

Темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидаларын бекіту туралы

Күшін жойған

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2013 жылғы 5 ақпандағы № 87 Қаулысы.
Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2015 жылғы 24 қарашадағы
№ 941 қаулысымен

Ескерту. Күші жойылды - ҚР Үкіметінің 24.11.2015 № 941 (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі) қаулысымен.

РҚАО-ның ескертпесі.

ҚР мемлекеттік басқару деңгейлері арасындағы өкілеттіктердің аражігін ажырату мәселелері бойынша 2014 жылғы 29 қыркүйектегі № 239-V ҚРЗ Заңына сәйкес ҚР Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 30 сәуірдегі № 544 бұйрығын қараңыз.

«Темір жол көлігі туралы» 2001 жылғы 8 желтоқсандағы Қазақстан Республикасы Заңының 14-бабы 1-тармағының 22-1) тармақшасына сәйкес Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ:**

1. Қоса беріліп отырған Темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидалары б е к і т і л с і н .

2. Осы қаулы алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі.

Қ а з а қ с т а н Р е с п у б л и к а с ы н ы ң

Премьер-Министрі

С. Ахметов

Қ а з а қ с т а н Р е с п у б л и к а с ы

Ү к і м е т і н і ң

2 0 1 3 ж ы л ғ ы 5 а қ п а н д а ғ ы

№ 8 7 қ а у л ы с ы м е н

бекітілген

Темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидалары

1. Жалпы ережелер

1. Темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидалары (бұдан әрі - Қағидалар) «Темір жол көлігі туралы» Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес әзірленді және темір жол көлігін пайдалану, оның ішінде магистралдық

инфрақұрылым объектілерін, құрылыстарды, жылжымалы құрамды және арнайы жылжымалы құрамды жөндеу тәртібін белгілейді.

2. Осы Қағидаларда мынадай ұғымдар пайдаланылады:

1) автоматты локомотив сигнализациясы сигнализация мен байланыстың дербес құралы ретінде - аралықтағы поездар қозғалысы кезінде локомотив бағдаршамдарының сигналдары бойынша жүзеге асырылатын, ал бөлектенген пункттер блок-учаскелердің белгіленген шекаралары болып табылатын жүйе;

2) аз әрекетті учаскелер – жолаушылар және жүк поездарының (қосындысында) кесте бойынша қозғалыс мөлшері тәулігіне 8 жұптан артық б о л м а й т ы н у ч а с к е л е р ;

3) алынбалы-салынбалы жылжымалы бірліктер – жолға қызмет көрсететін жұмысшылардың қолымен шешілетін алынбалы-салынбалы дрезиналар, жөндеу мұнаралары, жол вагондары, жол өлшеуіш, дефектоскоптық арбалары;

4) аралық байланыс – теміржол станцияларының кезекшілерімен жұмыс жасап жатқан және аралықта жүрген қызметкерлер арасындағы қызметтік келіссөздер жүргізуге арналған байланыс;

5) аралық - темір жол желісінің шектес станциялармен, разъездермен, озу пункттерімен немесе жол қосындарымен шектелген бөлігі;

6) арнайы жылжымалы құрам (бұдан әрі – АЖК) - магистральдық темір жол желісін және кірме жолдарды күтіп ұстау, оларға қызмет көрсету, қалпына келтіру және жөндеу жұмыстарын жүргізуге арналған өздігінен жүретін және өздігінен жүрмейтін темір жол көлігі құралдары;

7) арнайы жылжымалы құрамның бригадасы (бұдан әрі – АЖК бригадасы) - АЖК басқару және оған қызмет көрсету үшін тағайындалатын қызметкерлер. АЖК басқару үшін бригада - машинист және машинистің көмекшісі немесе дрезинаның жүргізушісі және жүргізушінің көмекшісі (тиісті машинаны пайдалану жөніндегі нұсқаулыққа сәйкес) тағайындалады;

8) ауа аралығы (оқшаулағыш түйіндесу) - түйіспе желісінің шектес учаскелерінің электр оқшауламасымен түйіндесуі (ток айырық);

9) ауыр салмақты жүк поезы - локомотивтердің тиісті сериялары үшін салмағы қозғалыс кестесінде белгіленген осы поезд жүретін учаскедегі салмақ нормасынан 100 т және одан астам жүк поезы;

10) бағыттама - рамалық рельстерде, үшкірлерден және бұру механизмінен тұратын бағыттамалы бұрманың бөлігі. Жылжымалы өзекшесі бар айқастырмасы болған кезде бағыттама ұғымына айқастырма да кіреді;

11) бағыттама қосыны - бағыттама қосынының бір кезекшісі қызмет көрсететін орталықтандырылмаған басқарудағы бір немесе бірнеше бағыттамалы б ұ р м а л а р ;

12) бағыттамалы аудан - бағыттама қосынының бір аға кезекшісінің

бақылауындағы шектес бағыттама қосындар тобы;

13) бағыттамалы бұрма - жылжымалы құрамды бір жолдан екіншісіне бұру үшін қолданылатын құрылғы. Бағыттамалы бұрмалар бағыттамалардан, айқастырмалардан және олардың арасындағы жалғастырушы жолдардан тұрады. Айқастырмалар жылжымайтын немесе жылжымалы өзекшесімен болуы мүмкін. Жылжымайтын элементтері жоқ айқастырманың негізгі элементтері өзекше, екі мұртша, екі контррельс, бекіткіштер мен төсемелер, түйіспелі бекітпелер және құрастырылған айқастырмалар жағдайында мұртшалар мен өзекшені бірыңғай құрылымға біріктіруге арналған епелектер мен сомындары бар бұрандамалар;

14) бағыттамалық байланыс - іргелес темір жолдарында теміржол жылжымалы құрамын бекіту және бағыттаманы (теміржол жолдары мен бағыттамаларының бос екенін тексеруін қоса) дайындау мәселелерімен айналысатын атқару және орындалушы теміржол станцияларының қосындары мен теміржол станцияларының кезекшілерінің арасындағы қызметтік келіссөздер жүргізуге арналған байланыс;

15) бейтарап ендіріме - екі ауа аралығы (оқшаулағыш түйіндесу) арасындағы электр жылжымалы құрамның ток қабылдағыштары өткен кезде түйіндесетін учаскелердің электр оқшаулауын қамтамасыз ететін қалыпты кернеуі жоқ түйіспелі аспаның учаскесі;

16) сигнализация және байланыс шаруашылығы кәсіпорындары - автоматика, телемеханика және телекоммуникация құрылғыларының қауіпсіз толассыз жұмыс істеуін қамтамасыз ету, техникалық қызмет көрсету және жөндеу мақсатында құрылған жол бойындағы кәсіпорындар;

