



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

РАСПОРЯЖЕНИЕ

« 5 » декабря 2018.

Москва

№ 2586/р

**Об утверждении Правил оборудования железнодорожных линий
устройствами контроля схода железнодорожного подвижного состава**

В соответствии с требованиями пункта 17 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 января 2019 г. прилагаемые Правила оборудования железнодорожных линий устройствами контроля схода железнодорожного подвижного состава.

2. Руководителям филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», осуществляющих техническое обслуживание и эксплуатацию объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», железнодорожного подвижного состава, организацию движения поездов на участках железных дорог, обеспечить в установленном ОАО «РЖД» порядке изучение и проверку знаний правил, утвержденных настоящим распоряжением, причастными работниками.

Первый заместитель генерального
директора ОАО «РЖД»



А.А. Краснощек

УТВЕРЖДЕНЫ
распоряжением ОАО «РЖД»
от « 5 » декабря 2018 г. № 2586/р

ПРАВИЛА
оборудования железнодорожных линий
устройствами контроля схода железнодорожного
подвижного состава

Оглавление

1. Общие положения.....	1
2. Требования к размещению УКСПС.....	2
3. Проектирование, монтаж и ввод в эксплуатацию УКСПС	3
4. Распределение обязанностей по техническому обслуживанию УКСПС	5
5. Порядок действий при срабатывании УКСПС.....	7
6. Расследование случаев срабатывания УКСПС	7
7. Порядок выключения УКСПС при производстве путевых работ.....	8
Библиография.....	9

1. Общие положения

1.1. Настоящие Правила устанавливают порядок оборудования железнодорожных линий устройствами контроля схода железнодорожного подвижного состава (далее – УКСПС), действий работников ОАО «РЖД» при срабатывании УКСПС, производства работ по монтажу, вводу в эксплуатацию, распределения обязанностей по техническому обслуживанию УКСПС.

1.2. УКСПС предназначены для обнаружения схода подвижного состава и являются дополнительными средствами, обеспечивающими безопасность движения поездов на железнодорожном транспорте.

УКСПС при срабатывании должны обеспечивать:

Перекрытие (закрытие) входного светофора, светофора прикрытия, ограждающих железнодорожную станцию или искусственное сооружение, за время, обеспечивающее остановку поезда служебным торможением перед указанным светофором, кроме случаев, указанных в пункте 32 приложения 9 Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации [1]. Допускается установка дополнительного напольного датчика в пределах ординаты светофора предупредительного к вышеуказанному.

Передачу на пульт дежурного по железнодорожной станции впереди лежащей железнодорожной станции (на щиток управления оповестительной централизацией искусственных сооружений), а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, диспетчеру поезвному информации о сходе железнодорожного подвижного состава;

Автоматическую передачу по поездной радиосвязи машинисту локомотива, моторвагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава информации о сходе подвижного состава.

1.3. Поезда, при следовании которых сработало УКСПС, должны останавливаться локомотивной бригадой, как правило, по запрещающему показанию входного, проходного светофора или светофора прикрытия, автоматически формируемому сообщению и информации дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного) передаваемым машинисту локомотива по поездной радиосвязи.

На участках обращения скоростных и высокоскоростных поездов воздействие срабатывания датчиков УКСПС на показания входного светофора, при включенном режиме «Скоростное движение» исключается.

На участках железных дорог, оборудованных диспетчерской централизацией или диспетчерским контролем, контроль срабатывания УКСПС должен выводиться на АРМ (пульт) диспетчера поездного.

1.4. Программа оборудования УКСПС подходов к станциям и искусственным сооружениям разрабатывается Управлением вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры и утверждается установленным ОАО «РЖД» порядком.

Перечни искусственных сооружений, подходы к которым должны оборудоваться УКСПС, разрабатываются региональными дирекциями инфраструктуры и утверждаются главными инженерами железных дорог.

1.5. Реализация и финансирование программы оборудования УКСПС осуществляется в рамках Программы повышения безопасности движения в ОАО «РЖД». Функциональным заказчиком и куратором проекта является Управление вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры.

