



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»
(ОАО «РЖД»)

ФИЛИАЛ
ИНСТИТУТ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ
СИГНАЛИЗАЦИИ, ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ,
СВЯЗИ И РАДИО
НА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ
«ГИПРОТРАНССИГНАЛСВЯЗЬ»

УКАЗАНИЕ

23.08.2004 г. № 1247/1593

Шифр АБ127

Проектирование устройств организации
двухстороннего движения поездов на двух и
многопутных участках железных дорог

1.1 При модернизации действующих устройств АБ с заменой оборудования на двухпутных и многопутных участках и для вновь строящихся на сети дорог систем АБ следует вести проектирование этих устройств с рельсовыми цепями тональной частоты без изолирующих стыков по типовым материалам для проектирования 410003-ТМП "Автоблокировка с тональными рельсовыми цепями и централизованным размещением оборудования АБТЦ-2000" альбомы 1, 3, 5.

1.2 В этих типовых материалах для проектирования предусмотрена организация движения поездов по правильному пути по сигналам автоблокировки и по неправильному пути по сигналам АЛС, извещение на переезды подается как при движении по правильному пути, так и по неправильному пути за расчетное время.

1.3 Выходные светофоры при отправлении на неправильный путь должны иметь сигнализацию "один желтый мигающий с белым огнями".

2.1 При реконструкции действующих устройств АБ одностороннего действия на двухпутных участках их следует дополнять постоянно действующими устройствами для организации движения по неправильному пути по сигналам АЛС.

Проектирование в этом случае следует вести по методическим указаниям И-220-93 "Устройства организации движения в порядке регулировки по неправильному пути для двухпутных участков кодовой автоблокировки по сигналам АЛС АБ-2-К-93" и указаниям 1247/1310, 1373, 1411, 1434.

2.2 Для изменения направления движения по каждому из путей перегона следует применять четырехпроводную схему смены направления по методическим указаниям И-228-94 "Четырехпроводная схема смены направления с защитой от подпитки проводов контроля свободности перегона от постороннего источника" с учетом указаний 1247/1357, 1373, 1389, 1466

или технические решения 419412 "Модернизация действующих устройств четырехпроводной схемы смены направления с защитой от подпитки проводов контроля свободности перегона от постороннего источника" с учетом указаний 1247/1357, 1389, 1466. В случае недостатка свободных жил кабеля допускается применение трехпроводной схемы смены направления по предложению Московской ж. д. для каждого из путей с использованием дополнительного провода межстанционной связи (И-220-93 л.12, 13).

Запрещается проектирование смены направления с двумя, тремя, четырьмя проводами смены направления на оба пути, подключаемыми в релейных шкафах и на постах ЭЦ к пути, по которому предполагается организация двухстороннего движения, с помощью настроечных перемычек и ключа или кнопок включения схемы смены направления.

2.3 В И-220-93 применены технические решения 419114-СЦБ.ТР "Устранение недостатков типовых решений двухпутной кодовой автоблокировки при организации двухстороннего движения по одному из путей при капитальном ремонте второго пути" с контролем включения кодов зеленого огня (реле КЗ).

Как вариант этой части И-220-93, возможно применение методических указаний И-243-96 "Устранение недостатков двухпутной кодовой автоблокировки при организации движения по неправильному пути с использованием предложения Горьковской ж. д." с контролем включения кодов красного огня (реле КК), позволившие сократить количество аппаратуры.

2.4 Переездная сигнализация

При организации двухстороннего движения по каждому из путей извещение на переезд при движении, как по правильному, так и по неправильному пути, должно подаваться за расчетное расстояние. В соответствии с этим следует предусмотреть наложение тональных рельсовых цепей на кодовые рельсовые цепи и вести проектирование переездной сигнализации по техническим решениям 419311-СЦБ.ТР «Схемы переездной сигнализации для переездов, расположенных на перегонах при любых средствах сигнализации и связи. АПС-93 Альбом 1 Переездная сигнализация на перегонах с автоблокировкой».

3 При реконструкции действующей кодовой АБ и в других обоснованных случаях может проектироваться "Кодовая электронная блокировка КЭБ-1 для двухпутных участков при всех видах тяги с непрерывным кодированием рельсовых цепей при движении в неправильном направлении с установкой аппаратуры в новых релейных шкафах" по методическим указаниям И-277-00.

При проектировании КЭБ-1 для работы переездной сигнализации как при движении по правильному, так и неправильному пути следует предусматривать наложение тональных рельсовых цепей на кодовые рельсовые цепи и вести проектирование переездной сигнализации по техническим решениям 419311-СЦБ.ТР «Схемы переездной сигнализации для переездов,

расположенных на перегонах при любых средствах сигнализации и связи. АПС-93 Альбом 1 "Переездная сигнализация на перегонах с автоблокировкой".

4 Входной светофор с неправильного пути следует предусматривать матчевым, одинаковым с входным светофором с правильного пути и проектировать с центральным питанием всех огней, с установкой аккумуляторной батареи у входного светофора для резервирования лампы красного огня и цепей контроля между релейным шкафом и постом ЭЦ по типовым материалам для проектирования 410002 "Электрическая централизация промежуточных станций с маневровой работой ЭЦ-12-2000 Альбом 1, 2" и указанию №1247/1573, 1537, 1558. Допускается проектировать схему управления входным светофором с неправильного пути по примененным на ЭЦ данной станции проектным решениям для входного светофора по правильному пути.

Временно, до утверждения мероприятий по приведению к ИСИ-2000, на входных светофорах с неправильного пути в соответствии с указанием №1247/1497 должны включаться только сигнальные огни, предусмотренные п.2.4. ИСИ-2000. При этом следует предусматривать укладку жил управления всеми огнями входного светофора с неправильного пути.

5 Кодирование путей при введении сигнализации отправления на неправильный путь по сигналу "желтый мигающий с белым" выполнять по указанию 1247/1411.

6 Технические решения, позволяющие, как при традиционной кодовой автоблокировке одностороннего действия, так и при кодовой электронной блокировке КЭБ-1 для двухпутных участков, подавать извещение на переезд за расчетное расстояние при движении по правильному и по неправильному пути без наложения тональных рельсовых цепей после разработки и утверждения Департаментом будут распространяться отдельным указанием.

7 Использование для организации линейных цепей смены направления движения действующих кабелей связи допускается по техническим условиям, выданным службой сигнализации, централизации и блокировки и техническим решениям проектной организации с учетом типа кабелей, срока службы, фактического состояния и обеспечения требований по электромагнитной совместимости.

Указание утверждено Департаментом автоматики и телемеханики письмом №ЦШТех-14/50 от 09.08.2004 г.

Главный инженер института



А.Н.Хоменков