17) блок учаскесі - сигнализация мен байланыстың дербес құралы ретінде қолданылатын, темір жол станциясының өткізу бағдаршамдарымен немесе өткізу бағдаршамымен (блок учаскесінің шекарасы), кіріс бағдаршамымен, сондай-ақ шығыс бағдаршамымен және бірінші жолай өткізу бағдаршамымен (блок учаскесінің шекарасымен) шектелген автобұғаттау немесе автоматтық локомотив сигнализациясы кезіндегі станция аралығындағы аралық бөлігі;

18) бүйірлік жол - жүру кезінде жылжымалы құрам бағыттамалы бұрма бойынша ауытқитын жол;

19) ерекше жол белгілері - темір жолға бөлінген белдеудің шекаралары, бағыттама нөмірінің көрсеткіші, жолаушылар ғимараты осінің белгісі, желілік жол ғимараттарындағы белгілер, шеңберлі қисықтардың басы мен соңының, сондай-ақ өтпелі қисықтар басының, ортасы мен соңының, жер төсемінің жасырын құрылыстарының, сулардың ең жоғары көкжиегінің және толқынның ең жоғары биіктігінің реперлері;

20) жол белгісі - темір жол желілерінің бейіні мен ұзындығының тұрақты көрсеткіші;

- 21) жол шаруашылығы кәсіпорындары - темір жолдары мен құрылыстарды жөндеуге және ұстауға арналған жол бойындағы кәсіпорындар;
- 22) жолаушылар поезды - жолаушыларды, багажды, жүк багажды және почтаны тасымалдауға арналған, жолаушылар вагондарынан құралған поезд;
- 23) жолаушылардың аялдама пункті - жол тарамдары жоқ, бөлектенген пункт болып табылмайтын, тек қана жолаушыларды отырғызуға және түсіруге арналған аралықтағы пункт;
- 24) жұмыстардың басшысы - пайдаланылатын темір жолдарында, құрылыстар мен құрылғылардағы жұмыстарға басшылық ету жүктелген жауапты адам;
- 25) жүрдек жолаушылар поезы - 141-ден 200-ге дейінгі км/сағ қозғалыс жылдамдығымен жүретін жолаушылар поезы;
- 26) жылжымалы құрамның габариті - түзу көлденең жолға қойылған, тиелгенде, сондай-ақ бос та жылжымалы құрам сыртқа шықпай орналасуы тиіс шекті көлденең (жол осіне перпендикуляр) кескін;
- 27) поездың жүру барысында жылжымалы құрамның техникалық күйін автоматты бақылау құралдары - автоматты режимде кезекшіге алдағы тұрған станция бойынша, поезд диспетчеріне, машинистке поезда ақаулы жылжымалы құрамның болуы мен орналасуы және ақаудың түрі туралы ақпаратты анықтауға және беруге мүмкіндік беретін аппаратура;
- 28) итермелегіш локомотив - жекелеген аралықтарда немесе аралықтың бөлігінде жетекші локомотивке көмек көрсету үшін арналған локомотив (поездың соңында);
- 29) кепілдік учаске - ұзындығы поездың құрамында вагондардың ақаусыз күйде қауіпсіз жүруі қажеттілігін негізге ала отырып анықталатын техникалық қызмет көрсету пункттерімен шектелген учаске;
- 30) қосындар арасындағы аралық - жол қосындарымен немесе жол қосын және станциямен шектелген аралық;
- 31) көлбеу - көлденең сызыққа (жоғары, төмен) көлбеулігі бар темір жол жолының бойлық бейінінің элементі;
- 32) құрылыстардың жақындау габариті - соның ішіне құрылыстар мен құрылғылардың ешқандай бөлігі кірмейтін шекті көлденең (жол осіне перпендикуляр) кескін. Ерекшелікті тек олардың жылжымалы құраммен өзара әрекеттесуіне арналған құрылғылар ғана (жұмыс күйіндегі вагондық баяулатқыштар, бекіту бөлшектері бар түйісу сымдары, бағананың суды алу кезіндегі бұрылатын бөлігі) құрауы мүмкін;
- 33) қызметтік тежеу - жылдамдықты азайту немесе поезды көзделген жерде тоқтату үшін сатылармен тежеу;
- 34) локомотив - поездардың немесе бөлек вагондардың темір жолдармен

қозғалысын қамтамасыз ететін теміржол жылжымалы құрамы;

35) локомотив бригадасы - локомотивтерге, сондай-ақ моторвагонды поездаға қызмет көрсету үшін тағайындалатын қызметкерлер;

36) маневрлік құрам - өзара және маневрлер жүргізуші локомотивке тіркелген вагондар тобы. Бір вагонға тіркелген локомотивте маневрлік құрам ретінде қ а р а л а д ы ;

37) моторвагонды жылжымалы құрам - жолаушыларды тасымалдауға арналған моторвагонды поезда (электр поезда, дизель-поезда, рельстік автобустар) құралатын моторлы және тіркеме вагондар;

38) озу пункті - жол тармақтары бар, поездады басып озуға жол беретін және қажетті жағдайларда поезды бір бас жолдан екіншісіне ауыстыруға жол беретін қос жолды желілердегі бөлектенген пункт;

39) орталықтандырылған бағыттама - үшкірлері (ал жылжымалы өзекшесі бар айқастырмасы болған кезде өзекшесі де) бір орталық пункттен басқарылатын арнайы құрылғылармен бұрылатын бағыттама;

40) орталықтандырылмаған бағыттама - үшкірлері қолмен тікелей бағыттамадың жанындағы бұру механизмінің көмегімен бұрылатын бағыттама;

41) поездадың аса қарқынды қозғалысы - кесте бойынша жолаушылар және жүк поездадың (қосындысында) қос жолды учаскелерде тәулігіне 100 жұптан артық және дара жолды учаскелерде 48 жұптан артық қозғалу мөлшерлері;

42) поездадың қарқынды қозғалысы - кесте бойынша жолаушылар және жүк поездадың (қосындысында) қос жолды учаскелерде тәулігіне 50 жұптан артық және дара жолды учаскелерде 24 жұптан артық қозғалу мөлшерлері;

43) поездық диспетчерлік байланыс - қызмет көрсетілетін диспетчерлік учаскеге кіретін теміржол станциялары кезекшілері мен поезд диспетчерлерінің арасындағы қызметтік келіссөздер жүргізуге арналған байланыс;

44) радиобұғаттау - цифрлық радиобайланыс желісінің негізіндегі поезда қозғалысын интервалды реттеуші жүйе;