1.6. Оборудование УКСПС подходов к станциям и искусственным сооружениям, входящим в объекты модернизации и реконструкции, должно осуществляться в рамках соответствующих инвестиционных программ ОАО «РЖД».

2. Требования к размещению УКСПС

Требования к размещению УКСПС определяются следующими нормативными документами:

Правилами технической эксплуатации железных дорог РФ [1];

Сводом Правил СП 119.13330.2012 [2];

Методикой классификации железнодорожных линий ОАО «РЖД» [3].

2.1. Ограждению УКСПС подлежат:

внеклассные и большие железнодорожные мосты (мосты длиной более 100 м);

средние и малые железнодорожные мосты, а также мосты путепроводных развязок на перегонах – согласно решению руководства дирекции инфраструктуры;

тоннели на перегонах вне зависимости от их длины и местоположения. Решение об ограждении тоннелей в пределах станции принимает руководство дирекции инфраструктуры.

станции на железнодорожных линиях 1-3 класса.

УКСПС на двухпутных и многопутных участках железнодорожного пути общего пользования устанавливаются только для поездов, следующих по правильному железнодорожному пути;

станции на железнодорожных линиях 4-5 класса – согласно решению руководства дирекции инфраструктуры.

2.2. Решение об установке УКСПС на маршрутах вывода вагонов с опасными грузами с подъездных путей промышленных предприятий, принимает руководство дирекции инфраструктуры.

2.3. Короткие перегоны подлежат оборудованию УКСПС только в случае, если их длина превышает максимальную длину поезда, установленную для данного участка, плюс 200 м (расстояние необходимое для восприятия информации о срабатывании УКСПС), плюс длина необходимого тормозного пути.

2.4. На высокоскоростных и скоростных железнодорожных магистралях, на которых обращаются только скоростные и высокоскоростные поезда, оборудованные системами диагностики состояния экипажной части, установка УКСПС не требуется.

2.5. Места расстановки УКСПС отражаются в технической документации и рабочих чертежах на устройства СЦБ.

3. Проектирование, монтаж и ввод в эксплуатацию УКСПС

3.1. Для оборудования УКСПС подходов к станциям и искусственным сооружениям должен быть разработан рабочий проект на основании Типовых материалов для проектирования, утвержденных Управлением автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры и согласованных Центральной станцией связи. Проектирование УКСПС следует выполнять в соответствии со Сводом правил «Железнодорожная автоматика и телемеханика. Правила проектирования» [4]. При реконструкции и строительстве новых УКСПС в проекте следует предусматривать прокладку линейных цепей УКСПС в кабелях СЦБ, а при отсутствии в них достаточного количества свободных жил – прокладку отдельного кабеля. Использование действующих кабелей связи для размещения в них линейных цепей УКСПС при реконструкции и строительстве новых УКСПС не допускается.

При проектировании УКСПС на подходах к станциям на участках обращения скоростных и высокоскоростных поездов необходимо исключать воздействие срабатывания датчиков УКСПС на показания входного светофора, при включенном режиме «Скоростное движение».

3.2. Электроснабжение УКСПС должно обеспечиваться на уровне потребителей электрической энергии 1 категории, имеющих не менее двух независимых источников электропитания. На существующих линиях электроснабжения до завершения их переустройства по согласованию с Управлением автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры допускается электроснабжение УКСПС на уровне

потребителей электрической энергии II категории для железнодорожных линий 4 и 5 классов.

3.3. Место установки УКСПС должна определять комиссия, назначаемая главным инженером железной дороги под председательством главного инженера или заместителя начальника региональной дирекции инфраструктуры. При выборе места установки необходимо руководствоваться положениями настоящих правил, свода правил «Железнодорожная автоматика и телемеханика. Правила проектирования», типовыми материалами для проектирования и техническими требованиями к УКСПС, утвержденными ОАО «РЖД».

В состав комиссии включают руководителей служб автоматики и телемеханики, локомотивного и вагонного хозяйства, регионального центра связи, дирекции управления движением, а также структурных подразделений дорожных дирекций: станций, локомотивного и вагонного эксплуатационных депо, дистанции пути, дистанции сигнализации, централизации и блокировки, дистанции электроснабжения. В состав комиссии также включают представителя проектной организации, выполняющей проект оборудования УКСПС данного объекта.

