

ЛЕКЦИЯ 12

Порядок организации движения хозяйственных поездов, специального самоходного подвижного состава при производстве работ на железнодорожных путях и искусственных сооружений

1. На производство ремонтных и строительных работ, требующих по своему характеру закрытия перегона, главного железнодорожного пути перегона или железнодорожной станции, а также приемоотправочного железнодорожного пути железнодорожной станции, должно быть получено разрешение владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования. При наличии соответствующего разрешения закрытие и открытие перегона (железнодорожного пути перегона или железнодорожной станции) до начала работ и после их окончания оформляются приказом ДНЦ.

Для производства больших по объему ремонтных и строительных работ в графике движения поездов должны предусматриваться окна и учитываться ограничения скорости, вызываемые этими работами.

Для выполнения работ по текущему содержанию железнодорожного пути, искусственных сооружений, контактной сети и устройств СЦБ должны предоставляться предусматриваемые в графике движения поездов технологические окна продолжительностью 1,5 - 2 часа, а при производстве этих работ комплексами машин, специализированными бригадами и механизированными колоннами - продолжительностью 3 - 4 часа, в соответствии с порядком, установленным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На время производства работ, вызывающих перерыв движения, а также для производства которых в графике движения предусмотрены окна, руководитель работ обязан установить постоянную связь (телефонную или по радио) с ДНЦ.

На участках, где окна в графике движения поездов предусматриваются в темное время суток, руководитель работ обязан обеспечить освещение места производства работ.

2. В разрешении на производство работ указываются: виды работ, время, на которое согласовано закрытие перегона или отдельного железнодорожного пути (одного из железнодорожных путей многопутного перегона), должность и фамилия лица, осуществляющего единое руководство этими работами. Фамилию и должность руководителя работ ДНЦ обязан сообщить ДСП станций, ограничивающих перегон.

Запрещается предоставление "окна" для производства работ на перегоне и железнодорожной станции при отсутствии руководителя данных работ, указанного в разрешении владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Порядок оформления разрешений на предоставление "окна" с указанием перегонных времен хода всех категорий поездов, изменений в расписании движения поездов, определения для каждого поезда километра первоначальной остановки, а также организации "окон" большой продолжительности (8 и более часов), в том числе замены части хозяйственных поездов на перегоне, выпуска на перегон первой группы, возвращения и отправления очередной группы устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

3. Перед закрытием перегона руководитель работ обязан оформить заявку в журнале диспетчерских распоряжений у ДСП станции с последующей передачей данной заявки по телефону на соседнюю железнодорожную станцию, ограничивающую перегон, и ДНЦ. ДСП соседней станции текст данной заявки оформляет в журнале диспетчерских распоряжений. В тексте заявки указывается последовательность отправления на закрытый перегон хозяйственных поездов, с указанием для каждого поезда километра

первоначальной остановки на закрытом перегоне (или главном железнодорожном пути) и железнодорожной станции, куда они должны следовать по окончании работ.

4. С наступлением срока начала работ с закрытием перегона (железнодорожного пути) ДНЦ устанавливает его свободу от поездов или свободу соответствующего железнодорожного пути на двухпутном и многопутном участках, после чего дает ДСП станций, ограничивающих перегон, и руководителю работ приказ о закрытии.

В исключительных случаях при отсутствии на месте работ телефонной или радиосвязи с ДНЦ приказ о состоявшемся фактическом закрытии перегона или железнодорожного пути передается руководителю работ ДСП станции, ближайшей к месту работ (по телефону или через нарочного, командированного с места работ).

Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ приказа ДНЦ (письменного, по телефону или радиосвязи) и до ограждения места работ установленными сигналами.

5. Отправление хозяйственных поездов, включая отдельные единицы специального самоходного железнодорожного подвижного состава (далее в настоящем приложении - хозяйственный поезд), на перегон (или железнодорожный путь перегона), закрытый для ремонта сооружений и устройств, производится по разрешениям на [бланке ДУ-64](#) с соблюдением требований [пункта 24 приложения N 9](#) к настоящей Инструкции. В соответствии с разрешением в [бланке ДУ-64](#) указывается место (километр, пикет) первоначальной остановки каждого поезда.