45) разъезд – коммерциялық операцияларды жүзеге асыра алатын, поездадың айырылысуы және озуы үшін тағайындалған жол тарамдары бар дара жолды желілердегі бөлектенген пункт;

46) рефрижераторлы поезд - рефрижераторлық вагондардан құралған поезд;

47) сақтандырғыш тұйық - жылжымалы құрамның поездадың жүру маршруттарына шығуының алдын алуға арналған жол;

48) созылмалы еңіс - тіктігі мен ұзындығының келесі мәндері болған кездегі еңіс:

Т і к т і г і

0,008-ден 0,010-ға дейін

0,010-нан 0,014-ға дейін

Ұ з а қ т ы ғ ы

8 км және одан артық

6 км және одан артық

0,014-нан 0,017-ға дейін 5 км және одан артық
0,017-нан 0,020-ға дейін 4 км және одан артық
0,020-нан және одан тік 2 км және одан артық;

49) станция - поездарды қабылдау, жөнелту, айыру және озу жөніндегі операцияларды, жүктерді қабылдау, беру және жолаушыларға қызмет көрсету, ал дамыған жол құрылғылар болған кезде – поездарды тарату және қалыптастыру жөніндегі операцияларды және поездармен техникалық операцияларды жүргізуге мүмкіндік беретін жол тарамдары бар бөлектенген пункт;

50) станция бойынша кезекші - поездарды қабылдауды, жөнелтуді және өткізуді, сондай-ақ станцияның бас және қабылдау-жөнелту жолдары бойынша (маневрлік диспетчер жоқ жерде – басқа да жолдар бойынша) жылжымалы құрамның басқа қозғалыстарын жеке өзі басқаратын станция басшысының а у ы с ы м д ы қ к ө м е к ш і с і ;

51) станцияаралық поездық байланыс - көршілес теміржол станцияларының теміржол станциялары кезекшілері арасындағы қызметтік келіссөздер жүргізуге а р н а л ғ а н б а й л а н ы с ;

52) станциялар арасындағы аралық - станциялармен, разъездермен және озу пункттерімен ш е к т е л г е н а р а л ы қ ;

53) станциялық орталықтандыру қосыны - станциядағы орталықтандырылған бағыттамаалар мен сигналдар тобын басқару шоғырландырылған қосын;

54) тежеу жолы - машинист шұғыл тежеу кран тұтқасын тежеу жағдайына аударған сәттен бастап толық тоқтағанға дейінгі уақыт ішінде поезд жүріп өтетін қашықтық. Тежеу жолдары тежеу түріне (қызметтік, толық қызметтік және ш ұ ғ ы л) қ а р а й б ө л і н е д і ;

55) темір жол-құрылыс машиналары - АЖҚ-ның құрылыс, жөндеудің барлық түрлері, темір жол желісінің құрылыстары мен құрылғыларын күтіп ұстау және оларға техникалық қызмет көрсету бойынша жұмыстарды орындайтын бір немесе бірнеше жұмыс органдары бар түрінің бірі;

56) технологиялық кідіру - жөндеу-құрылыс жұмыстарын жүргізу үшін аралық, аралықтың немесе станцияның жекелеген жолдары бойынша поездардың қ о з ғ а л ы с ы т о қ т а т ы л а т ы н у а қ ы т ;

57) тиеу габариті - жүк (орамасын және бекітпесін ескергенде) түзу көлденең жолда тұрған ашық жылжымалы құрамда сыртқа шықпай орналасуы тиіс шекті көлденең (жол осіне перпендикуляр) к е с к і н ;

58) түйіспе желісі - электр энергиясының тартымдық қосалқы станциялардан электр жылжымалы құрамның ток қабылдағыштарына берілуін қамтамасыз ететін сымдардың, конструкциялар мен жабдықтардың жиынтығы;

59) уәкілетті орган - темір жол көлігі саласында басшылықты, сондай-ақ Қазақстан Республикасының заңнамасында көзделген шегінде салааралық

үйлестіруді жүзеге асыратын орталық атқарушы орган;

60) ұстағыш тұйық - басқаруын жоғалтқан поезды немесе қозғалыстағы поездың бір бөлігін тоқтатуға тағайындалған жол;

61) шаруашылық поезы - жұмыс істеп тұрған локомотивтен немесе локомотив ретінде қолданылатын өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамнан, теміржол ұйымының арнайы және техникалық қажеттіліктері үшін бөлінген вагондардан, магистральдық теміржол желісінің құрылыстары мен құрылғыларын күтіп ұстау, оларға қызмет көрсету және жөндеу үшін тағайындалған өздігінен жүретін арнайы және өздігінен жүрмейтін жылжымалы құрамнан қалыптастырылған поезд;

62) шұғыл тежеу - магистральды шұғыл разрядтау және барынша жоғары тежеу күшін іске асыру арқылы поезды дереу тоқтату үшін қолданылатын тежеу.

2. Жылжымалы құрамды және АЖҚ пайдалану тәртібі

1. Жалпы ережелер

3. Жылжымалы құрам, сондай-ақ, магистральдық темір жол құрамына кіретін АЖҚ, тиесілігіне және меншік нысанына қарамастан, осы Қағидалардың талаптарына сәйкес болуы қажет.

4. Теміржол жылжымалы құрамның әр бірлігінде мынадай анық айыру белгілері мен жазбалары болуы тиіс:

1) теміржол жылжымалы құрамы иесінің атауы;
2) нөмірі, жасалған күні мен орны көрсетілген жасаушы зауыттың тақтайшасы;

3) нормалар мен қағидаларда белгіленген орындарда құрама бөлшектерінде сәйкестендіру нөмірлері мен қабылдау таңбалары;

4) белгіленген жөндеу түрлері жүргізілген күні мен жері (локомотивтерден басқа);

5) ыдыстың салмағы (локомотивтерден басқа).
Бұдан басқа, мынадай жазбалар жазылуы тиіс:

1) локомотивтерде, моторвагонды теміржол жылжымалы құрамда және АЖҚ - конструкциялық жылдамдығы, сериясы мен бортының нөмірі, тіркелген орнының атауы, резервуарлардың, бақылау аспаптарының және куәландырылғаны туралы тақтайшалар мен жазбалар;

2) жолаушылар вагондарында, қызметкерлерді жұмыстарды жүргізу орнына және кері қарай жеткізу көзделіп отырған моторвагонды теміржол жылжымалы құрам мен өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамда – орындар саны;

3) жүк, почта, багаж вагондарында - жүк көтергіштігі.

Әр локомотивке, вагон мен моторвагонды және АЖҚ-ның әр бірлігіне техникалық және пайдалану сипаттамалары қамтылған техникалық паспорт (формуляр) жүргізіледі.

