



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

РАСПОРЯЖЕНИЕ

« 15 декабря 2015 г.

Москва

№ 2933р

**О внесении изменений в Инструкцию по обеспечению
безопасности движения поездов при технической эксплуатации
устройств и систем СЦБ**

В целях совершенствования организации обеспечения безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 января 2016 года прилагаемые изменения, которые вносятся в Инструкцию по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ, утвержденную распоряжением ОАО «РЖД» от 20 сентября 2011 г. № 2055р.

2. Начальникам железных дорог, региональных дирекций управления движением, инфраструктуры, причастных структурных подразделений ОАО «РЖД» обеспечить в установленном ОАО «РЖД» порядке:

а) изучение и проверку знаний указанных изменений причастными работниками;

б) выполнение требований указанных изменений при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ.

3. Признать утратившим силу с 1 января 2016 года подпункт е) пункта 1 распоряжения ОАО «РЖД» от 29.10.2010 № 2234р.

4. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на вице-президента – начальника Центральной дирекции инфраструктуры Верховых Г.В.

Первый вице-президент
ОАО «РЖД»

А.А.Краснощёк

Исп. Якуня И.Н., ПКБ И (Ш)
(499) 260-01-49



ИЗМЕНЕНИЯ,

которые вносятся в Инструкцию по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ, ЦШ-530-11, утвержденную распоряжением ОАО «РЖД» от 20.09.2011 № 2055р

1. В абзацах седьмом (второе перечисление) и восьмом пункта 1.1 слова «заместителем начальника железной дороги (по региону)» заменить словами «заместителем начальника железной дороги (по территориальному управлению)».

2. Второй абзац пункта 1.6 изложить в следующей редакции:

«Основанием для выключения стрелок с сохранением пользования сигналами является телеграмма, распоряжение или приказ первого заместителя начальника железной дороги.

3. Пятый абзац пункта 1.6 изложить в следующей редакции:

«Заявки на выдачу предупреждения об ограничении скорости движения до 40 км/ч подаются в соответствии с требованиями ПТЭ».

4. Пятый абзац пункта 1.7 изложить в следующей редакции:

«Если для ремонтных работ требуется выключить указанным способом большее число стрелок, то это может быть осуществлено с разрешения первого заместителя начальника железной дороги, с одновременным установлением порядка движения поездов и обеспечения безопасности движения поездов, назначения ответственных лиц за своевременное окончание работ и безопасность движения».

5. Седьмой, восьмой, девятый и десятый абзацы пункта 1.7 исключить.

6. Первый абзац пункта 1.8 изложить в следующей редакции:

«Плановые работы, связанные с выключением устройств СЦБ, должны производиться в порядке и по графикам, составленным и утвержденным в соответствии с требованиями Инструкции о порядке предоставления и использования «окон» для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах ОАО «РЖД».

7. Начало третьего абзаца пункта 1.8 изложить в следующей редакции:

«Разрешением на производство работ является телеграмма, распоряжение или приказ заместителя начальника железной дороги (по территориальному управлению) ...» далее по тексту.

8. Пятый абзац пункта 1.8 изложить в следующей редакции:

«На работы, связанные с выключением устройств СЦБ, выполнение которых будет производиться в технологическое «окно» или свободное от движения поездов время, разрешение руководства железной дороги не требуется. В этих случаях работы должны производиться с разрешения диспетчера поездного или дежурного по железнодорожной станции, с оформлением соответствующей записи в Журнале осмотра на основании заявок руководителей работ».

9. Начало первого абзаца пункта 1.10 изложить в следующей редакции: «Выключение стрелок и (или) участков пути ...» далее по тексту.

10. Седьмой и восьмой абзацы пункта 1.11 исключить.

11. Первое перечисление второго абзаца пункта 1.17 изложить в следующей редакции:

«если они предусмотрены утвержденными техническими решениями (восстановление заблокированных цепей, выключение устройств, и другие работы). Перечень мест установки таких перемычек составляется старшим электромехаником, согласовывается начальником участка и утверждается начальником дистанции СЦБ для каждой станции (раздельного пункта)».

