволяється проводити тільки за умови постановки локомотива з боку спуску і ввімкнення та випробування автогальм вагонів. У разі неможливості постановки локомотива з боку спуску маневри на таких коліях повинні проводитися шляхом осаджування, а автогальма вагонів повинні бути ввімкнені та випробувані. Порядок проведення маневрів, що забезпечує безпеку руху на коліях, установлюється керівником підприємства та вказується в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

22. Маневри на станційних коліях, розташованих на ухилах, де створюється небезпека виходу рухомого складу на перегін або в інші маневрові райони, виконуються за умови постановки локомотива з боку ухилу з ввімкненням і випробуванням автогальм вагонів. У разі неможливості постановки локомотива з боку ухилу в усіх випадках повинні вживатися інші запобіжні заходи (постановка стрілок в ізолююче положення, укладання башмаків під окремі відчепи тощо), що унеможливають вихід вагонів на перегін, маршрути прямування передавальних составів і поїздів, інших маневрових составів або в інші маневрові райони.

23. Перелік районів і колій, розташованих на ухилах, де під час маневрів створюється небезпека виходу вагонів на перегін, на маршрути прямування маневрових составів або в інші маневрові райони, а також додаткові заходи щодо забезпечення безпеки руху, які повинні виконуватися в цих районах під час маневрів, вказуються в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

24. Складач поїздів зобов'язаний особливо пильно перевірити положення стрілок і переконатися у відсутності перешкод для руху перед заїздом маневрового состава (локомотива) на колії районів, де стрілки не обслуговуються черговими стрілочних постів.

Перед заїздом у такі райони спеціального самохідного рухомого складу, кранів та інших самохідних одиниць на залізничному ходу порядок перевірки положення колій і стрілок установлюється керівником підприємства і вказується в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

25. Рухомий склад на коліях повинен установлюватися в межах, позначених граничними стовпчиками.

26. Склади поїздів, передавальні склади, що стоять на коліях без локомотива, вагони та спеціальний рухомий склад повинні бути надійно закріплені від самовільного зрушення з місця гальмовими башмаками або ручними гальмами.

27. Норми й основні правила закріплення вагонів та составів установлюються керівником підприємства, а необхідність і порядок закріплення вагонів та составів на коліях залежно від місцевих умов указуються в Інструкції з організації руху або ТРА станції. Зокрема, встановлюється, на яких коліях (ділянках колій) та як повинні закріплюватися вагони й склади від самовільного зрушення з місця, хто повинен виконувати ці операції, а також вилучати гальмові башмаки з-під вагонів або відпускати ручні гальма.

28. Машиністи локомотивів поїздів та передавальних составів, що прибули, перед відчепленням локомотива від состава зобов'язані в усіх випадках загальмовувати состав автоматичними гальмами. Машиністам локомотивів, що прибули з поїздами та передавальними складами, не дозволяється відчіплювати локомотив від состава, а машиністам маневрових локомотивів — від'їжджати від состава, не переконавшись особисто або не отримавши повідомлення про його закріплення в порядку, установленому в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

29. У разі виникнення небезпеки виходу рухомого складу на перегін, на маршрути прямування поїздів, передавальних та маневрових составів або в інший маневровий район черговий по станції (начальник зміни, диспетчер) зобов'язаний негайно використати усі наявні в його розпорядженні засоби для його зупинки, а в разі виходу рухомого складу — повідомити про це машиністів поїздів, передавальних составів та маневрових локомотивів, складачів поїздів, сигналістів, чергових стрілочних постів, переїздів та інших працівників з метою вжиття заходів щодо затримання зустрічних поїздів, передавальних та маневрових составів і зупинки рухомого складу, що самовільно рухається.

30. У разі виникнення сильного вітру працівники, робота яких пов'язана з рухом, кожний на своєму посту, зобов'язані перевіряти надійність закріплення рухомого складу.

31. Вагони з небезпечними вантажами в разі стоянки на залізничних коліях поза поїздами або передавальними складами, за винятком тих, що перебувають під накопиченням, повинні встановлюватися на спеціалізованих коліях, вказаних в Інструкції з організації руху або ТРА станції. Такі вагони повинні бути зчеплені, надійно закріплені гальмовими башмаками й огорожені переносними сигналами зупинки. Стрілки, що ведуть на колію стоянки зазначених вагонів, установлюються в положення, що унеможлиблює заїзд на цю колію.

32. У разі перебування вагонів з небезпечними вантажами під накопиченням на залізничних коліях слід ужити особливих запобіжних заходів відповідно до Правил перевезення вантажів залізничним транспортом України.

33. Локомотивні бригади повинні бути закріплені за визначеними маневровими локомотивами.

34. Локомотивні та складальні бригади (або інші працівники, відповідальні за маневрову роботу та які безпосередньо її виконують) повинні знати порядок маневрової роботи, вказаний в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

35. У разі проведення маневрів у місцях роботи колійних бригад з пересіченням переїздів, на коліях організацій, що обслуговуються, вагонних та локомотивних депо, майстерень та інших коліях складальні та локомотивні бригади повинні виявляти особливу пильність, вчасно подавати звукові сигнали в разі наближення до людей, що перебувають біля колії, на переходах або платформах, а також попереджувати про рух групи людей, які виконують навантаження-вивантаження, ремонт колії, вагонів тощо.

36. Маневрова робота виконується складачем поїздів або складальною бригадою (складачем поїздів і його помічником), локомотивною бригадою або одним машиністом.

37. Кількісний склад локомотивних та складальних бригад, зайнятих на маневрах, і порядок організації роботи залежно від місцевих умов устанавлюються керівником підприємства або структурного підрозділу, у підпорядкуванні якого перебувають ці бригади.

38. Маневри із складами поїздів, передавальними складами і спеціальним самохідним рухомих складом, що прибувають без супроводження складачем поїздів, проводяться в порядку, встановленому в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

39. Складач поїздів зобов'язаний:

формувати склади, суворо дотримуючись вимог цих ПТЕ;

забезпечувати правильне розташування та узгодженість дій усіх працівників, які беруть участь у проведенні маневрів, на основі ознайомлення їх з планом та способами виконання наступної маневрової роботи;

точно та вчасно виконувати завдання на маневрову роботу;

організовувати маневрову роботу так, щоб були забезпечені безпека руху, особиста безпека працівників, зайнятих на маневрах, схоронність рухомого складу та вантажу. Маневри з вагонами, зайнятими людьми, негабаритними та небезпечними вантажами слід проводити з особливою обережністю.