(в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

ДСП станции перед отправлением последнего хозяйственного поезда на закрытый перегон, для исключения отправления на этот перегон других поездов в попутном направлении, изымает из аппарата ключ-жезл (при его наличии) соответствующего перегона (железнодорожного пути перегона) до вступления последнего хозяйственного поезда на участок удаления. Изъятый ключ-жезл возвращается в аппарат после получения регистрируемого приказа ДНЦ об открытии перегона (железнодорожного пути перегона) для движения поездов.

6. На закрытом перегоне (железнодорожном пути) может работать одновременно несколько хозяйственных поездов, в том числе и принадлежащих различным организациям, но находящихся под руководством одного работника (руководителя работ), указываемого в разрешении владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования в соответствии с [пунктом 2](#) настоящего приложения.

Машинист каждого хозяйственного поезда должен следовать до места, указанного в разрешении на [бланке ДУ-64](#). Первый поезд следует с установленной скоростью, последующие на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч. Места первоначальной остановки хозяйственных поездов, последовательно отправляемых на перегон, должны находиться на расстоянии не менее 1 км друг от друга. В случае, если расстояние от железнодорожной станции отправления до места работ не позволяет выдержать интервалы не менее 1 км между попутными хозяйственными поездами, то в разрешениях на [бланках ДУ-64](#), выдаваемых каждому хозяйственному поезду, должны указываться километры и пикеты первоначальной остановки, в соответствии с разрешением на производство работ.

При отправлении хозяйственных поездов на закрытый перегон с соседних отдельных пунктов навстречу друг другу ДСП станций по указанию ДНЦ в разрешениях на [бланке ДУ-64](#) после записи о цели отправления вносят запись следующего содержания:

"На перегон отправлен встречный хозяйственный поезд N".

Хозяйственные поезда, отправляемые на закрытый перегон с различных отдельных пунктов навстречу друг другу, должны следовать с особой бдительностью, со скоростью не более 20 км/ч, только до места, указанного в разрешении (приказе), где по указанию руководителя работ устанавливается переносной сигнал остановки, находящийся под

охраной стоящего около него сигналиста с ручным красным сигналом. Расстояние между пунктами остановки встречных поездов должно быть не менее 1 км. Машинист хозяйственного поезда после остановки на указанном в разрешении месте сообщает по радиосвязи машинисту встречного хозяйственного поезда и машинистам хозяйственных поездов, движущимся вслед, о своем местонахождении.

При отправлении хозяйственного поезда вслед за уже отправленным хозяйственным поездом ДСП станции в разрешении на [бланке ДУ-64](#) после записи о цели отправления вносит запись следующего содержания:

"Впереди отправлен хозяйственный поезд N".

После остановки дальнейшее передвижение хозяйственных поездов по перегону осуществляется по указанию руководителя работ на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч с особой бдительностью. О своих последующих передвижениях до начала места производства работ машинисты встречных хозяйственных поездов уведомляют друг друга по радиосвязи.

7. Если работы производятся на перегоне, оборудованном автоблокировкой, то по согласованию с ДНЦ разрешается отправлять хозяйственные поезда к месту работ по сигналам автоблокировки, не ожидая закрытия перегона.

Машинисту каждого поезда выдается предупреждение об остановке на перегоне в месте, указанном в заявке руководителя работ.

Разрешение на [бланке ДУ-64](#) при отправлении таких поездов на перегон, подлежащий закрытию, вручается руководителю работ или уполномоченному им работнику, который передает его машинисту после остановки поезда на перегоне в обусловленном месте и получения приказа ДНЦ о закрытии перегона. Перегон или соответствующий железнодорожный путь закрывается для ремонтных работ приказом ДНЦ после освобождения от поездов, отправленных впереди хозяйственных поездов.

8. На больших по времени хода перегонах с благоприятным планом и профилем пути, не оборудованных автоблокировкой, по указанию ДНЦ разрешается отправлять хозяйственные поезда к месту работы, не ожидая закрытия перегона, вслед за ранее отправленным грузовым поездом, но не менее чем через 5 мин. после его отправления. Разрешение передается ДСП станций, ограничивающих перегон, и руководителю работ регистрируемым приказом ДНЦ:

"В связи с предстоящим закрытием перегона ... (... пути перегона ...) для производства работ разрешаю отправить на этот перегон по ... пути хозяйственные поезда со станции ... вслед за поездом N ... ДНЦ ...".