5. Қозғалыс қауіпсіздігіне қауіп төндіретін ақаулары бар жылжымалы құрамды, соның ішінде АЖҚ пайдалануға және поездарда жүруге жіберілуге рұқсат етілмейді.

6. Жылжымалы құрам және АЖҚ белгіленген мерзімде жоспарлы-ескерту жөндеу түрлерінен және техникалық қызмет көрсетуден өтуі тиіс.

Жыл сайынғы метрологиялық тексеруден аппаратурасы өндірушінің пайдалану құжаттарына сәйкес жоспарлы жөндеуден өтпеген: техникалық қызмет көрсету кемінде жылына 1 рет, орташа жөндеу 2 жылда кемінде 1 рет, жаңғырту 4-6 жылда кемінде бір рет болмаса, жолөлшеуіш құралдармен және дефектоскопты аппаратурамен жабдықталған АЖҚ-дар қолданысқа жіберуге рұқсат етілмейді.

7. Темір жол жылжымалы құрамының иелері және оны күтетін теміржол көлігі қызметкерлері дұрыс техникалық жай-күйін, оған техникалық қызмет көрсетуді, жөндеуді және теміржол жылжымалы құрамының белгіленген қызмет көрсету уақытын сақтауды қамтамасыз етеді.

8. Жылжымалы құрамның және АЖҚ техникалық жай-күйін локомотив бригадалары немесе АЖҚ бригадалары техникалық қызмет көрсету орындарында қазіргі заманғы диагностика құралдарымен жабдықталған, жүк және жолаушылар деполарында, заводтарда және жөндеу базаларында, жол машина станцияларында және АЖҚ арналған деполарда кешенді және мамандандырылған бригадалары жүйелі түрде тексеріп отыруы тиіс.

9. Техникалық қызмет көрсету мен жөндеуді тікелей жүзеге асыратын қызметкерлер, тиісті зауыттардың, деполардың, жөндеу кәсіпорындарының, соның ішінде АЖҚ деполарының, жол машина станцияларының, дистанциялардың, шеберханалардың және техникалық қызмет көрсету пункттерінің шеберлері мен басшылары техникалық қызмет көрсету мен жөндеудің сапасын және жылжымалы құрам мен АЖҚ қозғалыс қауіпсіздігін қадғалайды.

10. Тартқыш жылжымалы құрам, сондай-ақ жолаушылар вагондары, АЖҚ жылына екі рет (көктемде және күзде) комиссиялық түрде қарап тексеріледі.

Техникалық қызмет көрсету және жөндеу түрлері мен уақытын уәкілетті орган белгілейді.

11. Локомотивтік, сондай-ақ жолаушылар, моторвагонды және АЖҚ орнатылған қауіпсіздік және поездық радиобайланыс құрылғылары осы құрылғылардың жұмысын тексеру және оларды реттеу арқылы бақылау пунктінде кезең-кезеңмен қарап тексеріледі.

Қауіпсіздік және поездық радиобайланыс құрылғыларын тексеру мерзімділігі инфрақұрылымның және теміржол жылжымалы құрамның иеленушілері белгілейді.

12. Жұмыс істеп тұрған локомотивтерді, моторвагонды және АЖҚ, оларды пайдалана алатын қызметкердің қадағалауынсыз депо жолдарында және кәсіпорындардың жолдарында, ал АЖҚ машиниссіз және жүргізушісіз немесе олардың көмекшісінің станциялық жолдарда қалдыруға рұқсат етілмейді.

13. Пайдаланылатын теміржол жылжымалы құрамының құрылғысына пайдалану сипаттамаларына әсерін тигізетін өзгерістер енгізуге, пайдалану құжаттамасының талаптарын сақтай отырып рұқсат етіледі.

14. Жүк және жолаушылар вагондарының, тартқыш жылжымалы құрам мен АЖҚ қызмет ету мерзімін ұзарту тәртібін уәкілетті орган белгілейді.

2. Локомотивтер мен моторвагонды жылжымалы құрамды пайдалану тәртібі

15. Локомотивтер мен моторвагонды теміржол жылжымалы құрамды (өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамды) поездардың айналым бағыттары бойынша инфрақұрылымның поездық радиобайланыс жүйесімен үйлесетін (инфрақұрылымда пайдаланған жағдайда) поездық радиобайланыс құрылғыларымен, белгіленген көрсеткіштерді тіркейтін жылдамдық өлшегішпен, автоматты локомотивтік сигнализацияның локомотивтік құрылғылармен және қауіпсіздік құрылғылармен жарақтандырылуы қажет.

16. Жолаушылар локомотивтері жоғары вольтті жылыту үшін қуатты іріктеу, электрпневматикалық тежегіштерді басқару құрылғыларымен жарақтандырылады. Жүк поездарының локомотивтері магистральды тежегіш тығыздығын бақылау үшін құрылғылармен, аспаптармен жабдықталады.

17. Поездық локомотивтерге және моторвагондық поездарға бір машинист қызмет көрсеткен кезде мынадай қауіпсіздік құралдарымен және құрылғыларымен:

- 1) поездың тежелуін автоматты басқару жүйесімен немесе кешенді локомотивтік қауіпсіздік құрылғысымен, сондай-ақ машинистің сергектігін бақылау жүйесімен;
- 2) артқы көрініс айналарымен немесе басқа ұқсас құрылғылармен;
- 3) автоматты өрт сөндіру жүйесімен және өртсөндіргіш жүйемен;
- 4) тежеу бұғаттамасымен;
- 5) автожүргізу жүйесімен жарақтандырылады.

Моторвагонды жылжымалы құрам есіктердің жабылуын бақылау сигнализациясымен және «жолаушы-машинист» байланысымен жабдықталады.

18. Бір машинист қызмет көрсететін маневрлік локомотивтер:

- 1) оларды вагондардан дистанциялық ағыту құрылғыларымен;
- 2) екінші басқару пультімен;
- 3) артқы көрініс айналарымен;
- 4) машинист кенеттен локомотив жүргізу қабілетінен айырылған кезде автоматты тоқтату құрылғыларымен жабдықталады.

Созылмалы еңістері мен өрлеулері бар аз қамтылған учаскелердегі жүк қозғалысының маневрлік жұмысы кезінде шығару, тапсыру, диспетчерлік және басқа жұмыс түрлерімен айналысатын локомотив, сондай-ақ локомотив тартқыштары жолаушы қозғалысындағы, моторвагонды жылжымалы құрамды қоспағанда поезд локомотивтерінің бір машинисіне қызмет көрсетуге рұқсат етіледі.

19. Локомотивтерге және моторвагондық поездарға бір машинистің қызмет көрсетуін олардың қауіпсіздік құрылғыларымен қамтамасыз етілуіне және жабдықталуына қарай кезең-кезең бойынша жүргізуге рұқсат етіледі.