40. Локомотивна бригада в разі проведення маневрів зобов'язана:

точно та вчасно виконувати завдання на маневрову роботу;

уважно стежити за сигналами, що подаються, точно та вчасно виконувати сигнали та вказівки про переміщення;

уважно стежити за людьми, які перебувають на коліях, положенням стрілок та розташуванням рухомого складу;

негайно вживати заходів щодо зупинки рухомого складу у випадках виникнення небезпеки для людей і виявлення несправностей та перешкод, що загрожують безпеці руху.

41. Управління локомотивом і спеціальним самохідним рухомих складом під час маневрів здійснює машиніст. Машиніст може доручити управління локомотивом (спеціальним самохідним рухомих складом) помічнику машиніста або дублеру машиніста тільки під своїм наглядом з повною відповідальністю за їх дії.

42. Машиністу локомотива чи спеціального самохідного рухомого складу не дозволяється передавати управління своєму помічнику за несприятливих умов видимості та складного профілю колії.

43. У разі втрати видимості складача або його помічника та відсутності з ним радіозв'язку машиніст зобов'язаний негайно зупинитися та з'ясувати їх місцезнаходження.

44. Сигнали, що подаються, а також вказівки, що отримуються через радіозв'язок або пристрої гучномовного зв'язку, машиніст зобов'язаний підтвердити свистком локомотива або коротким повторенням вказівки.

Якщо машиніст не впевнений у правильності сприйняття сигналу або вказівки чи не знає плану маневрової роботи, він повинен зупинитися та з'ясувати становище.

45. У разі руху вагонами вперед керівник маневрів повинен подавати сигнал про початок руху з наступним виїздом на стрілки, лише переконавшись у тому, що маневровий світлофор перебуває у відкритому стані, або після одержання сигналу (повідомлення) від чергового стрілочного поста, чергового по станції (начальника зміни, диспетчера), оператора поста централізації про готовність стрілок до маневрового переміщення.

46. Проїзд маневрового світлофора із заборонним показанням (через несправність, зайнятість ізольованої секції тощо) за наявності готового маршруту дозволяється тільки за розпорядженням особи, що керує маневрами.

47. Перед початком маневрової роботи складач поїздів зобов'язаний:

ознайомитися з наявністю та розташуванням рухомого складу на коліях маневрового району, в якому мають відбутися маневри, перевірити закріплення рухомого складу, переконатися в наявності гальмових башмаків;

переконатися, що всі працівники, які беруть участь у маневрах, у тому числі й локомотивна бригада, в повному складі перебувають на своїх місцях;

ознайомити машиніста та інших працівників, які беруть участь у маневрах, з планом майбутніх маневрів та порядком їх виконання;

перевірити, чи немає перешкод для переміщення вагонів (гальмових башмаків під колесами тощо).

48. Під час проведення маневрів складач поїздів та його помічник зобов'язані:

не допускати переміщень маневрових составів, не переконавшись у тому, що всі вагони зчеплені між собою та з локомотивом;

перед початком зчіплювання перевіряти правильність положення рукояток розчіпних важелів обох вагонів, а після розчеплення опускати ці рукоятки у вертикальне положення;

стежити за вчасною підготовкою стрілок до маневрових переміщень, вчасною та правильною подачею сигналів сигналістами, черговими стрілочних постів, машиністом локомотива;

перебувати в такому місці, звідки забезпечується найкраща видимість состава, що маневрує, а машиністу або його помічнику видно сигнали, що ним подаються;

вживати додаткових заходів для забезпечення безпеки у разі проведення маневрів з великими складами на кривих ділянках колії або в умовах поганої видимості (туман, хуртовина, снігопад тощо), частіше передавати сигнали та вказівки по радіозв'язку, залучати до передачі сигналів чергових стрілочних постів, сигналістів тощо;

переконатись у відсутності сигналів огороження, перш ніж дати команду про під'їзд до состава;

переконатись у відсутності перешкод для руху перед переміщенням состава, що маневрує, в місцях навантаження або вивантаження.

49. Маневри з вагонами, навантаження та вивантаження яких не закінчено, дозволяється проводити тільки після погодження з працівниками, які керують навантажувально-розвантажувальними операціями, та за умови особистої впевненості щодо планомірності розміщення залишку вантажу у вагоні.

50. Під час руху вагонами вперед один із працівників, який проводить маневри, повинен перебувати на спеціальній підніжці (перехідній площадці) першого вагона.

51. Під час руху біля негабаритних місць працівникам не дозволяється перебувати на спеціальній підніжці вагона з боку негабаритного місця.

52. Під час проведення маневрів чергові стрілочних постів та сигналісти зобов'язані: уважно стежити за переміщенням маневрового состава, вказівками та сигналами, що передаються, та вчасно передавати їх машиністу й складачу;

перевіряти правильність положення стрілок у маневровому маршруті перед подачею сигналів або передачею повідомлення про переміщення рухомого состава.

Черговий стрілочного поста повинен замкнути стрілку на закладку після її переведення і переконатися, що вістряк щільно прилягає до рамної рейки.

53. Розпорядник маневрів зобов'язаний чітко і зрозуміло давати завдання на маневрову роботу керівнику, який керує маневровою роботою. У свою чергу керівник маневрів повинен довести завдання на маневрову роботу до відома кожного причетного працівника.

54. Якщо в процесі проведення маневрів виникає необхідність змінити намічений план роботи, то з характером цих змін повинні бути заздалегідь ознайомлені всі працівники, які беруть участь у маневрах.

55. Керівник підприємства встановлює порядок ознайомлення локомотивних та складальних бригад з умовами маневрової роботи, Інструкцією з організації руху або ТРА станції.

## 6. Порядок формування поїздів та передавальних составів

1. Поїзди, що відправляються на колії залізниць України без переробки на станціях примикання, повинні бути сформовані відповідно до ПТЕ залізниць України, графіка руху та плану формування поїздів.

2. Поїзди та передавальні состави, що обертаються в межах виробничих та структурних підрозділів підприємств МПЗТ, формуються відповідно до цих ПТЕ та схем формування, затверджених керівником підприємства.

3. Порядок перевезень у межах виробничих підрозділів встановлюється керівником підприємства.

4. Норми ваги та довжини поїздів, передавальних і маневрових составів встановлюються керівником підприємства з урахуванням використання сили тяги локомотива, пропускної здатності, колійного розвитку та технологічних вимог організацій, що обслуговуються.

5. Відправлення поїздів та передавальних составів вагою понад установлену норму допускається з дозволу чергового по станції (начальника зміни, диспетчера) у порядку, встановленому керівником підприємства.