12. Пятый абзац пункта 3.1 изложить в следующей редакции:

«Места хранения курбелей, красных колпачков и табличек «Выключено» устанавливаются ТРА железнодорожной станции, макетов и шнуров их подключения - приказом начальника дистанции СЦБ. Шнуры для подключения макетов, а так же выпрямительные блоки (БВС, БДР, БД и др.), при помощи которых можно создать искусственный контроль положения стрелки, должны быть опломбированы отдельной пломбой старшего электромеханика СЦБ».

13. Седьмой абзац пункта 3.1 изложить в следующей редакции:

«Для аварийного перевода стрелок курбели выдаются работникам, указанным в ТРА станции».

14. После седьмого абзаца пункта 3.1 вставить абзац следующего содержания:

«На участках с диспетчерской централизацией на раздельных пунктах, не обслуживаемых дежурными работниками, при необходимости для перевода стрелок могут привлекаться локомотивные бригады проходящих поездов, а также другие работники уполномоченные начальником железной дороги. Порядок организации хранения, учета и пользования курбелями локомотивными бригадами и другими уполномоченными работниками устанавливается начальником железной дороги».

15. Первое предложение восьмого абзаца пункта 3.1 изложить в следующей редакции:

«На железнодорожных станциях, где стрелки значительно удалены от поста централизации, курбели и навесные замки могут храниться на стрелочных постах (постах дежурного по парку), расположенных в районе таких стрелок, в порядке, установленном в п. 3.1. настоящей Инструкции».

16. Десятый абзац пункта 4.1 изложить в следующей редакции:

«Электромеханик СЦБ, выключив участок пути, совместно с дежурным по станции должен убедиться в невозможности открытия светофоров после приготовления одного поездного и одного маневрового маршрута, в которые входит этот участок. При проверке правильности выключения приемоотправочных путей или бесстрелочных участков открытие маневровых светофоров не производится. Кроме того, ДСП должен проверить, что перевод с аппарата управления стрелок электрической централизации, входящих в выключенный участок, невозможен без использования режима вспомогательного перевода».

17. Первый абзац пункта 5.1 изложить в следующей редакции:

«Путевые работы, влияющие на нормальную работу электропривода, стрелочного контрольного замка, аппаратуры и оборудования участков пути выполняются с участием электромеханика СЦБ. О плановых работах старший электромеханик СЦБ должен быть извещен не менее чем за трое суток».

18. Второй абзац пункта 5.1 изложить в следующей редакции:

«О характере производимых работ на стрелочном переводе или участке пути и порядке движения поездов по ним дорожным мастером (бригадиром пути) должна быть сделана соответствующая запись в Журнале осмотра. О предстоящих работах ДСП оповещает электромеханика СЦБ. На основании записи дорожного мастера или бригадира пути (если указанная работа входит в перечень приложения 1 к настоящей Инструкции) электромеханик СЦБ производит выключение устройств СЦБ с сохранением или без сохранения пользования сигналами в порядке, установленном настоящей Инструкцией».

19. Начало третьего абзаца пункта 5.1 изложить в следующей редакции: «Только после выключения стрелки и (или) участка пути ...» далее по тексту.

20. Первый абзац пункта 5.4. изложить в следующей редакции:

«Плановые работы по замене изолирующих деталей в изолирующих стыках, сержках остряков, связных полосах и распорках стрелочных переводов, в арматуре устройств обдувки и обогрева стрелок должны производиться работниками путевого хозяйства по графику, который должен быть согласован начальником (заместителем начальника) дистанции СЦБ. Указанные выше работы, а также работы по устранению замечаний, выявленных в ходе осмотра состояния изолирующих элементов рельсовых

цепей (кроме замены изолирующих деталей сережек первой межостряковой тяги), производятся без выключения устройств».

21. Первое предложение второго абзаца пункта 5.4 изложить в следующей редакции:

«Замена изолирующих деталей ведущей планки внешнего замыкателя производится электромехаником СЦБ, а в сережках остряков первой межостряковой тяги - работником путевого хозяйства с участием электромеханика СЦБ (старшего электромеханика СЦБ)».

22. Второе предложение второго абзаца пункта 6.1 изложить в следующей редакции:

«Как правило, для производства плановых работ, связанных с прекращением действия светофора, должны выбираться промежутки времени, свободные от движения поездов».