20. Белгіленген қызмет көрсету мерзімі өткен локомотивтер мен моторвагонды жылжымалы құрамды жүк және жолаушы поездарға беруге рұқсат етілмейді.

21. Бірнеше локомотивтерге немесе қосылған секцияларға бір кабинадан басқарылатын бір локомотив бригадасымен қызмет көрсетіледі.

22. Мынадай ақаулылықтардың ең болмаса біреуі болған жағдайда локомотивтерді, моторвагонды және жылжымалы құрамды пайдалануға шығаруға рұқсат етілмейді:

- 1) дыбыс сигналын беруге арналған аспаптың ақаулығы;
- 2) пневматикалық, электрпневматикалық, қол тежегіштердің немесе сығымдағыштың ақаулығы;
- 3) ең болмаса бір тартымдық электр қозғалтқышының ақаулығы немесе өшіп қалуы;
- 4) автоматты локомотивтік сигнализациясының немесе қауіпсіздік құрылғыларының ақаулығы;
- 5) автотоқтатудың немесе машинистің сергектігін тексеру құрылғыларының ақаулығы;
- 6) жылдамдық өлшегіштің және оның құрылғыларының реттеуші жетегінің ақаулығы;
- 7) поезддық және маневрлік радиобайланыс құрылғыларының ақаулығы, ал моторвагонды жылжымалы құрамда - «жолаушы-машинист» байланысының ақаулығы;
- 8) гидродемпферлердің, аккумуляторлық батареяның ақаулығы;
- 9) автотіркегіш құрылғылардың ақаулығы, соның ішінде ағыту тұтқышы

- шынжырының үзілуі немесе оның деформациясы;
10) құм беру жүйесінің ақаулығы;
11) прожектордың, буферлік шамның, жарықтандырудың, бақылау немесе өлшеу аспабының ақаулығы;
12) қамыттағы, серіппелі іліністегі немесе серіппенің түпкі табағындағы жарық, серіппе табағының сынуы;
13) букс корпусындағы жарық;
14) букстық немесе моторлы-осьтік мойынтіректің ақаулығы;
15) бөлшектердің жолға түсіп қалуынан сақтандыратын конструкцияда көзделген құрылғының болмауы немесе оның ақаулығы;
16) тартқыш тісті берілістің ең болмағанда бір ғана тісінің жарығы немесе с ы з а т ы ;
17) жаққыш майдың ағып кетуіне әкелетін тісті беріліс қаптамасының, жоғары вольтты камераның қорғағыш бұғаттауының ақаулығы; ток қ а б ы л д а ғ ы ш т ы ң а қ а у л ы ғ ы ;
18) өрт сөндіру құралдарының, автоматты өрт сөндіру сигнализациясының ақаулығы (локомотив конструкциясында көзделген);
19) қысқа тұйықталу токтарынан, асқын жүктемеден және асқын кернеуден қорғау, дизельдің авариялық тоқтауынан сақтандыру құрылғыларының ақаулығы ;
20) дизельден тарсылдау, бөтен шуыл дыбыстарының пайда болуы;
21) электр жабдығының қорғаныш қаптамаларының болмауы;
22) локомотивті басқарудың микропроцессорлық жүйесінің ақаулығы.
23. Локомотивтерде және моторвагонды жылжымалы құрамда орнатылған манометрлерге, сақтандырғыш клапандарға, сондай-ақ электр энергиясы мен отынның жұмсалуын тіркейтін аппараттар мен аспаптарға пломба салынады.
24. Электр сақтандырғыш құрылғылары, өрт сөндіру құралдары, өрт сигнализациясы және локомотивтердегі және моторвагонды жылжымалы құрамдағы автоматика, манометрлер, сақтандырғыш клапандар, ауа резервуарлары белгіленген мерзімдерде сынақтан және куәландырудан өткізіледі .

3. Вагондарды пайдалану тәртібі

25. Вагондардың барлық элементтері беріктігі, орнықтылығы және техникалық жай-күйі бойынша поездардың қауіпсіз және жатық қозғалуын қ а м т а м а с ы з е т у і т и і с .

26. Электр жылытуы бар жолаушылар поездарына қосылатын вагондар электр жылытуды автоматты басқару жүйесімен жабдықталуы тиіс.

27. Поездарға тасымалданатын жүктердің қауіпсіздігін сақтай алмайтын жүк вагондарды қоюға рұқсат етілмейді.

28. Поездарға электрпневматикалық тежегішінің, электр жабдықтарының, өрт сөндіру сигнализациясының, тасымалдау жағдайларын бұзатын ауаны баптау, желдету, жылыту жүйесінің ақаулықтары және жолаушыларды, жолаушылар вагондарын, сондай-ақ жолаушылар поезы бастығының (механик-бригадирінің) локомотив машинисімен радиобайланысы жұмыс істемейтін радиокупесі (штабтық) бар жолаушылар вагондарын қосуға рұқсат етілмейді.

29. Жүк тиеуге және адамдарды отырғызуға техникалық қызмет көрсетуге ұсынылмаған вагондарды беруге рұқсат етілмейді. Оларды жарамды деп тану туралы жазба арнайы журналға жазылады.

Техникалық қызмет көрсету пункттері жоқ станцияда жүк тиеуге берілетін бос вагондар, сондай-ақ осындай станцияларда қосарланған операцияларда қолдану көзделіп отырған жүк тиелген вагондар қарап тексерілуі, ал олардың ақаулықтары болған жағдайларда жақын маңдағы техникалық қызмет көрсету пунктінде жөнделуі тиіс.

30. Қалыптастыру және тарату станцияларында, жол жүріп келе жатқанда – поездардың қозғалысы кестесінде көзделген станцияларда поездың әр вагоны техникалық қызмет көрсетуден өтеді, ал ақаулықтары анықталған кезде – жөнделеді.