Решение комиссии по выбору места установки УКСПС оформляют актом, который утверждает главный инженер железной дороги.

Место размещения датчиков УКСПС необходимо указывать на путевом плане перегона и схематических планах станций, которые утверждаются в порядке, установленном «Инструкцией по ведению технической документации железнодорожной автоматики и телемеханики» [5].

3.4. Монтажные и пуско-наладочные работы при подготовке УКСПС к вводу в эксплуатацию должны выполняться в соответствии с проектом и Сводом правил «Железнодорожная автоматика и телемеханика. Правила строительства и монтажа» [4].

3.5. Перед вводом УКСПС в эксплуатацию рабочей комиссией должна быть произведена проверка УКСПС, предусмотренная в разделе 10.22 «Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту устройств и систем сигнализации, централизации и блокировки» [6].

В состав рабочей комиссии включают представителей структурных подразделений региональных дирекций: станций, локомотивного, вагонного и пассажирского вагонного эксплуатационных депо, дистанции пути, дистанции сигнализации, централизации и блокировки, дистанции электроснабжения, регионального центра связи, представителя проектной организации, спроектировавшей УКСПС.

Приемка УКСПС в постоянную эксплуатацию проводится в соответствии с требованиями п. 18 раздела 4 ПТЭ [1]. В акте приемки отражаются: качество

монтажных работ, соответствие проекту, наличие подготовленного обслуживающего персонала, другие необходимые данные, связанные с обеспечением нормальной работы УКСПС.

При модернизации или замене находящихся в эксплуатации УКСПС на другой тип, когда на УКСПС оформляется новая карточка учета основных фондов, порядок монтажа, наладки и ввода в эксплуатацию сохраняется таким же, как и для вновь устанавливаемых УКСПС. Допускается проведение работ по модернизации УКСПС на основании технических решений, утвержденных руководством ОАО «РЖД».

3.6. Оборудование принятых в эксплуатацию УКСПС передается на баланс дистанции сигнализации, централизации и блокировки. Принятые в эксплуатацию речевые информаторы, формирующие автоматическое сообщение о срабатывании УКСПС, для передачи машинисту локомотива по поездной радиосвязи передаются на баланс регионального центра связи. Тип и марка применяемых речевых информаторов должны быть согласованы Центральной станцией связи – филиалом ОАО «РЖД».

3.7. Речевые информаторы, магистральные кабели связи, другие технические средства связи, а также системы их жизнеобеспечения, используемые при строительстве УКСПС, находящиеся на балансе или передаваемые на баланс региональных центров связи должны быть включены в Единую Систему Мониторинга и Администрирования технологической связи.

4. Распределение обязанностей по техническому обслуживанию УКСПС

4.1. Обязанности по техническому обслуживанию УКСПС и восстановлению их действия после срабатывания возлагаются на работников:

4.1.1. дистанции пути:

разметка, сверление отверстий в деревянной шпале и обеспечение надежного крепления оснований датчиков УКСПС к деревянной шпале (если она используется в качестве основания);

крепление несущей части устройства (фундаментальной балки) к рельсам или торцам шпал (определяется конструкцией конкретного УКСПС);

очистка верхней поверхности деревянной шпалы, на которой закреплены датчики УКСПС с подрезкой балласта;

очистка шпального ящика;

очистка датчиков от снега, льда, грязи;

обслуживание и очистка отбойно-заградительных устройств от снега, льда, грязи;

организация водоотведения от УКСПС;

на участках железных дорог, где в зимнее время работают снегоочистители, установка временных сигнальных знаков «Поднять нож, закрыть крылья» перед УКСПС (или отбойно-заградительным устройством – при его наличии) и «Опустить нож, открыть крылья» – после УКСПС;

на участках железных дорог, где в зимнее время работают скоростные снегоочистители, перед знаками «Поднять нож, закрыть крылья» установка дополнительных временных сигнальных знаков «Подготовиться к поднятию ножа и закрытию крыльев».