6. Довжина поїзда чи передавального состава не повинна перевищувати корисної довжини приймально-відправних колій на дільниці його обертання. Керівнику підприємства або структурного підрозділу, на балансі яких обліковується колія, надається право встановлювати довжину поїздів чи передавальних составів понад корисну довжину станційних колій та колій виробничих районів з одночасним установленням порядку приймання та пропускання таких довгосоставних поїздів і передавальних составів по цих коліях.

7. Якщо рух довгосоставних поїздів чи передавальних составів (маневрових составів) має постійний характер, то порядок їх приймання й пропускання повинен визначатися в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

8. Порядок перевірки та відповідальність за правильне зчеплення вагонів у составі встановлюється керівником підприємства або структурного підрозділу.

9. Не дозволяється ставити в поїзди та передавальні состави:  
несправні вагони, що загрожують безпеці руху й схоронності вантажів, що перевозяться;

вагони, завантажені понад їх вантажопідйомність;

платформи та напіввагони, завантажені з порушенням технічних умов навантаження й кріплення вантажів на відкритому рухомому складі;

вагони, що мають ресори, які просіли і спричиняють перекіс кузова або удари рами і кузова об ходові частини, а також вагони з несправністю покрівлі, що створюють небезпеку відриву її елементів;

вагони, що мали сходження з рейок або перебували у поїзді чи передавальному составі (составі, що маневрує), який зазнав катастрофи або аварії, аж до огляду їх та виконання необхідного поточного ремонту й визнання придатними для руху;

вагони, що не мають трафарету про проведення встановлених видів ремонту, за винятком вагонів, що прямують із заводів за особливими документами (як вантаж на своїх осях);

власні вагони організацій, що не мають права виходу на колії Державної адміністрації залізничного транспорту України;

фітингові платформи, що завантажені великотоннажними контейнерами, у разі відсутності або перебування в неробочому стані хоча б одного фітингового упора;

платформи, транспортери та напіввагони з негабаритними вантажами, якщо про прямування таких вагонів не надано особливих вказівок;

платформи з незакритими бортами, бункерні напіввагони з незакріпленими бункерами, цистерни, хопери, зерно-, цементовози та подібний рухомий склад з відкритими кришками завантажувально-вивантажувальних верхніх і нижніх пристроїв;

напіввагони з відкритими дверима та люками або люками, закритими на одну клямку запірною механізмом;

порожні криті вагони з відкритими та не замкненими на дверну клямку дверима, з незнятими реквізитами кріплення, вагони для перевезення рідкого бітуму, з не очищеними від бітуму колісними парами по колу кочення.

10. Поїзди та передавальні состави формуються без підбирання автозчепних вагонів за кількістю й масою.

11. Перелік та порядок розміщення вагонів з небезпечними, легкозаймистими, негабаритними вантажами та спеціального рухомого складу, вагонів, зайнятих людьми, у поїздах, що прямують на залізниці без переробки на станції примикання, встановлюються Правилами перевезення вантажів залізничним транспортом України, а в разі перевезення в межах виробничих та структурних підрозділів підприємств МПЗТ — відповідно до заявок організацій, що обслуговуються, з переліком особливих вимог перевезення вантажів, установлених організацією, що обслуговується.

## **7. Порядок увімкнення гальм у поїздах та передавальних составах**

1. Залежно від технічного оснащення рухомого складу гальмовими засобами підприємство МПЗТ визначає:

єдине найменше гальмове натиснення на кожні 100 т ваги передавального состава або поїзда та найбільший провідний спуск, на якому допускається рух поїздів із встановленими максимальними швидкостями;

залежність між швидкістю руху, величиною ухилу, гальмовим натисненням та гальмовим шляхом;

розрахункові норми натиснення гальмових колодок на осі рухомого складу, норми забезпечення передавальних составів і поїздів ручними гальмами та інші дані, необхідні для виконання гальмових розрахунків.

2. Порядок увімкнення автогальм та забезпечення ручними гальмами поїздів і передавальних составів визначається керівником підприємства.

3. У поїзди та передавальні состави може ставитися рухомий склад, що не має гальм, але не більше 8 осей в одній групі, а у хвості поїзда чи передавального состава перед останніми двома вагонами — не більше 4 осей. Останні два вагони повинні мати справні ввімкнені автогальма.

4. У всіх поїздах та передавальних составах автогальма локомотивів мають бути включені до автогальмової мережі.

5. Випробування автогальм у поїздах і передавальних составах проводиться:

1) повне з перевіркою стану гальмової магістралі й дії гальм у всіх вагонів:

на станціях та у виробничих районах формування перед відправленням поїзда або передавального состава;

після зміни локомотива;

на станціях, коліях, що передують перегонам із затяжними спусками 0,018 ‰ та крутіше, повне випробування проводиться з десятихвилинною витримкою в загальмованому стані;

2) скорочене з перевіркою стану гальмової магістралі й дії гальм у двох хвостових вагонах:

після причеплення локомотива до состава, якщо попередньо на станції було проведено повне випробування автогальм від компресорної установки або від іншого локомотива;

після будь-якого роз'єднання рукавів у поїзді або передавальному составі, з'єднання рукавів унаслідок причеплення рухомого складу, а також після перекриття кінцевого крана в составі;

після зміни локомотивних бригад;

якщо під час стоянки поїзда або передавального состава відбулося самовільне спрацювання автогальм або зміна щільності гальмової магістралі;

після стоянки поїзда чи передавального состава більше 30 хвилин.

6. На шляху прямування поїзда чи передавального состава після повного або скороченого випробування автогальм також повинна проводитися перевірка їх дії на ефективність у порядку, встановленому керівником підприємства або структурного підрозділу.

7. Допускається залежно від місцевих умов замінювати за згодою керівника підприємства повне випробування автогальм скороченим у поїздах та передавальних составах на станціях формування й після заміни локомотива.

8. Після повного випробування автогальм у поїзді або передавальному составі оглядач вагонів вручає машиністу локомотива довідку встановленої форми про забезпеченість гальмами та справність їх дії.

9. Після скороченого випробування автогальм у спеціальній книзі, що зберігається у локомотиві, робиться запис про випробування автогальм.

Форма такої книги повинна відповідати формі довідки про забезпечення состава гальмами на залізницях України.

10. У пунктах, де немає оглядача вагонів, перевірку дії автогальм здійснюють працівники, які мають право виконувати операції з випробування автогальм.

11. У тих випадках, коли під час випробування автогальма не спрацювають, працівник, якому доручено випробування гальм, зобов'язаний вжити заходів для недопущення відправлення поїзда або передавального состава до приведення гальм у справний стан.

## **8. Спорядження та обслуговування поїздів і передавальних составів**

1. Локомотиви та спеціальний самохідний рухомий склад повинні бути забезпечені переносними радіостанціями КХ-, УКХ-діапазонів, засобами пожежогасіння, необхідними сигнальними приладами, інструментами, гальмовими башмаками.