В этом случае каждый хозяйственный поезд отправляется по разрешению на [бланке ДУ-64](#). В соответствии с заявкой руководителя в разрешении указывается место (километр, пикет) первоначальной остановки каждого поезда на перегоне. Машинисту первого хозяйственного поезда вручается также предупреждение:

"Впереди Вас в ... ч ... мин. отправлен поезд N ..., сообщение о прибытии которого не получено".

При следовании хозяйственных поездов по перегону должен соблюдаться порядок, предусмотренный в [пункте 6](#) настоящего приложения.

9. Отправляемые с железнодорожной станции в одном поезде для одновременной работы на перегоне хозяйственные поезда могут на перегоне расцепляться или соединяться по указанию руководителя работ.

Возможный состав и порядок размещения в таких поездах специального самоходного подвижного состава определяются руководителем работ в соответствии с порядком, установленным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

При отправлении с железнодорожной станции нескольких хозяйственных поездов, соединенных друг с другом для последующей их работы на перегоне по указанию

руководителя работ, машинисту каждого из них должно выдаваться отдельное разрешение на [бланке ДУ-64](#) с присвоением каждому хозяйственному поезду отдельного номера. При отсутствии разрешения на [бланке ДУ-64](#) руководителю работ запрещается осуществлять расцепку хозяйственных поездов на перегоне.

10. Хозяйственные поезда при производстве работ на перегоне или в пределах железнодорожной станции должны сопровождаться руководителем работ или уполномоченным им работником.

По указанию уполномоченного представителя владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования на хозяйственные поезда в необходимых случаях могут назначаться главные кондукторы.

11. Ко времени окончания установленного перерыва в движении поездов для производства работ последние должны быть полностью закончены, сооружения и устройства приведены в состояние, обеспечивающее безопасное движение поездов, и сигналы остановки сняты с оставлением, если необходимо, сигналов уменьшения скорости и соответствующих сигнальных знаков.

12. Отправление хозяйственных поездов с перегона производится по указанию руководителя работ, согласованному предварительно с ДНЦ.

О намеченном порядке возвращения хозяйственных поездов с перегона ДНЦ ставит в известность ДСП станций, ограничивающих перегон.

По окончании работы хозяйственных поездов руководитель работ обязан лично или через подчиненных работников осмотреть железнодорожный путь и другие ремонтируемые устройства на всем протяжении участка работы, обеспечить немедленное устранение недостатков, препятствующих нормальному движению, а также проверить, не находятся ли грузы за пределами установленных габаритов.

13. Если на двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой, хозяйственные поезда после окончания работ отправляются на железнодорожную станцию по правильному пути, то их движение, независимо от наличия у машинистов разрешения на [бланке ДУ-64](#), производится по сигналам автоблокировки с установленной скоростью. Скорость следования хозяйственных поездов вагонами вперед не должна превышать 25 км/ч, а при наличии радиосвязи на локомотиве - не более 40 км/ч.
(в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

В остальных случаях скорость следования возвращаемых после работы на перегоне хозяйственных поездов (кроме первого) должна быть на железнодорожных путях общего пользования не более 20 км/ч, при расстоянии между ними не менее 1 км, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч, при расстоянии от впереди идущего поезда не менее длины тормозного пути.

14. Открытие перегона (железнодорожного пути) производится приказом ДНЦ только после получения уведомления (письменного, по телефону или радиосвязи) от уполномоченного представителя подразделения путевого хозяйства владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, об окончании путевых работ или работ на искусственных сооружениях, об отсутствии на перегоне хозяйственных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава (или об их отправлении по правильному железнодорожному пути двухпутного перегона), а также других препятствий для безопасного движения поездов независимо от того, какая организация выполняла работы. Уведомление передается ДНЦ непосредственно или через ДСП ближайшей станции. Уведомление, полученное по телефону или радиосвязи, ДНЦ записывает в журнал диспетчерских распоряжений.

Восстановление действия существующих средств СЦБ и связи или электроснабжения (если работа их нарушалась) производится после получения уведомления, соответственно, от уполномоченного представителя подразделений СЦБ, связи или электроснабжения владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

15. На двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой, ДНЦ после получения уведомления об окончании ремонтных и строительных работ, отсутствии препятствий для движения поездов, исправном действии автоблокировки и об отпращивании с места работ хозяйственных поездов (специального самоходного железнодорожного подвижного состава) по правильному железнодорожному пути разрешается открывать перегон для движения поездов по автоблокировке, не ожидая прибытия всех хозяйственных поездов (специального самоходного железнодорожного подвижного состава) на соседнюю железнодорожную станцию.

