

ПРИЛОЖЕНИЕ № 13
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

**Порядок организации движения хозяйственных поездов при производстве
ремонтных и строительных работ на железнодорожной инфраструктуре**

1. Для выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств железнодорожной автоматики и телемеханики должно предоставляться время, в течение которого прекращается движение поездов по перегону, отдельным железнодорожным путям перегона или железнодорожной станции для производства ремонтных и строительных работ (далее – «окно»).

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 (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

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 руководство этими работами. Фамилию и должность руководителя работ диспетчер поездной обязан сообщить дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон.

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

Если руководителем работ выступает не работник владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), то работы выполняются в присутствии работника, уполномоченного владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

При наличии разрешения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) закрытие и открытие перегона (железнодорожного пути перегона или железнодорожной станции) до начала работ и после их окончания оформляются распорядительным актом (далее – приказ) диспетчера поездного.

3. Руководитель работ обязан устанавливает постоянную связь с диспетчером

поездным с использованием регистрируемых видов (каналов) связи в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), на время производства работ, вызывающих перерыв движения, для производства которых в графике движения предусмотрены «окна», а также организовать освещение места производства работ в случае проведения их в темное время суток.

4. Порядок уведомления соответствующих руководителей работ о предстоящем закрытии перегона (пути) устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Закрытие перегона или железнодорожных путей общего пользования, вызывающее необходимость пропуска пассажирских поездов в обход по отношению к основному маршруту следования, допускается на срок до двух суток владельцем инфраструктуры.

Закрытие перегона или одного из железнодорожных путей необщего пользования, соединяющих станцию примыкания владельца инфраструктуры с железнодорожными путями необщего пользования допускается владельцем железнодорожных путей необщего пользования с уведомлением начальника железнодорожной станции примыкания на срок до двух суток.

5. Для выполнения работ по текущему содержанию элементов железнодорожной инфраструктуры должны предоставляться предусматриваемые в графике движения поездов технологические окна продолжительностью от 1,5 до 2 ч, а при производстве этих работ комплексами машин, специализированными бригадами и механизированными колоннами – продолжительностью от 3 до 4 ч. Технологические «окна» предоставляются с периодичностью и в соответствии с порядком, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

6. Перед закрытием перегона руководитель работ обязан оформить заявку в журнале диспетчерских распоряжений у дежурного по железнодорожной станции с последующей передачей данной заявки по телефону на смежную железнодорожную станцию, ограничивающую перегон, и диспетчеру поездному. Текст заявки дежурный по смежной железнодорожной станции фиксирует в журнале диспетчерских распоряжений. В тексте заявки определяется 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.

В случае нахождения станций на диспетчерском управлении, порядок передачи заявок на закрытие перегона диспетчеру поездному устанавливается

локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

7. С наступлением срока начала работ с закрытием перегона (железнодорожного пути) диспетчер поездной устанавливает его свободу от поездов или свободу соответствующего железнодорожного пути на двухпутном и многопутном участках.

Порядок закрытия перегона с наличием станций с диспетчерским управлением устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ приказа диспетчера поездного и ограждения места работ сигналами, в соответствии с пунктами 40 – 50 Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждаемым настоящим Приказом.

8. Отправление хозяйственных поездов, включая отдельные единицы специального самоходного подвижного состава (далее – хозяйственный поезд), на перегон (или железнодорожный путь перегона), закрытый для ремонта сооружений и устройств, производится по разрешениям на бланке ДУ-64, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 28 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция). В бланке ДУ-64 указывается место (километр, пикет) первоначальной остановки каждого поезда.

Дежурный по железнодорожной станции перед отправлением последнего хозяйственного поезда на закрытый перегон в целях исключения отправления на этот перегон поездов в попутном направлении изымает из аппарата ключ-жезл (при его наличии) соответствующего перегона (железнодорожного пути перегона) до вступления последнего хозяйственного поезда на первый блок-участок удаления. Изъятый ключ-жезл возвращается в аппарат после получения приказа диспетчера поездного об открытии перегона (железнодорожного пути перегона) для движения поездов.