2. Локомотиви та спеціальний самохідний рухомий склад мають бути забезпечені приладами відповідно до переліку, встановленого Міністерством транспорту та зв'язку України.

3. Поїзди, передавальні состави та спеціальний самохідний рухомий склад обслуговуються локомотивною бригадою або локомотивною бригадою та складачем.

4. Порядок і перелік дільниць обертання поїздів, передавальних составів та спеціального самохідного рухомого складу без супроводження їх складачем поїздів устанавлюються керівником підприємства або структурного підрозділу, у підпорядкуванні яких перебувають локомотивні бригади, й указуються в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

5. Проїзд на локомотиві дозволяється складальній бригаді. Проїзд інших працівників у кабіні локомотива, виходячи із місцевих умов, допускається за переліком і в порядку, встановленими керівником підприємства та вказаними в Інструкції з організації руху або ТРА станції, але одночасно не більше трьох осіб, які не входять до складу локомотивної бригади.

6. Керівництво переміщенням господарських поїздів на перегоні здійснюється керівником робіт або уповноваженою ним особою.

7. Діючі локомотиви ставляться в голові поїзда або передавального состава та управляються машиністом з кабіни. У разі потреби дозволяється постановка локомотива у

хвості та в середині поїзда або передавального состава. Місце постановки діючих локомотивів у поїздах або передавальних складах та рух заднім ходом вказується в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

8. Локомотиви і спеціальний самохідний рухомий склад, що відправляються в недіючому стані, мають бути підготовлені до постановки в поїзди або передавальні склади.

## **9. Рух поїздів і передавальних складів**

1. Рухом поїздів і передавальних складів на дільниці повинен керувати тільки один працівник — черговий по станції (начальник зміни, диспетчер) згідно з розподілом обов'язків, установленим директором філії, який відповідає за безпечне та вчасне їх просування на дільниці, що ним обслуговується. Вказівки чергового по станції (начальника зміни, диспетчера) підлягають беззаперечному виконанню працівниками, робота яких безпосередньо пов'язана з рухом поїздів та передавальних складів на цій дільниці.

2. Не дозволяється давати оперативні вказівки щодо руху поїздів та передавальних складів на дільниці без відома чергового по станції (начальника зміни, диспетчера).

3. Кожна станція та колійний пост у частині керівництва рухом і кожний поїзд або передавальний склад повинні бути одночасно в розпорядженні тільки одного працівника: станція — чергового по станції (начальника зміни, диспетчера); пост — чергового поста; поїзд або передавальний склад — машиніста локомотива. Локомотиви, що прямують поодиночі, та спеціальний самохідний рухомий склад перебувають у розпорядженні машиніста ведучого локомотива.

4. На станціях залежно від колійного розвитку може бути кілька чергових по станціях (начальників змін, диспетчерів), постах або парках, кожен з яких одноосібно розпоряджається рухом поїздів або передавальних і маневрових складів у межах своєї ділянки роботи. Розмежування районів управління на таких станціях і коло обов'язків, пов'язаних з рухом поїздів і передавальних складів, кожного чергового по станції (начальника зміни, диспетчера), поста, парку встановлюються керівником підприємства або структурного підрозділу, у підпорядкуванні якого перебувають чергові по станції (начальники змін, диспетчери), і вказуються в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

5. На станціях складач поїздів, який супроводжує поїзд або передавальний склад, машиніст локомотива та спеціального самохідного рухомого складу, що не супроводжується складальною бригадою, підпорядковуються вказівкам чергового по станції (начальника зміни, диспетчера). Порядок використання колій для приймання та відправлення поїздів і передавальних складів та спеціального самохідного рухомого складу має бути встановлений керівником підприємства або структурного підрозділу, на балансі якого обліковуються колії, і вказаний в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

6. Черговий по станції (начальник зміни, диспетчер) зобов'язаний забезпечити наявність вільних колій для вчасного приймання поїздів та передавальних складів.

7. Не дозволяється займати уловлювальні тупики будь-яким рухомим складом, а запобіжні тупики — вантажними вагонами з небезпечними вантажами.

8. Черговий по станції (начальник зміни, диспетчер) несе відповідальність за безпеку руху поїздів і передавальних складів та маневрову роботу, за вчасне й повне транспортне обслуговування виробничих цехів і дільниць структурних підрозділів підприємств МПЗТ.

9. Черговий по станції (начальник зміни, диспетчер) зобов'язаний контролювати роботу сигналістів і чергових стрілочних постів з приймання та відправлення поїздів і передавальних складів, проведення маневрів, перевіряти правильність розпоряджень, що надаються, та їх виконання сигналістами й черговими стрілочних постів.

10. На підприємствах і в структурних підрозділах МПЗТ, де за умовами роботи немає посади чергового по станції (начальника зміни, диспетчера), його обов'язки покладаються на іншого працівника — начальника дільниці, району, майстра у порядку,



встановленому керівником підприємства або структурного підрозділу, у підпорядкуванні якого перебувають ці працівники.

11. Приміщення чергового по станції (начальника зміни, диспетчера) повинно бути ізольоване. Правом входу в приміщення чергового по станції (начальника зміни, диспетчера) користуються тільки директор структурного підрозділу, особи, які безпосередньо працюють разом з черговим по станції (начальником зміни, диспетчером), працівники, які контролюють дії чергового по станції (начальника зміни, диспетчера) та справність приладів управління.

12. Складач поїздів або працівник, який виконує його обов'язки, зобов'язаний:

переконатися перед відправленням поїзда або передавального состава в тому, що вони правильно сформовані та зчеплені, гальмові рукави з'єднані, кінцеві крани (крім останнього) відкриті, вантажі на відкритому рухомому складі навантажені й закріплені правильно, схоронність вантажів забезпечена;

переключити повітророзподільники вагонів на відповідний режим гальмування, провести випробування автогальм, якщо виконання цих операцій належить до його обов'язків;

стежити на шляху прямування за станом рухомого складу та сигналами, що подаються з колії й поїзда або передавального состава, вживати заходів щодо безпечного прямування, а в разі руху вагонами вперед стежити також за сигналами, вільністю колії та правильністю маршруту, рухом і розташуванням рухомого складу, за людьми, які перебувають на коліях, та вживати негайних заходів щодо зупинки рухомого складу в разі загрози безпеці руху або життю людей.

13. На дільниці, де поїзди або передавальні состави обертаються без складача поїздів, його обов'язки виконує один із членів локомотивної бригади (машиніст локомотива або його помічник) відповідно до покладених на нього обов'язків.