31. Техникалық қызмет көрсету кезінде мыналар тексеріледі:

1) жабдықтардың, тораптардың және бөлшектердің жай-күйі және тозуы және олардың белгіленген мөлшерлерге сәйкестігі;

2) қауіпсіздік және радиобайланыс құрылғыларының, тежегіш жабдықтарының және автотіркегіш құрылғыларының бақылау, өлшеу, және сигнал беру құрылғыларының, электр тізбектері жұмысының дұрыстығы;

3) қозғалғыш бөлігінің жай-күйі және жарамдылығы. Арбашаның екі жағындағы сырғақтар арасындағы қосынды саңылау барлық үлгідегі төрт осьті жүк вагондарында, ЦНИИ үлгісіндегі хоппер-дозаторларды қоса алғанда, 20 мм-ден артық болмайтын және кем дегенде 4 мм, саңылауы 12 мм-ден артық болмайтын және кем дегенде 6 мм болатын көмірді, ыстық агломератты, апатиттерді тасымалдауға арналған хопперлерден және ЦНИИ-2, ЦНИИ-3 үлгісіндегі хоппер дозаторларынан, ВС-50 үлгісіндегі думпкарларынан басқа, ал ВС-80, ВС-82, ВС-85 үлгісіндегі думпкарларында 20 мм-ден артық болмайтын және кем дегенде 12 мм болуы тиіс;

4) сегіз осьті цистернаның бір шетінің екі жағында жалғағыш және шүберін арқалықтарының сырғақтары арасындағы саңылаулар қосындысында 4-тен 15 мм - ге дейін;

5) тасымалданатын жүктің сақталуына кепілдік беретін шанақтың және

цистерналар қазандығының жарамдылығы;

б) өту алаңдарының, арнайы баспалдақтардың және тұтқалардың жарамдылығы;

7) жылжымалы құрам бөлшектері мен жабдықтарының жолға түсіп қалуынан сақтандыратын құрылғылардың болуы және олардың жарамдылығы.

32. Вагондарға техникалық қызмет көрсету және жөндеу технологиялық процеске және поездардың қозғалыс кестесіне сәйкес жүргізіледі.

Техникалық қызмет көрсету пункттерінің қызметкерлері кепілдік учаске шегінде қозғалыс қауіпсіздігі және вагондардың поезд құрамында жарамды күйде жүруін қадағалайды.

Жүк поездары үшін кепілдік учаскелері локомотивтердің айналым учаскелерінің ұзақтығын, автотежегіштерді толық байқау, вагондарға сапалы техникалық қызмет көрсету және коммерциялық қарап тексеру қажеттілігін негізге ала отырып белгіленеді.

33. Жолаушылар поездарының құрамдарын қалыптастыру станцияларының және құрамдардың айналым станцияларының қызметкерлері жолаушылар вагондарының поездың құрамында қалыптастыру және айналым пунктінен поезды таратудың (тағайындалу) соңғы пунктіне дейін қауіпсіз жүріп өтуін қамтамасыз етеді.

34. Жолаушылар вагондарындағы электр қорғау құрылғылары, өрт сөндіру құралдары, өрт сигнализациясы және автоматика кезеңдік сынақтан өткізіледі.

4. Қалпына келтіру және өрт сөндіру поездарының жұмыс тәртібі

35. Қалпына келтіру пойызы Ұлттық инфрақұрылым операторының арнайы құрылымы болып табылады және жылжымалы құрамның рельстерден шығып кетуі мен соқтығысуының салдарларын жоюға арналады.

Ескерту. 35-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

36. Өрт пойызы Ұлттық инфрақұрылым операторының арнайы құрылымы болып табылады және объектілер мен жылжымалы құрамда өрт сөндіру-профилактика жұмыстарын өткізуге және өрттерді сөндіруге арналады.

Кірме темір жолдарындағы және басқа ұйымдардың объектілерінде өртті сөндіру, рельстен шығып кеткен және соғысып қалған жылжымалы құрамның салдарларын жоюды өрт сөндіру және қалпына келтіру поездары шарт бойынша жүзеге асырады.

Ескерту. 36-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн

өткен соң қолданысқа енгізіледі).

37. Қалпына келтіру және өрт сөндіру поездары жөндеудің жоспарлы-ескерту түрлерінен, техникалық қызмет көрсетуді уақытылы өткізу және пайдалану процесінде техникалық жарамды күйде ұсталуы тиіс.

38. Қалпына келтіру поездары орналасқан пункттер арасындағы қашықтық кемінде 300 км болуы тиіс, аз әрекетті учаскелерде кемінде 400 км қашықтыққа рұқсат етіледі. Өрт сөндіру поездарының шығатын учаскелері өрт сөндіру поезының шығу радиусы 100 км-ден артық болмайтын шектелген учаскелердің соңғы пунктіне жеткізу үшін қажетті уақыттың есебінен (1,5 сағаттан артық болмайтын) белгіленеді.

39. Қалпына келтіру және өрт сөндіру поездары тұратын жерлері екі жаққа шығуы бар жолдарда болады және қалпына келтіру және өрт сөндіру поездарының АЖҚ тұруына ғана арналған.

40. Жылжымалы құрамның рельстерден шығып кетуінің салдарын жою, авариялардың, объектілердегі және құрамдағы өрттерді сөндіру, сондай-ақ АЖҚ жетіспеген кезде жұмыста қиындықтардың туындауын, пойыздар қозғалысындағы іркілістердің алдын алу үшін Ұлттық инфрақұрылым операторы бөлімше бойынша бұйрықпен оперативтік резервтегі, жөндеудің жоспарлы түрінен өткен АЖҚ-ны пайдалануға тартады.

Ескерту. 40-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

5. Қар жинағыш және қар тазалағыш техниканы пайдалану тәртібі

41. Ұлттық инфрақұрылым операторы және концессия шарттар бойынша теміржол иесі тиісінше пойыздардың үзіліссіз қозғалысын ұйымдастыруға арналған жағдайларды қамтамасыз етеді.

Ескерту. 41-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

42. Қар жинағыш және қар тазалағыш техника (қар жинағыш пойыздар, соқалы қар тазалағыштар, қар тазалағыш жоңғылар, роторлы қар тазалағыштар) қысқы кезеңдегі жұмысқа Ұлттық инфрақұрылым операторы белгілеген мерзімдерде дайындалады. Қар жинағыш және қар тазалағыш техниканың қысқы кезеңдегі жұмысқа әзірлігін Ұлттық инфрақұрылым операторы белгілейді.

Барлық қар жинағыш және қар тазалағыш техникаға жұмыстардың басшылары, машинистер және олардың көмекшілері тәулік бойына жұмыс істеумен қамтамасыз ету есебінен бекітіледі.

Ескерту. 42-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

43. Қар жинағыш және қар тазалағыш техниканы орналастыру жоспарын, қармен күресудің жедел жоспарын тиісінше Ұлттық инфрақұрылым операторы және концессия шарттары бойынша теміржол иесі бекітеді.

Ескерту. 43-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

44. Қар жинағыш және қар тазалағыш техникасы бар поездар жұмыс басшысының локомотив машинисімен, поезд диспетчерімен, станция бойынша кезекшімен және маневр ауданының операторымен байланысуы үшін радиоаппаратурамен жабдыкталады.