16. Хозяйственные поезда и специальный самоходный железнодорожный подвижной состав, следующие с перегона после работы друг за другом, разрешается принимать на один и тот же железнодорожный путь железнодорожной станции или на свободный участок другого железнодорожного пути, занятого железнодорожным подвижным составом. При этом поезда, прибывающие с перегона, принимаются на свободный участок железнодорожного пути железнодорожной станции при запрещающем показании входного светофора в порядке, предусмотренном в [пункте 30 приложения N 9](#) к настоящей Инструкции.

При вводе поезда на железнодорожную станцию машинист должен соблюдать особую бдительность и быть готовым к немедленной остановке, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

17. Порядок движения поездов по остающемуся железнодорожному пути на двухпутных и многопутных перегонах в период закрытия для ремонтных работ одного из железнодорожных путей с учетом осуществления необходимых мер по лучшему использованию пропускной способности (пропуск соединенных поездов, движение поездов с разграничением временем, применение временных устройств автоблокировки, открытие временных постов) устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

18. Работы по ремонту железнодорожного пути, сооружений и устройств, не требующие по своему характеру закрытия перегона, выполняются, как правило, в перерывах между поездами. Порядок обеспечения безопасности движения поездов при таких работах устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

19. Отправление хозяйственных поездов на перегоны (железнодорожные пути перегонов), где не производятся работы по ремонту сооружений и устройств или где характер работ не требует закрытия перегона (железнодорожного пути), осуществляется по устному указанию ДНЦ.

Указанные поезда отправляются на перегон по разрешениям, предусмотренным для соответствующих средств сигнализации и связи.

Руководителю работ и машинисту выдается предупреждение о времени прибытия (возвращения) поезда на железнодорожную станцию. Занимать перегон сверх времени, указанного в предупреждении, запрещается.

До выезда хозяйственного поезда с перегона руководитель работ обязан убедиться в том, что препятствий для нормального движения поездов нет.

20. При работе специального самоходного железнодорожного подвижного состава на одном из железнодорожных путей двухпутного или многопутного перегона, а также приемоотправочном или главном железнодорожных путях железнодорожной станции соседний железнодорожный путь ограждается сигналами в случаях и в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. На поезда, следующие по этому железнодорожному пути, выдаются предупреждения в соответствии с заявкой руководителя работ.

21. При работе снегоочистителя вагонного типа или струга, балластера, путеукладчика, подъемного крана, щебнеочистительной и других машин на двухпутных или многопутных участках, а также на приемоотправочных или главных

железнодорожных путях железнодорожных станций машинистам поездов, проходящих по соседнему железнодорожному пути, выдаются предупреждения следующего содержания:

"На перегоне (станции) ... по ... пути работает путевой струг (снегоочиститель). При следовании по перегону (станции) соблюдать особую бдительность; перед местами с плохой видимостью подавать оповестительные продолжительные свистки".

Эти предупреждения выдаются ДСП станции по указанию ДНЦ.

22. На станционных железнодорожных путях запрещается производить работы, требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, без согласия ДСП станции и без предварительной записи руководителем работ в журнале осмотра и без выдачи предупреждения установленной формы.

В случаях производства работ на контактной сети в журнале осмотра должно быть указано, какие железнодорожные пути, стрелки или секции контактной сети закрываются для движения всех поездов или только электроподвижного состава.

ДСП станции, ознакомившись с содержанием записи руководителя работ в журнале осмотра, дает указания ДСП постов, сигналистам, дежурным стрелочных постов, составителям, а через них и машинистам локомотивов, работающих на железнодорожной станции, о недопустимости заезда на те или иные железнодорожные пути или участки железнодорожных путей, об уменьшении скорости или особой бдительности при следовании по железнодорожным путям, где производятся работы, а о предстоящем пропуске поездов и маневровых передвижениях информирует по парковой связи работников, находящихся на станционных железнодорожных путях, или включает речевой информатор.

При приеме поездов на железнодорожные пути, где производятся такие работы, машинистам в случае необходимости выдаются предупреждения об уменьшении скорости или принятии других мер предосторожности.

Ввод устройств в действие по окончании работ производится ДСП станции на основании записи руководителя работ в журнале осмотра или регистрируемой в том же журнале телефонограммы, переданной ДСП станции с последующей личной подписью руководителя работ.