23. В абзаце втором пункта 7.1 слова «заместителя начальника железной дороги (по региону)» заменить словами «заместителя начальника железной дороги (по территориальному управлению)».

24. Первый абзац пункта 7.2 изложить в следующей редакции:

«Ремонт или переустройство ящиков зависимости и стрелочных централизаторов маршрутно-контрольных устройств или замена пультов управления и табло, когда нарушается зависимость между стрелками и сигналами, производится с закрытием их действия на срок до пяти суток включительно с разрешения заместителя начальника железной дороги (по территориальному управлению); свыше пяти суток - с разрешения начальника железной дороги или его первого заместителя».

25. Второй абзац пункта 7.2 изложить в следующей редакции:

«Разрешение на производство работ дается в виде телеграммы, распоряжения или приказа, в которых указываются характер работ и срок их выполнения, порядок движения поездов, работники, ответственные за производство работ и обеспечение безопасности движения поездов».

26. В абзаце третьем пункта 7.2 слова «заместителем начальника железной дороги (по региону)» заменить словами «заместителем начальника железной дороги (по территориальному управлению)».

27. В абзаце первом пункта 8.1 слова «заместителя начальника железной дороги (по региону)» заменить словами «заместителя начальника железной дороги (по территориальному управлению)».

28. Начало абзаца второго пункта 8.1 изложить в следующей редакции:

«В разрешении (телеграмме, распоряжении или приказе) должны быть указаны: характер работ и срок их выполнения, порядок движения поездов, ...» далее по тексту.

29. Пункт 8.4 дополнить подпунктом 4 следующего содержания:

«На участках с ПАБ после замены датчика системы контроля свободности перегона методом счета осей электромеханик СЦБ проверяет напряжение электропитания путевого датчика и совместно с дежурным по станции, убедившись, что перегон на аппарате управления имеет контроль свободности, проверяет правильность работы включенного датчика. Имитацию занятости и свободности электромеханик СЦБ проверяет имитатором колеса, контроль занятости и свободности перегона на аппарате управления подтверждает дежурный по станции».

30. После раздела 11 «Порядок смены приборов» ввести в Инструкцию раздел 12 с наименованием «Порядок переключения режима контроля участков пути из режима рельсовых цепей в режим контроля методом счета осей» следующего содержания:

«12.1 Переключение режима контроля участка пути из режима рельсовых цепей в режим контроля методом счета осей (с РЦ на ЭССО) производится при проверках работоспособности ЭССО, а также в случаях нарушения нормальной работы РЦ по причинам:

- понижение сопротивление балласта;
- неисправность напольного оборудования СЦБ рельсовых цепей,
- неисправность кабельных коммуникаций;
- потеря шунтовой чувствительности электрических рельсовых цепей;
- неисправность аппаратуры рельсовых цепей.

Если переключение режима контроля участка с РЦ на ЭССО связано с устранением нарушения нормальной работы рельсовой цепи, то перед включением режима ЭССО, ДСП проверяет, что участок пути не замкнут в маршруте, а также порядком, определенным ТРА станции, проверяет фактическую свободность участка от подвижного состава. Работник путевого хозяйства проверяет целостность рельсовой колеи, а электромеханик СЦБ (на участках с электротягой) – целостность канализации тягового тока.

О проведенных проверках указанные работники делают отметки в Журнале осмотра.

По согласованию с диспетчером дистанции СЦБ допускается производить переключение с РЦ на ЭССО при необходимости выполнения работ по изменению монтажа постовых и напольных устройств, влияющих на работу рельсовых цепей.

Запрещается переключение контроля участка пути с РЦ на ЭССО в случае нарушения целостности рельсовой колеи.

12.2 Вышеуказанные работы на железнодорожных станциях производятся по согласованию с дежурным по станции и с предварительной записью в Журнале осмотра. На участках с диспетчерской централизацией

аналогичные работы должны производиться с согласия диспетчера поездного и после передачи станции на резервное управление.

12.3 При переключении режима контроля участка пути с РЦ на ЭССО сохраняется возможность открытия светофоров на разрешающее показание по маршрутам, в которые входят переключенные устройства, при этом контроль целостности рельсов и режим АЛС на таких участках не осуществляется.