45. Соқалы қар тазалағыштар электрлендірілген учаскелерде жұмыс істеген кезде түйіспе сымының кернеуі алынбайды. Учаскеде жол осінен тіректердің ішкі шетіне дейінгі қашықтық кемінде 3,1 метр болатын түйіспе желісінің тіректері болған кезде соқалы қар тазалағыштардың қанаттарын ашып жұмыс істеуіне рұқсат етілмейді.

46. Роторлы қар тазалағыштар электрлендірілген учаскелерде жұмыс істеген кезде түйіспе сымының кернеуі өшіріледі.

47. Қызмет көрсету иіні бір соқалы қар тазалағыш үшін қар қатты басатын және қар басатын учаскелерде бас жолдың жазылмалы ұзындығының кем дегенде 100-150 км, қар орташа басатын және қар аз басатын учаскелерде кем дегенде 200-300 км-ін құрайды.

48. Күрделі метеорологиялық жағдай кезеңінде, қар жинағыш және қар тазалағыш техника жетіспеген кезде пойыздар қозғалысындағы іркілістер мен қиындықтарды болғызбау үшін Ұлттық инфрақұрылым операторы қар жинау жөніндегі жұмысқа деполық және/немесе күрделі жөндеуден өткен жедел резервтегі қар жинағыш және қар тазалағыш техниканы жұмысқа тартады.

Ескерту. 48-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

6. АЖҚ ұстау тәртібі

49. Жедел резервтегі АЖҚ-ны техникалық қарап тексермей станциядан жөнелтуге рұқсат етілмейді.

50. АЖҚ-ның бригадасының құрамы оның үлгісіне және осы арнайы өздігінен жүретін жылжымалы құрамды басқаруға және көліктік тәртібінде

қызмет көрсетуге тағайындалған жұмысшыларды бөлген жағдайда белгіленеді.

51. Комиссиялық қарап тексерудің нәтижелері, жөндеудің, кезеңдік қызмет көрсетудің түрлері АЖҚ жұмысы, оған кезеңдік техникалық қызмет көрсету және жөндеу журналына жазылады.

52. АЖҚ-ның негізгі тораптары мен жүйелері (электржабдықтары, жылыту, автотежегіш және автотіркеу жабдықтары, жүріс бөліктері) жарамды жай-күйде болуы керек.

53. АЖҚ-ның жұмысқа жарамсыз күйі қозғалыс қауіпсіздігіне қатер төндіретін, қызмет көрсетуші персоналдың денсаулығына қауіп туғызатын, АЖҚ көрінісінің габаритін бұзатын ақаулықтардың болуымен сипатталады.

54. АЖҚ-ның консервацияда тұру уақытын темір жол көлігі ұйымдары, сондай-ақ олардың меншік иелері АЖҚ-ның қызмет ету мерзіміне енгізбейді.

55. АЖҚ-ны пайдалану кезінде жоспарлы-ескерту жөндеу жүйесіне сәйкес жөндеу ұйымдары деполық жөндеуді, күрделі жөндеуді және қызмет ету мерзімін ұзартатын күрделі жөндеуді орындайды.

56. Қызмет ету мерзімі аяқталған АЖҚ-ның техникалық жай-күйін тексеруді тораптар мен бөлшектердің бар зақымдануларын, ақаулықтарын, сондай-ақ конструкциясының негізгі элементтерінің тозу деңгейін анықтау мақсатында қызмет ету мерзімін ұзарту мақсатында техникалық диагностикалау жөніндегі жұмыстарды жүргізу құқығы бар ұйымдар жүргізеді.

57. АЖҚ иелері техникалық пайдалану, жоспарлы жөндеулердің қауіпсіздігі талаптарының және техникалық куәландыру көлемдерін және пайдалану құқығын беретін құжаттарды ресімдеу тәртібін сақтайды.

3. Тежегіш жабдық және автотіркегіш құрылғыларды ұстау тәртібі

58. Жылжымалы құрам, соның ішінде өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрам автоматты тежегіштермен, ал жолаушылар вагондары, моторвагонды жылжымалы құрам және жолаушылар поездарын жүргізуге арналған локомотивтер, бұдан басқа, электрпневматикалық тежегіштермен жабдыкталады. Автоматты тежегіштер вагондардың тиелуіне, құрамның ұзындығына және жол профиліне байланысты тежеудің түрлі режимдерін қолдану мүмкіндігін қамтамасыз етеді.

Жылжымалы құрамның, соның ішінде өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамның автоматты және электрпневматикалық тежегіштер, әр түрлі пайдаланған жағдайда басқару және жұмысына сенімді болуы, жатық тежеуді қамтамасыз ету мүмкіндігі бар, сондай-ақ ауа құбыржолының магистралі ажыраған немесе үзілген кезде және тоқтату кранын (шұғыл тежеу кранын) ашқан кезде поезды тоқтатады.

Жылжымалы құрамның, соның ішінде өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамның автоматты және электрпневматикалық тежегіштері есептік деректер бойынша айқындалған тежеу жолынан артық болмайтын қашықтықта шұғыл тежеген кезде поездың тоқтауына кепілдік беретін тежегіштің басылуын қ а м т а м а с ы з е т е д і .

Шаруашылық, қала маңындағы поездардың құрамына адамдарды тасымалдау үшін енгізілетін жүк вагондары тоқтату кранымен жабдықталады.

Жолаушылар вагондарында және моторвагонды жылжымалы құрамда тоқтату крандары тамбурларда, вагондардың ішінде орнатылады және п л о м б ы л а н а д ы .

59. Локомотивтер, жолаушылар, жүк вагондары, моторвагонды және АЖҚ қол тежегіштерімен жабдықталады. Жүк вагондарының бір бөлігінде құрылымына сәйкес тоқтату краны және қол тежегіші бар өту алаңы болуы тиіс. Теміржол жылжымалы құрамындағы қолмен тежегіштер жарамды жай-күйде ұсталуы қажет және есептік тежегіш қысымын қамтамасыз етуі тиіс.

60. Иінтіректік тежегіш берілістің ажырауы немесе омырылуы габариттен шығып кетуге немесе жолға түсіп қалуға алып келуі мүмкін барлық бөліктерінің сақтандырғыш құрылғылары болуы тиіс.

61. Жылжымалы құрам және АЖҚ теміржол жылжымалы құрам бірліктерінің өздігінен ажырауына жол бермейтін тіркеу құрылғысымен жабдықталады.

62. Автотіркегіш осінің рельс бастиектерінің үсті деңгейінің үстіндегі биіктігі :

1) локомотивтерде, жолаушылар және бос жүк вагондарында - 1080 мм-ден а р т ы қ б о л м а й т ы н ;

2) локомотивтерде және адамдары бар жолаушылар вагондарында – кем д е г е н д е 9 8 0 м м ;

3) жүк вагондарында (жүк тиелген) - кем дегенде 950 мм;

4) АЖҚ-та бос күйінде - 1080 мм-ден артық болмайтын, тиелген күйінде – кем д е г е н д е 9 8 0 м м .