## **10. Порядок приймання поїздів і передавальних составів**

1. Приймання поїздів повинно проводитися на вільні колії, призначені для цього, що визначені в Інструкції з організації руху або ТРА станції, за відкритим вхідним сигналом. У виробничих та структурних підрозділах, на підприємствах МПЗТ, де немає вхідних сигналів, перелік таких колій та порядок приймання на них поїздів, що забезпечує безпеку руху, встановлюється в Інструкції з організації руху або ТРА станції. У разі потреби може допускатися приймання поїздів на вільну ділянку колії, не зайняту рухомим складом.

2. Порядок приймання поїздів і передавальних составів на станції підприємств МПЗТ устанавлюється Міністерством транспорту та зв'язку України.

3. Для приймання на залізничні колії підштовхувальних локомотивів можуть устанавлюватися визначені ділянки колій. У разі потреби допускається приймання допоміжних локомотивів, локомотивів без вагонів, дрезин незнімного типу, а також господарчих поїздів на вільні ділянки колій. Перелік таких колій та порядок приймання цих поїздів на вільну ділянку зайнятої колії встановлюються керівником підприємства та зазначаються в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

4. Не дозволяється черговому по станції (начальнику зміни, диспетчеру) відкривати вхідний сигнал, не переконавшись у тому, що маршрут для приймання передавального состава або поїзда готовий, стрілки замкнені, колія приймання вільна й маневри на стрілках маршруту приймання припинені.

5. Вхідний сигнал повинен відкриватися черговим по станції (начальником зміни, диспетчером) особисто або за його розпорядженням у кожному окремому випадку оператором, сигналістом або черговим стрілочного поста.

6. Вхідний сигнал повинен закриватися автоматично після проходження першою колісною парою рухомого складу ізолювального стику. На станціях, де автоматичне закриття сигналу не передбачено, сигнал закривається черговим по станції (начальником

зміни, диспетчером) особисто, оператором, сигналістом або черговим стрілочного поста після проходження сигналу всім составом поїзда, передавального состава, що прибуває.

7. Приймання поїзда або передавального состава при заборонному показанні або погаслих вогнях вхідного світлофора може бути здійснене за наказом або спеціальним розпорядженням чергового по станції (начальника зміни, диспетчера) тільки у виняткових випадках і в порядку, встановленому керівником підприємства.

8. Допустима швидкість прямування поїзда, передавального состава у разі приймання за спеціальним дозволом чергового по станції (начальника зміни, диспетчера) вказується в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

У цьому разі машиніст зобов'язаний вести поїзд, передавальний состав з особливою пильністю і бути готовим негайно зупинитися в разі виникнення перешкоди для подальшого руху.

9. Можливість одночасного приймання поїздів, передавальних составів протилежних напрямків з урахуванням профілю підходів, колійного розвитку та умов роботи встановлюється керівником підприємства і зазначається в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

10. Одночасне приймання на станцію поїздів, передавальних составів протилежних напрямків забороняється у випадках, якщо підхід до станції хоча б з одного боку розташований на затяжному спуску й при цьому маршрут приймання передавального состава або поїзда з боку, протилежного цьому спуску, не ізольований від маршруту приймання іншого передавального состава або поїзда (запобіжним тупиком або взаємним розташуванням колій).

11. На станціях підприємств МПЗТ, де не допускається одночасне приймання поїздів, передавальних составів, у випадку їх одночасного підходу першим приймається поїзд або передавальний состав, для якого умови зупинки біля закритого вхідного сигналу або зрушення з місця після зупинки менш сприятливі.

12. Поїзд або передавальний состав, що прибув на станцію, повинен зупинитися між вихідним сигналом і граничним стовпчиком колії приймання, а там, де немає вихідного сигналу, — між граничними стовпчиками.

13. Якщо хвіст поїзда або передавального состава залишиться за граничним стовпчиком, черговий по станції (начальник зміни, диспетчер) вживає заходів щодо встановлення поїзда, передавального состава у межах колії приймання. Якщо поїзд або передавальний состав неможливо встановити в межах колії приймання, черговий по станції (начальник зміни, диспетчер) зобов'язаний вжити заходів, що забезпечують безпеку під час переміщення рухомого складу по суміжних коліях.

14. Порядок вжиття заходів щодо встановлення поїзда або передавального состава у межах колії приймання та забезпечення безпеки під час переміщення рухомого складу по суміжних коліях устанавлюється керівником підприємства і вказується в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

15. Про прибуття поїзда або передавального состава на станцію в повному складі черговий по станції (начальник зміни, диспетчер) переконається особисто, з доповіді чергового стрілочного поста, інших осіб або за показаннями приладів.

16. Перелік осіб, на яких покладено обов'язки щодо забезпечення безпеки руху під час приймання поїздів або передавальних составів, встановлюється керівником підприємства або структурного підрозділу, у підпорядкуванні яких перебувають ці особи, і вказується в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

## **11. Порядок відправлення поїздів і передавальних составів**

1. Порядок дій чергових по станціях (начальників змін, диспетчерів) щодо виконання операцій, пов'язаних з відправленням поїзда або передавального состава, встановлюється керівником підприємства.

2. Не дозволяється відправлення поїзда або передавального состава на перегін без дозволу чергового по станції (начальника зміни, диспетчера). Дозволом поїзду або передавальному составу зайняти перегін є дозвільне показання вихідного сигналу, жезл або письмовий дозвіл установленної форми, дозвіл чергового по станції (начальника зміни, диспетчера), переданий по радіозв'язку.

3. Вихідний сигнал повинен відкриватися черговим по станції (начальником зміни, диспетчером) особисто або, у кожному окремому випадку, за його розпорядженням черговим стрілочного поста, оператором поста централізації.

4. Вихідний сигнал повинен закриватися автоматично після проходження його першою колісною парою, а на станціях, що не мають електричних рейкових кіл, — черговим по станції (начальником зміни, диспетчером), оператором поста централізації або черговим стрілочного поста після проходження сигналу всім передавальним составом або поїздом, що відправляється.

5. Порядок відправлення поїздів і передавальних составів зі станції встановлюється Міністерством транспорту та зв'язку України.

6. Дозвіл на зайняття перегону там, де немає вихідних сигналів, а також у разі відправлення поїзда або передавального состава при заборонному показанні вихідного світлофора надається машиністу ведучого локомотива черговим по станції (начальником зміни, диспетчером) особисто або через одного із працівників локомотивної бригади цього передавального состава або поїзда, чергового по парку, оператора, чергового стрілочного поста, сигналіста або складача. Машиніст зобов'язаний переконатися в правильності отриманого дозволу на зайняття перегону.