9. На закрытом перегоне (железнодорожном пути) допускается работа одновременно нескольких хозяйственных поездов, в том числе принадлежащих различным организациям, но находящихся под руководством одного работника (руководителя работ), указываемого в разрешении владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с пунктом 1 приложения № 13 к Инструкции.

Машинист каждого хозяйственного поезда должен следовать до места, указанного в разрешении на бланке ДУ-64. Первый поезд следует со скоростью, установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), 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. 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 со смежных раздельных пунктов навстречу друг другу дежурные по железнодорожным станциям по указанию диспетчера поездного в разрешениях на бланке ДУ-64 после записи о цели отправления вносят запись следующего содержания:

«На перегон отправлен встречный хозяйственный поезд №».

Хозяйственные поезда, отправляемые на закрытый перегон с различных раздельных 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 устройствам технологической железнодорожной электросвязи машинисту встречного хозяйственного поезда и машинистам хозяйственных поездов, движущимся вслед, о своем местонахождении.

При отправлении хозяйственного поезда вслед за ранее отправленным хозяйственным поездом дежурный по железнодорожной станции в разрешении на бланке ДУ-64) после записи о цели отправления вносит запись следующего содержания:

«Впереди отправлен хозяйственный поезд №».

После остановки хозяйственного поезда его дальнейшее передвижение 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 устройствам технологической железнодорожной электросвязи.

10. Если работы производятся на перегоне, оборудованном автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, то по согласованию с диспетчером поездным разрешается отправлять хозяйственные поезда к месту работ по сигналам автоматической блокировки или автоматической локомотивной сигнализации, 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 диспетчера поездного о закрытии перегона.

Перегон или соответствующий железнодорожный путь закрывается для ремонтных работ приказом диспетчера поездного после освобождения от поездов, отправленных впереди хозяйственных поездов.

11. На больших по времени хода перегонах (более 30 минут) с благоприятным профилем пути без затяжных подъемов (спусков), не оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, по указанию диспетчера поездного разрешается отправлять хозяйственные поезда к месту работы, не ожидая закрытия перегона, вслед за ранее отправленным грузовым поездом, но не менее чем через 5 минут после его отправления.

Разрешение передается дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, и руководителю работ регистрируемым приказом диспетчера поездного:

«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 № ... 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 ... час. ... минут отправлен поезд № ..., сообщение о прибытии которого не получено».

При следовании хозяйственных поездов по перегону должны соблюдаться требования, установленные пунктом 9 настоящего Порядка.

12. Отправляемые с железнодорожной станции для одновременной работы на перегоне соединенные хозяйственные поезда расцепляются или соединяются на перегоне по указанию руководителя работ. Машинисту каждого из хозяйственных поездов, в этом случае должно выдаваться отдельное разрешение на бланке ДУ-64 с присвоением каждому поезду отдельного номера. При отсутствии разрешения на бланке ДУ-64 руководителю работ запрещается осуществлять расцепку хозяйственных поездов на перегоне.

Возможный состав и порядок размещения в таких поездах специального самоходного подвижного состава определяются руководителем работ в соответствии с порядком, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

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

14. Ко времени окончания установленного перерыва в движении поездов выполнение работ должно быть полностью закончено, сооружения и устройства приведены в состояние, обеспечивающее безопасное движение поездов, и сигналы остановки сняты с оставлением, при необходимости, сигналов уменьшения скорости и (или) соответствующих сигнальных знаков.

15. Отправление хозяйственных поездов с перегона производится по указанию руководителя работ, согласованному с диспетчером поездным.

О порядке возвращения хозяйственных поездов с перегона диспетчер поездной ставит в известность дежурных по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон.

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

16. Если на двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, хозяйственные поезда после окончания работ отправляются на железнодорожную станцию по правильному железнодорожному пути, то их движение, независимо от наличия у машинистов разрешения на бланке ДУ-64, производится по сигналам автоматической блокировки или автоматической локомотивной сигнализации с установленной скоростью.