4.1.2. дистанции сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ):

обслуживание приборов СЦБ, монтажа релейных шкафов и статов, сигнально-блокировочного кабеля, тросовых перемычек от кабельных муфт (путевых ящиков) до датчиков УКСПС или сигнального кабеля (в зависимости от конструкции УКСПС);

замена и обслуживание токопроводящих перемычек между датчиками;

замена и обслуживание кронштейнов датчиков после их разрушения;

периодическая проверка работоспособности УКСПС с измерением электрических характеристик;

обслуживание кабеля для передачи сигналов управления от устройств СЦБ для включения речевого информатора.

4.1.3. регионального центра связи:

обслуживание речевых информаторов до розетки разъема, установленного в корпусе речевого информатора включительно, формирующего автоматическое сообщение о срабатывании УКСПС, для передачи машинисту локомотива по поездной радиосвязи;

обслуживание магистрального кабеля связи и бокса до линейных гнезд (включительно), используемых для подключения линейной цепи существующих УКСПС (при контроле УКСПС с использованием магистральных кабелей связи);

обслуживание станционных устройств поездной радиосвязи и периодическая проверка действия речевого информатора (выполняется совместно с представителями ШЧ и ДС).

4.2. Периодическая проверка состояния УКСПС должна проводиться электромехаником дистанции СЦБ совместно с бригадиром пути в соответствии с разделом 5 «Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту устройств и систем сигнализации, централизации и блокировки» [6] и приложением 2 «Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ» [7].

Периодическая проверка работы речевого информатора и поездной радиосвязи при срабатывании УКСПС должна проводиться электромеханиками

регионального центра связи и дистанции СЦБ при отсутствии систем удаленного мониторинга речевого информатора и устройств поездной радиосвязи 1 раз в месяц (согласно п.1 раздела 16 Перечня основных регламентных работ при регламентированном техническом обслуживании объектов электросвязи [8]) при проведении комиссионного месячного осмотра станции, а также после замены или перепрограммирования речевого информатора, плановой (или внеплановой) замены элементов поездной радиосвязи влияющих на функционирование системы оповещения, а при наличии систем удаленного мониторинга речевого информатора и устройств поездной радиосвязи – один раз в год.

5. Порядок действий при срабатывании УКСПС

Порядок действий машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава, дежурного по железнодорожной станции и диспетчера поездного при получении информации о сходе железнодорожного подвижного состава установлен в п. 21 приложения №2 к «Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации» [9] и «Регламенте взаимодействия локомотивных бригад с причастными работниками ОАО «РЖД», деятельность которых непосредственно связана с движением поездов, при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций» [10].

При срабатывании УКСПС при следовании поезда, обслуживаемого машинистом без помощника машиниста (в одно лицо) следует руководствоваться требованиями раздела 27 «Типовой инструкции организации вождения поездов и выполнению маневровой работы машинистами без помощника машиниста» [11].

6. Расследование случаев срабатывания УКСПС

Расследование случаев срабатывания датчиков УКСПС производят в соответствии с Положением об учете, расследовании и анализе отказов в работе технических средств на инфраструктуре ОАО «РЖД» [12] с использованием автоматизированной системы КАС АНТ.

Перекрытие входного светофора с разрешающего показания на запрещающее при срабатывании УКСПС под подвижным составом, вызвавшее проезд запрещающего сигнала, событием, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта не считается и к учету не принимается.

7. Порядок выключения УКСПС при производстве путевых работ

Для выполнения работ, требующих прекращения действия УКСПС на длительный промежуток времени, а также при его неисправности, УКСПС может быть выключено с сохранением возможности его включения.

Выключение УКСПС, в том числе речевых информаторов производится на срок:

- до 8 часов – с разрешения начальника железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией с разрешения диспетчера поездного;
- свыше 8 часов (до 5 суток включительно) – с разрешения начальника территориального управления железной дороги, а при отсутствии территориальных управлений в составе железной дороги с разрешения руководства железной дороги;
- свыше 5 суток – с разрешения руководства железной дороги.