Места отключения цепей кодирования переключаемых участков для каждой железнодорожной станции должны быть утверждены начальником (заместителем начальника) дистанции СЦБ.

Заявка на выдачу предупреждения об исключении кодирования подается в соответствии с требованиями ПТЭ.

12.4 Переключение режима контроля участка с РЦ на ЭССО производится в следующем порядке:

12.4.1 Согласовав с дежурным по станции время начала работ, электромеханик СЦБ оформляет в Журнале осмотра запись о переключении с указанием цели переключения.

12.4.2. Дежурный по станции прекращает движение по переключаемому участку, устанавливает стрелки, входящие в переключаемый участок в требуемое положение и надевает на стрелочные рукоятки (кнопки) красные колпачки. После этого дежурный по станции подписывается под текстом записи электромеханика СЦБ с указанием времени, разрешая тем самым переключить контроль участка пути с РЦ на ЭССО.

12.4.3. Электромеханик СЦБ отключает цепь контроля участка пути от РЦ и подключает цепь контроля участка пути от ЭССО, а также исключает работу АЛС по маршруту, в который входит переключаемый участок. Исключать работу АЛС (отключать кодирование) на приемоотправочных путях станции запрещается.

12.4.4. Закончив переключение, электромеханик СЦБ совместно с дежурным по станции, убедившись, что участок на аппарате управления имеет контроль свободности, проверяют правильность работы переключенного участка. Имитацию занятости и свободности каждого ответвления электромеханик СЦБ проверяет имитатором колеса, контроль занятости и свободности участка на аппарате управления подтверждает дежурный по станции.

До окончания проверки участка пути и оформления записи в Журнале осмотра о его переключении запрещается дежурному по станции переводить стрелки в горловине (районе), где расположен переключаемый участок пути, а также осуществлять какие-либо передвижения по нему.

12.4.5. По окончании проверки электромеханик СЦБ делает запись в Журнале осмотра о правильности переключения, исключении работы АЛС по всему маршруту (кроме пути приема), а дежурный по станции ставит свою подпись под текстом записи электромеханика СЦБ и возобновляет движение поездов по сигналам. О выполненных проверках электромеханик СЦБ сообщает диспетчеру дистанции СЦБ и приступает к выполнению работ.

12.4.6. После окончания работ на участке пути, электромеханик СЦБ лично или по имеющимся средствам связи сообщает об этом дежурному по станции и, получив его согласие, приступает к обратному переключению контроля участка пути с ЭССО на РЦ и проверке правильности работы участка (в соответствии с п. 4.5 настоящей инструкции).

По окончании проверки электромеханик СЦБ делает запись в Журнале осмотра о проведенных проверках и включении кодирования, и сообщает об этом диспетчеру дистанции СЦБ».

31. Пункт 1 приложения 1, дополнить словами: «установка или изъятие изолированной прокладки между остяком и серьгой первой межостряковой тяги».

32. Пункт 18 приложения 1, дополнить словами: «установка или изъятие металлического вкладыша между остяком и серьгой первой межостряковой тяги».

33. Существующее примечание к приложению 1 считать примечанием 1. Дополнить существующее примечание примечанием 2 следующего содержания:

«В любых случаях при замене (ремонте) кабеля или его жил электромеханик СЦБ производит измерение сопротивления изоляции заменяемых (ремонтируемых) жил кабеля по отношению к «земле» и по отношению друг к другу».

34. Из пункта 5 приложения 3, исключить слова «замена электродвигателя».

35. Пункт 1.5 приложения 5 «Замена электропривода на одиночной стрелке (без разъединения остяков)» изменить время подписания ДСП в записи (1) с 11.05 на 10.46.

36. Пункт 1.6 приложения 5 «Замена рабочей тяги или оси ушка стрелочного электропривода (без разъединения остяков)» изменить время подписания ДСП в записи (1) с 13.45 на 13.31.

37. Пункт 1.10 приложения 5 «Сплошная смена металлических частей стрелочного перевода или смена рамных рельсов на одиночной стрелке» исключить.