7. Порядок отримання машиністами локомотивів дозволів на зайняття перегону й подачі сигналу про відправлення поїзда встановлюється керівником підприємства і вказується в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

8. У разі відправлення поїзда або передавального состава при заборонному вихідному сигналі, а також за відсутності вихідного сигналу машиністу ведучого локомотива не дозволяється за наявності дозволу на зайняття перегону приводити в рух поїзд або передавальний состав без вказівки чергового по станції (начальника зміни, диспетчера), переданої по радіозв'язку, або сигналу відправлення, поданого черговим по станції (начальником зміни, диспетчером) чи за його вказівкою черговим стрілочного поста, сигналістом, черговим по парку, оператором або складачем поїздів.

9. Порядок подачі сигналу відправлення визначається керівником підприємства і вказується в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

10. Перед приведенням поїзда або передавального состава в рух машиніст локомотива та його помічник повинні перевірити, чи не подаються із поїзда або передавального состава чи працівниками станції сигнали зупинки. У випадку зупинки поїзда або передавального состава на перегоні машиніст локомотива (помічник машиніста) повинен оглянути поїзд або передавальний состав та з'ясувати, чи в повному він складі.

11. Порядок приведення поїзда або передавального состава в рух на перегоні у випадках зупинки, що не передбачена за умовами роботи, встановлюється керівником підприємства.

12. Можливість одночасного відправлення та приймання поїздів і передавальних составів встановлюється керівником підприємства з урахуванням профілю підходу, колійного розвитку, умов роботи й вказується в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

13. Про відправлення поїзда або передавального состава в повному складі черговий по станції (начальник зміни, диспетчер) переконується особисто, з доповіді чергового стрілочного поста або за показаннями контрольних приладів апарата управління (якщо вони в наявності).

14. У разі виявлення в поїзді або передавальному составі несправності, що загрожує безпеці руху, працівник, який проводить поїзд або передавальний состав, зобов'язаний вжити заходів щодо його зупинки.

15. Відповідальність за правильність формування, приймання та відправлення поїздів і передавальних составів несуть працівники підприємства або структурного підрозділу відповідно до своїх обов'язків.

## **12. Порядок використання засобів сигналізації та зв'язку під час руху поїздів та передавальних составів**

1. Основними засобами сигналізації та зв'язку, що використовуються на підприємствах МПЗТ, під час руху поїздів та передавальних составів є напівавтоматичне колійне блокування. На окремих виробничих дільницях і під'їзних коліях як засоби зв'язку під час руху поїздів і передавальних составів застосовуються електрожезлова система та телефон.

2. Крім перерахованих вище засобів сигналізації та зв'язку, допускається рух поїздів та передавальних составів по коліях:

за розпорядженнями чергового по станції (начальника зміни, диспетчера), що передаються безпосередньо машиністу локомотива;

за допомогою одного жезла.

3. У разі напівавтоматичного блокування:

дозволом на зайняття поїздом або передавальним составом перегону є дозвільне показання вихідного світлофора;

на одноколійних дільницях для відкриття вихідного світлофора необхідно попередньо одержати по блок-апарату від чергового (начальника зміни, диспетчера) сусідньої станції, на яку відправляється поїзд або передавальний состав, блокувальний сигнал згоди або переключити блок-систему на відповідний напрямок руху.

4. У разі застосування електрожезлової системи:

дозволом на зайняття поїздом або передавальним составом перегону є жезл цього перегону, який вручається машиністу;

усі переговори по телефону з питань руху поїздів, передавальних составів, а також вилучення та вкладення жезлів, видача й отримання їх можуть провадитися черговим по станції (начальником зміни, диспетчером). У разі встановлення жезлових апаратів у приміщеннях стрілочних постів вилучення та вкладення жезлів, видача й отримання їх можуть провадитися старшим черговим стрілочного поста з дозволу чергового по станції (начальника зміни, диспетчера).

5. Черговий по станції (начальник зміни, диспетчер) має право передавати без пропуску через жезловий апарат жезл, отриманий з поїзда, передавального состава, що прибув, на поїзд або передавальний состав, що відправляється на той же перегін. У цьому випадку необхідно попередньо отримати згоду чергового (начальника зміни, диспетчера) сусідньої станції, на яку відправляється поїзд або передавальний состав.

6. На станціях, де жезлові апарати мають ключі-жезли, передавати жезл без пропуску через жезловий апарат не дозволяється.

Не дозволяється також:

запитувати дозвіл на вилучення жезла раніше готовності поїзда або передавального состава до відправлення, за винятком випадків безупинного пропускання;

зберігати діючі жезли не вкладеними в апарат, провозити жезли на сусідній перегін.

7. Електрожезлова система вважається несправною і користуватися нею не дозволяється, якщо:

- неможливо вкласти жезл в апарат або витягти жезл із апарата, коли перегін вільний; відсутній (загублений) жезл, що належить перегону;
- на жезловому апараті або на індукторі відсутні пломби;
- можливе обертання рукоятки індуктора в зворотний бік (разом з якорем);
- відхиляється стрілка амперметра жезлового апарата або дзвенить дзвінок у той час, коли сусідня станція не подає струм.

8. У разі застосування телефонних засобів зв'язку дозволом на зайняття поїздом або передавальним составом перегону служить відповідний дозвіл чергового по станції (начальника зміни, диспетчера), що передається машиністу локомотива після отримання від сусідньої станції інформації про згоду на приймання поїзда або передавального состава.

9. Інформацією між сусідніми станціями обмінюються по телефону особисто чергові по станціях (начальники змін, диспетчери) або за їх вказівками оператори.

10. У випадках відсутності (несправності) телефонного зв'язку переговори про рух поїздів або передавальних составів можуть здійснюватися й іншими видами зв'язку, що є в розпорядженні чергового по станції (начальника зміни, диспетчера).

11. Не дозволяється робити запит про відправлення поїзда, передавального состава в той час, коли перегін ще зайнятий іншим поїздом або передавальним составом.

12. Порядок організації руху поїздів під час перерви в дії усіх установлених засобів сигналізації і зв'язку встановлюється Міністерством транспорту та зв'язку України.

### **13. Порядок руху поїздів і передавальних составів**

1. Швидкість руху на перегонах та станціях визначається виходячи із стану, плану й профілю колії, конструктивних можливостей рухомого складу, маси составів, що обертаються, забезпечення їх гальмовими засобами, умов видимості, наявності перехрестя доріг, вимог, що стосуються переміщення технологічних вантажів і спеціального рухомого складу, та інших умов забезпечення безпеки руху.