7.1. Плановые работы, выполняемые дистанциями пути (ремонтными организациями) с использованием путевых машин, а также работы по замене рельсов, шпал, балласта в зоне установки УКСПС, вызывающие нарушение их действия, должны быть согласованы с руководством дистанции СЦБ не позднее трех суток до начала производства работ.

7.2. В зависимости от характера путевых работ и вида используемых путевых машин должны быть предусмотрены меры по частичному или полному демонтажу УКСПС или исключению места установки УКСПС из фронта работ.

7.3. Демонтаж датчиков УКСПС на время путевых работ производят работники дистанции пути под контролем электромеханика СЦБ.

7.4. На основании записи работника дистанции пути в Журнале осмотра электромеханик СЦБ делает запись о прекращении действия УКСПС. Под записью электромеханика СЦБ подписывается дежурный по станции с указанием даты и времени. Наличие подписи дежурного по станции в Журнале осмотра является разрешением для выключения УКСПС из действия и при необходимости демонтажа датчиков.

Прием поездов дежурным по станции осуществляется в соответствии с подразделом 5 настоящих Правил.

7.5. При наличии контроля УКСПС на щитке управления поста охраны тоннеля, моста электромеханик СЦБ о предстоящей работе уведомляет дежурного по посту охраны тоннеля, моста.

7.6. По окончании путевых работ установка и монтаж датчиков УКСПС производится работниками дистанции пути под контролем электромеханика СЦБ.

7.7. На участках железных дорог, оборудованных устройствами диспетчерской централизации, ответственный работник дистанции пути ставит в известность диспетчера поездного об окончании работы путевых машин, а электромеханик СЦБ – о включении УКСПС в действие.

Библиография

1. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (утверждены приказом Министерства транспорта РФ от 21 декабря 2010 г. №286).

2. Свод Правил. Железные дороги колеи 1520. СП 119.13330.2012. Актуализированная редакция СНиП 32-01-95 (утвержден Приказом Министерства регионального развития РФ от 30 июня 2012 г. № 276).

3. Методика классификации железнодорожных линий ОАО «РЖД» (утверждена распоряжением ОАО «РЖД» от 23 декабря 2015 г. № 3048р).

4. Свод правил «Железнодорожная автоматика и телемеханика. Правила проектирования» СП 235.1326000.2015 (утвержден приказом Министерства транспорта РФ от 6 июля 2015 г. № 205).

5. Инструкция по ведению технической документации железнодорожной автоматики и телемеханики (утверждена распоряжением ОАО «РЖД» 18 августа 2015 г. № 2080р)

6. Инструкция по технической эксплуатации устройств и систем сигнализации, централизации и блокировки (утверждена распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2015 г. № 3168р).

7. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ № ЦШ-530-11 (утверждена распоряжением ОАО «РЖД» от 20 сентября 2011 г. № 2055р).

8. Перечень основных регламентных работ при регламентированном техническом обслуживании объектов электросвязи (утвержден распоряжением ОАО «РЖД» от 7 ноября 2017 г. № 1284р).

9. Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте РФ (Приложение №8 к Правилам технической эксплуатации железных дорог РФ) (утверждена приказом Министерства транспорта РФ от 4 июня 2012 г. № 162).

10. Регламент взаимодействия локомотивных бригад с причастными работниками ОАО «РЖД», деятельность которых непосредственно связана с движением поездов, при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО «РЖД» (утвержден распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2010 г. № 2817р).

11. Типовая инструкция по организации вождения поездов и выполнению маневровой работы машинистами без помощника машиниста (в одно лицо) (утверждена распоряжением ОАО «РЖД» от 11 января 2016 г. № 4р).

12. Положение об учете, расследовании и анализе отказов в работе технических средств на инфраструктуре ОАО «РЖД» (утверждено распоряжением ОАО «РЖД» от 11 июля 2016 г. № 1375р).

Примечание – при пользовании настоящими Правилами целесообразно проверить действие ссылочных документов. Если ссылочный документ заменен (изменен), то при пользовании настоящими Правилами следует руководствоваться заменяющим (измененным) документом. Если ссылочный документ отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.