38. Пункт 1.11 приложения 5 «Сплошная смена металлических частей стрелочного перевода или рамных рельсов на одной из спаренных стрелок»:

- первое предложение записи (6) изложить в следующей редакции:
«Стрелки №29/35 выключены из централизации с включением макета, правильность выключения проверена», далее по тексту.

- примечание к пункту изложить в следующей редакции:

«1. В МПЦ в записи (1) вместо записи о закреплении остряков стрелок №№29 и 31 ПД указывает о блокировке этих стрелок, индивидуальными командами. Запись (4) в этих случаях будет следующего содержания: «Стрелка №29 заблокирована по направлению стрелки №43, а стрелка №31 по направлению на 7 путь. ДСП».

2. Если после окончания основных путевых работ стрелка устройствами СЦБ не оборудована, то в записи 7 указывается о закреплении остряков стрелки и запираании ее на закладку и навесной замок.

3. Если оборудование стрелки и изолированного участка устройствами СЦБ не будет закончено одновременно, то включение изолированного участка и стрелки может быть оформлено отдельными записями».

39. В пункте 1.12 приложения 5 «Замена остряков или сережек на одиночной стрелке» первое предложение записи (6) изложить в следующей редакции:

«Работа по замене левого рамного рельса с остряком на стрелке №14 закончена», далее по тексту.

40. Пункт 1.14 приложения 5, «Ремонт стрелочного кабеля» изменить время подписания ДСП в записи (1) с 10.56 на 10.41.

41. Раздел 9 приложения 5 дополнить пунктом 9.4 с наименованием «Переключение контроля участков пути из режима рельсовой цепи в режим ЭССО» следующего содержания:

[illegible]

		рельсовой нарушена. ПДБ	колеи	не			восстановлена. Участки пути 1 СП, 1/11 П работают нормально, в режим рельсовой цепи переключены.
5.07	15.24	ДСП					
5.07 (8)	15.35	Обратная тяговая сеть обеспечена. Участки пути 1 СП, 1/11 П, переключены из режима рельсовой цепи в режим ЭССО. При воздействии на рельсовые датчики имитатором колеса участки пути 1 СП, 1/11 П имеют контроль занятости. Работа АЛС по маршруту исключена. ШН				5.07 22.22	ДСП
5.07	15.36	ДСП					

42. Пункт 10.1 приложения 5 «Замена версии программного обеспечения модуля центрального процессора, управляющего вычислительного комплекса» в записи (1) слова «зам. Н по региону» заменить словами «зам. Н по территориальному управлению».

43. Пункт 10.3.1 приложения 5 «Замена модуля контроля и управления стрелкой» первое предложение записи в графе 3 изложить в следующей редакции:

«По согласованию с ШЧД (Разрешение №12) для замены модуля (указывается тип) управления стрелкой №24, стрелка выключается из централизации без сохранения пользования сигналами», далее по тексту.

44. Пункт 10.3.2 приложения 5 «Замена платы контроля и управления светофором» первое предложение записи в графе 3 изложить в следующей редакции:

«По согласованию с ШЧД (Разрешение №22) для замены платы (указывается тип) управления светофором Н1 выходной светофор Н1 выключается из централизации», далее по тексту.

45. Приложение 5 раздел «Примеры записей в книге приема и сдачи дежурств, осмотра устройств и инструктажа дежурных работников (пу-67), запись 1 изложить в следующей редакции:

1	2	3	4	5	6	7	8
1 Проверка действия автоматической переездной сигнализации и автоматических (полуавтоматических, электрических) шлагбаумов							
11.04	13.20 13.21	«Будет производиться проверка действия устройств переездной сигнализации, автоматических шлагбаумов, щитка управления с открытием и закрытием шлагбаумов от кнопок. Сорваны пломбы с кнопок «Открытие аварийное» и «Включение заграждения». ШН Дежурный по переезду	11.04	14.20 14.21	Действие звуковых сигналов, лампочек контроля приближения поезда к переезду, светофорной сигнализации, автоматических шлагбаумов и прямой связи с ДСП, проверено, работают нормально. При нажатии кнопки «Открытие аварийное», без включения заградительной сигнализации и без выдержки времени, шлагбаумы не открываются. Кнопки «Открытие аварийное» и «Включение заграждения» опломбированы оттиском № 017. ШН Дежурный по переезду		