2. Допустимі швидкості руху поїздів і передавальних составів на перегонах, по станційних коліях і стрілочних переводах, під час руху вагонами вперед, приймання на тупикові станційні колії, на вільні ділянки колій, зайнятих рухомим складом і спеціальним рухомим складом, установлюються керівником підприємства і зазначаються в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

При цьому швидкість руху поїздів і передавальних составів на бокові колії стрілочними переводами із хрестовиною марки 1/11 має бути не більше ніж 40 км/год, стрілочними переводами марки 1/9 — не більше ніж 25 км/год.

3. Швидкість руху вагонами вперед та під час приймання на тупикові колії має бути не більше ніж 10 км/год. Швидкість руху на дільниці колії, де вимагається її зменшення, за відсутності вказівок, з якою швидкістю рухатися, повинна бути не більше ніж 15 км/год.

4. Якщо під час руху поїздів або передавальних составів необхідно забезпечити особливу пильність локомотивних бригад, складача поїздів і попередити їх про проведення робіт, то на такі поїзди і передавальні состави видаються попередження.

5. Попередження видаються у разі:

несправності колії, переїзної сигналізації, штучних та інших споруд, а також у разі проведення будівельних та ремонтних робіт, що вимагають зменшення швидкості або зупинки на шляху прямування перегонами;

введення в дію нових засобів сигналізації і зв'язку, а також увімкнення нових, переміщення або скасування існуючих постійних сигналів і в разі несправності цих сигналів, коли неможливо привести їх у закрите положення;

відправлення поїзда або передавального состава з вантажами, що виходять за межі габариту навантаження, коли під час проходження цього поїзда або передавального состава необхідно знижувати швидкість або дотримуватись особливих умов;

проведення роботи на двоколіїному перегоні підйомного крана, інших машин, а також навантажувально-розвантажувальних робіт;

постановки у поїзд або передавальний состав рухомого складу, який не може прямувати зі швидкістю, встановленою для цієї дільниці;

роботи знімних рухомих одиниць в умовах поганої видимості, а також у разі перевезення на колійних вагончиках важких вантажів;

у всіх інших випадках, коли вимагається зменшення швидкості або зупинка состава, а також коли необхідно попередити локомотивні бригади про особливі умови прямування.

6. Видача попереджень на поїзди та передавальні состави проводиться у порядку, встановленому Міністерством транспорту та зв'язку України.

7. Допускається рух поїздів, передавальних та маневрових составів по головних коліях перегонів вагонами вперед. Порядок відправлення та руху таких поїздів, передавальних та маневрових составів установлюється керівником підприємства і вказується в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

#### **14. Порядок водіння поїздів, передавальних составів і спеціального самохідного рухомого складу машиністами**

1. Машиніст локомотива й спеціального самохідного рухомого складу зобов'язаний: добре знати відповідну конструкцію локомотива або спеціального самохідного рухомого складу (відповідно до обов'язків), профіль дільниць, що обслуговуються, розміщення їх постійних сигналів, сигнальних покажчиків та знаків і їх призначення, Інструкцію з організації руху або ТРА станції;

у разі приймання локомотива і спеціального самохідного рухомого складу переконатися у його справності, звернувши особливу увагу на дію гальм, пісочниць та радіозв'язку; за записом у журналі технічного стану локомотива переконатися в справності приладів безпеки (автостопа);

перевірити наявність сигнальних приладів, протипожежних засобів, інших пристроїв, що забезпечують безпеку руху.

2. Після причеплення локомотива до состава машиніст зобов'язаний:

переконатися в правильності зчеплення локомотива з першим вагоном состава та з'єднання повітряних рукавів, а також у тому, що кінцеві крани між ними відкрито;

зарядити гальмову магістраль стисненим повітрям, переконатися у тому, що падіння тиску не перевищує встановлених норм, і випробувати автогальма;

після повного випробування автогальм переконатися у відповідності гальмового натиснення встановленим нормам;

на дільницях, обладнаних радіозв'язком, переконатися, що радіостанція працює;

ознайомитися за доповіддю чергового по станції (начальника зміни, диспетчера) з наявністю в составі вантажів окремих категорій, що вимагають особливої обережності, наявністю відкритого рухомого складу;

перед відправленням состава (самохідного рухомого складу) ввімкнути прилади безпеки, а на дільницях, обладнаних радіозв'язком, і радіозв'язок.

3. Під час ведення состава локомотивна бригада зобов'язана:

стежити за вільністю колії, сигналами, сигнальними покажчиками та знаками, виконувати їх вимоги й повторювати один одному всі сигнали, що подаються світлофорами, сигналами зупинки та зменшення швидкості, які подаються з колії;

стежити за станом і цілісністю состава та сигналами, що подаються з нього;

спостерігати за показаннями приладів, що контролюють безперебійність та безпеку роботи локомотива;

забезпечувати найбільш повне використання потужності локомотива при економному витрачанні палива й мастила;

під час в'їзду на станцію й проходження по станційних коліях подавати встановлені сигнали, стежити за стрілочними покажчиками та правильністю маршруту, за вільністю колії і сигналами, що подаються працівниками станції, а також за рухом маневрових локомотивів на суміжних коліях, негайно вживаючи заходів щодо зупинки в разі виникнення загрози безпеці руху.

4. Після зупинки состава на станції, якщо в ньому виявлено несправності, машиніст зобов'язаний негайно доповісти про це черговому по станції (начальнику зміни, диспетчеру).

5. У випадках виявлення на шляху прямування пошкодження колії та інших споруд і пристроїв, несправності в составі машиніст зобов'язаний повідомити про це чергового найближчої станції (начальника зміни, диспетчера). У разі використання радіозв'язку машиніст повинен передати по радіо повідомлення про ці несправності черговому (начальнику зміни, диспетчеру) найближчої станції.

6. У разі необхідності зупинки на станції машиніст зобов'язаний зупинити состав, не проїжджаючи граничний стовпчик або вихідний сигнал колії приймання. При цьому локомотив повинен бути зупинений, як правило, біля граничного стовпчика або вихідного сигналу колії приймання. Не доїжджаючи до них, машиніст може зупинитись тільки в тому випадку, якщо переконаний, що весь состав встановлений у межах корисної довжини колії приймання.

7. Під час ведення состава машиніст зобов'язаний:

тримати гальмові пристрої у постійній готовності до дії, перевіряти їх на шляху прямування, не допускати падіння тиску в головному резервуарі та гальмовій магістралі нижче встановлених норм;

при заборонних показаннях постійних сигналів, показаннях сигналів зменшення швидкості та інших сигналів, що вимагають зниження швидкості, застосовуючи службове гальмування, зупинити состав, не проїжджаючи сигналу зупинки, а сигнал зменшення швидкості пройти зі швидкістю, не більшою встановленою для цього сигналу;

у разі несподіваної подачі сигналу зупинки або раптового виникнення перешкоди застосувати всі засоби екстреного гальмування для зупинки состава, які є у його розпорядженні;

в умовах сильних туманів, зливи та хуртовини, що різко обмежують видимість сигналів, вести состав з особливою пильністю і, у разі потреби, знижувати швидкість, щоб була повністю забезпечена безпека руху.