В остальных случаях скорость следования возвращающихся с перегона

хозяйственных поездов (кроме первого) не должна превышать на железнодорожных путях общего пользования – 20 км/ч (при расстоянии между ними не менее 1 км), а на железнодорожных путях необщего пользования – 15 км/ч (при расстоянии от впереди идущего поезда не менее длины тормозного пути).

17. Открытие перегона (железнодорожного пути) производится приказом диспетчера поездного после получения от уполномоченного представителя владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) уведомления об:

- 1) окончании производства ремонтных и строительных работ;
- 2) отсутствии на перегоне хозяйственных поездов и (или) специального самоходного подвижного состава (или об их отправлении по правильному железнодорожному пути двухпутного перегона),
- 3) отсутствии препятствий для безопасного движения поездов независимо от того, какая организация выполняла работы.

Уведомление передается диспетчеру поезднему лично или через дежурного по ближайшей железнодорожной станции. Уведомление, полученное по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, диспетчер поездной записывает в журнал диспетчерских распоряжений.

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

18. На двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, диспетчеру поезднему после получения уведомления об окончании ремонтных и строительных работ, отсутствии препятствий для движения поездов, исправном действии автоматической блокировки и об отправлении с места работ хозяйственных поездов (специального самоходного подвижного состава) по правильному железнодорожному пути разрешается открывать перегон для движения поездов по сигналам автоматической блокировки или автоматической локомотивной сигнализации, не ожидая прибытия всех хозяйственных поездов (специального самоходного подвижного состава) на смежную железнодорожную станцию.

19. В период закрытия для ремонтных работ одного или нескольких железнодорожных путей на двухпутном или многопутном перегонах, порядок движения поездов по остающемуся пути устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего

пользования) с указанием мер, направленных на увеличение его пропускной способности (пропуск соединенных поездов, движение поездов с разграничением временем, применение временных устройств автоматической блокировки, открытие временных постов).

20. Работы по ремонту пути, не требующие по своему характеру закрытия движения, выполняются в интервалах между поездами.

Порядок обеспечения безопасности при осуществлении работ по ремонту пути при движении поездов устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

21. 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 диспетчера поездного.

Указанные поезда отправляются на перегон по разрешениям, предусмотренным для соответствующих средств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи. Руководителю работ и машинисту передается 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.

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

23. При работе специального железнодорожного подвижного состава (перечень которого устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) на двухпутных или многопутных перегонах, а также на приемоотправочных или главных путях железнодорожных станций машинистам поездов, проходящих по соседнему железнодорожному пути, передаются 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».

Указанные предупреждения передаются дежурным по железнодорожной станции по указанию диспетчера поездного.

24. На станционных железнодорожных путях запрещается производить работы, требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, без согласия дежурного по железнодорожной станции и без предварительной записи руководителем работ в журнале осмотра и без выдачи машинистам поездов предупреждений о порядке проследования места работ.

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

25. При выполнении работ по устранению внезапно возникших неисправностей, без нарушения целостности железнодорожного пути и искусственных сооружений, запись о начале и окончании работ в журнале осмотра, допускается заменять регистрируемой в этом же журнале телефонограммой, передаваемой руководителем работ дежурному по железнодорожной станции (на участках с диспетчерской централизацией – диспетчеру поезднему).

Дежурный по железнодорожной станции, ознакомившись с содержанием записи руководителя работ в журнале осмотра, дает указания причастным работникам железнодорожного транспорта и машинистам локомотивов, информируя их о предстоящем пропуске поездов и выполняемых маневровых передвижениях с района выполнения ремонтных работ.

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

Ввод устройств в действие по окончании работ производится дежурным по железнодорожной станции на основании записи руководителя работ в журнале осмотра или регистрируемой в том же журнале телефонограммы, переданной дежурному по железнодорожной станции с последующей личной подписью руководителя работ в случае, если работы осуществлялись работниками владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования); на основании акта-приемки выполненных работ – в случае, если указанные работы осуществлялись подрядной организацией.

26. В хозяйственных поездах, следующих с работой на перегоне, для проезда кондукторов и руководителей работ допускается ставить вагоны с переходными площадками в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).