8. На шляху прямування машиністу забороняється:

перевищувати швидкості, встановлені цими ПТЕ, а також керівником підприємства, на балансі якого обліковуються колії, виданими попередженнями та показаннями сигналів; відволікатися від управління локомотивом, його обслуговуванням та спостереженням за сигналами й станом колії;

вимикати справні пристрої безпеки або втручатися в їх роботу.

9. Рухом поїзда, передавального состава під час їх прямування з подвійною тягою або з підштовхувальним локомотивом керує машиніст ведучого локомотива. Машиністи другого та підштовхувального локомотивів зобов'язані підкорятися усім вказівкам і сигналам машиніста ведучого локомотива й повторювати їх.

10. Порядок водіння поїздів, передавальних составів з подвійною тягою та роботи підштовхувальних локомотивів на кожній дільниці підштовхування встановлюється керівником підприємства і вказується в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

## **15. Порядок дій у разі вимушеної зупинки поїзда або передавального состава на перегоні**

1. У разі вимушеної зупинки поїзда або передавального состава на перегоні машиніст зобов'язаний:

зупинити состав по можливості на площадці або прямій ділянці колії, якщо не вимагається екстреної зупинки;

привести в дію автогальма й допоміжне гальмо локомотива, а в разі потреби і ручне гальмо локомотива та подати сигнал для приведення в дію (складачем поїздів, керівником робіт у господарчому поїзді, помічником машиніста) ручних гальм, які є в составі, а якщо цього недостатньо, забезпечити укладання тими ж працівниками необхідної кількості гальмових башмаків під колеса вагонів та дати вказівку про огороження состава в порядку, визначеному Міністерством транспорту та зв'язку України;

за наявності радіозв'язку негайно оповістити по радіо про обстановку чергових по станціях (начальників змін, диспетчерів), що обмежують перегін. У разі відсутності радіозв'язку, якщо причину, що викликала зупинку поїзда або передавального состава не може бути усунуто протягом 30 хвилин, доповісти про це черговому по станції (начальнику зміни, диспетчеру) через працівника локомотивної бригади, складача поїздів із найближчого пункту, що має телефонний зв'язок;

з'ясувати можливість подальшого прямування;

разом з усіма працівниками, що супроводжують поїзд, передавальний состав, ужити заходів щодо усунення перешкоди для руху, що виникла, а у разі потреби забезпечити огороження состава.

2. У випадку зупинки на перегоні машиністу забороняється приводити в рух локомотив без сигналу складача поїздів або керівника робіт, якщо:

поїзд або передавальний состав був зупинений за сигналом працівника, що супроводжує состав, складача поїздів, керівника робіт;

поїзд або передавальний состав був зупинений стоп-краном;

у разі зупинки передбачено огороження состава;

поїзд зупинено для проведення робіт щодо вивантаження та навантаження вантажів.

3. У разі зупинки на перегоні состава, що не супроводжується складачем поїздів, помічник машиніста за вказівкою машиніста зобов'язаний привести в дію ручні гальма, а у разі потреби укласти під колеса вагонів гальмові башмаки, оглянути состав, з'ясувати, чи в повному він складі, огородити состав.

4. Умови, за яких необхідно огорожувати состав у разі вимушеної зупинки, а також порядок його огороження в разі роботи без помічника машиніста та складача поїздів устанавлюються керівником підприємства і вказуються в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

5. Якщо состав зупинився на підйомі і у хвості немає підштовхувального локомотива, машиніст, у разі потреби, може осаджувати його на більш легкий профіль того самого перегону.

У цьому разі попереду состава, що осаджується, повинен перебувати працівник локомотивної бригади, складач поїздів або керівник робіт у господарчому поїзді.

6. Швидкість осаджування состава повинна бути не більше 5 км/год.

7. Осаджування не допускається:

під час туману, заметілі та за інших несприятливих умов, коли сигнали важко помітні;

якщо поїзд, що зупинився, був відправлений під час перерви в дії усіх встановлених засобів сигналізації та зв'язку.

8. У разі зупинки состава, маса якого перевищує норму за умовами зрушення з місця й осаджування якого не допускається, на підйомі машиніст зобов'язаний негайно викликати допоміжний локомотив.



Перелік таких місць і вагових норм визначається керівником підприємства.

9. Состав може бути повернуто із перегону назад на станцію відправлення тільки за розпорядженням чергового по станції (начальника зміни, диспетчера) у порядку, встановленому керівником підприємства і вказаному в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

10. Якщо состав не може самостійно рухатися після зупинки, він виводиться з перегону допоміжним локомотивом.

11. Порядок самостійного виведення состава з перегону на станцію відправлення і за допомогою допоміжного локомотива, а також порядок дії локомотивних бригад у разі розриву состава встановлюється керівником підприємства.

12. У разі виклику відбудовного або пожежного поїзда, а також допоміжного локомотива не дозволяється рух состава, що зупинився, поки не прибуде викликана допомога або не буде наданий відповідний дозвіл на рух.

13. Порядок виклику, призначення та руху відбудовних поїздів і допоміжних локомотивів і їх подальшого прямування встановлюється керівником підприємства.

14. У разі якщо обслуговування локомотива здійснюється одним машиністом, порядок його дій у разі вимушеної зупинки поїзда або передавального состава на перегоні встановлюється керівником підприємства та вказується в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

## **16. Порядок руху знімних рухомих одиниць**

1. Рух знімних рухомих одиниць проводиться без видачі документів на право зайняття перегону (але з обов'язковою видачею попередження поїздам та передавальним составам, що відправляються слідом за знімною рухомою одиницею).

2. На перегонах, що мають тунелі або великі мости, а також колії із складним планом і профілем, порядок руху знімних одиниць устанавлюється керівником підприємства і вказується в Інструкції з організації руху або ТРА станції.

3. Рух знімних рухомих одиниць не повинен викликати жодних порушень в поїзній і маневровій роботі.

4. Усі знімні рухомі одиниці, що прямують ділянками з електричними рейковими колами, повинні мати осі колісних пар з електричною ізоляцією.

5. Порядок руху знімних рухомих одиниць, їх позначення й огороження визначається Міністерством транспорту та зв'язку України.

Директор департаменту  
залізничного транспорту

М. Макаренко