63. Автотіркегіштердің бойлық осьтерінің арасында биіктігі бойынша:

1) жүк поезында - 100 мм-ден артық болмайтын;

2) локомотив пен жүк поезының жүк тиелген бірінші вагоны арасында - 110 м м - д е н а р т ы қ б о л м а й т ы н ;

3) локомотив пен жолаушылар поезының бірінші вагоны арасында - 110 м м - д е н а р т ы қ б о л м а й т ы н ;

4) сағатына 120 км жылдамдықпен келе жатқан жолаушылар поезында - 70 м м - д е н а р т ы қ б о л м а й т ы н ;

5) сондай сағатына 121-140 км жылдамдықпен - 50 мм-ден артық болмайтын;

6) локомотив пен АЖҚ-тың жылжымалы бірліктері арасында - 100 мм-ден

артық болмайтын айырмашылыққа рұқсат етіледі.

Сағатына 161 км және одан артық жылдамдықпен келе жатқан жолаушылар поезы вагондар арасындағы саңылаусыз автотіркегішпен жабдықталады.

64. Жолаушылар вагондарының автотіркегішінде тігінен ауыстырулардың шектегіштері болуы тиіс.

Технология бойынша жолаушылар поезымен тіркеліп жұмыс істейтін АЖҚ-тың, локомотивтің автотіркегішінде тігінен ауыстырулардың шектегіші болуы тиіс.

65. Автотіркегіш құрылғыларының техникалық жай-күйі және поезд құрамындағы вагондардың дұрыс тіркелуін тексеруді жөнелту алдында поездға техникалық қызмет көрсетуді орындаған вагондарды қарап тексеруші жүзеге асырады.

Вагондарды қарап тексерушілері жоқ станцияларда вагондарды поездға тіркеген кезде, сондай-ақ маневрлік жұмыс кезінде вагондардың дұрыс тіркелуі үшін маневрлердің басшысы жауапты болады.

Локомотивтің немесе локомотив ретінде қолданылатын өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамның тиісінше поездың бірінші вагонына немесе басқа өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамға дұрыс тіркелуін локомотивтің немесе локомотив ретінде қолданылатын өздігінен жүретін АЖҚ-тың машинисі жүзеге асырады.

66. Поездық локомотивтің құрамнан ағытылуын және құрамға тіркелуін (соның ішінде тежегіш жеңдерін ажыратуды, жалғастыруды және асуды, шеткі крандарды ашуды және жабуды) локомотив бригадасының қызметкерлері жүргізуі тиіс.

Поезд локомотивін электрлік жылытумен жабдықталған жолаушылар құрамнан ағытуды локомотив бригадасының қызметкері, ал локомотивке вагондарды қарап тексеруші-машинист жалғыз қызмет көрсеткен кезде поездық электр механик жоғары вольтты вагондық электр жалғағыштарын ажыратқан соң ғана жүргізеді. Жылыту электр тізбектерін ажырату ток қабылдағыш түсіріліп тұрғанда жүргізіледі.

Локомотивке жалғыз машинист қызмет көрсеткен кезде поездық локомотивті жүк және жолаушылар поезының құрамына тіркеу және оны осы құрамнан ағыту жөніндегі операцияларды вагондарды қарап тексерушіге, ал вагондарды қарап тексерушілер көзделмеген станцияларда және аралықтарда: жолаушылар поезында - жолаушылар поезының бастығына (механик-бригадиріне), жүк поезында – локомотив машинисіне жүктеледі.

4. Доңғалақ жұбының пайдалану тәртібі

67. Әр доңғалақ жұбының осінде доңғалақ жұбының қалыптастырылу және толық куәландырылу уақыты мен жері туралы белгілер, сондай-ақ қалыптастыру кезінде оны қабылдау туралы таңбалар болуы тиіс.

Доңғалақ жұптары жылжымалы құрам астында қарап тексерілу мен толық куәландырудан өтуі тиіс, сондай-ақ әрбір домалатып қою кезінде тиісті журналдарда немесе паспорттарда тіркелуі тиіс.

68. Жүктелмеген доңғалақ жұбы доңғалақтарының ішкі қырлары арасындағы қашықтық 1440 мм болуы тиіс. Жылдамдығы сағатына 120 км-ден жоғары және сағатына 140 км-ге дейінгі поезддарда айналатын локомотивтерде және вагондарда, сондай-ақ өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамда ауытқулары ұлғаю жағына қарай 3 мм-ден артық болмайтын және кему жағына қарай 1 мм-ден артық болмайтын ауытқуларға рұқсат етіледі, жылдамдығы сағатына 120 км-ге дейін болғанда 3 мм-ден артық болмайтын ауытқуларға р ұ қ с а т е т і л е д і .

1435 мм жолтабанында айналатын жолаушы және жүк вагондарының арбашалар мен доңғалақ жұптарына қойылатын талаптар тиісті нормативтік-техникалық құжаттамамен белгіленеді.

69. Жылжымалы құрамды, сонымен қоса АЖҚ егер оның доңғалақ жұбы осінің кез келген бөлігінде немесе оның құрсауында, дискісінде және доңғалақ күпшегінде жарығы, доңғалақ жұбының жалында сүйірленген қажағы болса, сондай-ақ жол мен жылжымалы құрамның қалыпты өзара байланысын бұзатын доңғалақ жұбының келесі тозулары мен зақымданулары кезінде, пайдалануға беруге және поездармен жүруіне рұқсат етілмейді:

1) қозғалыс жылдамдықтары сағатына 120 км-ден жоғары және сағатына 140 км - г е д е й і н :

локомотивтердің, моторвагонды жылжымалы құрамның, жолаушы вагондарының домалау шеңбері бойынша 5 мм-ден артық сырғанау;

жолдың биіктігі 30 мм болғанда жотаның шыңынан 20 мм қашықтықта өлшегенде локомотивтерде жотаның қалыңдығы 33 мм-ден артық немесе 28 мм-ден кем, ал моторвагонды жылжымалы құрамда, жолаушылар вагондарында жалдың биіктігі 28 мм - жотаның шыңынан 18 мм қашықтықта өлшегенде;

2) қозғалыс жылдамдықтары сағатына 120 км-ге дейін:

Жүріп өту шеңбері бойынша локомотивтерде, сондай-ақ моторвагонды жылжымалы құрамда және алыс сапардағы қатынастағы поездардың жолаушы вагондарында - 7 мм-ден астам, моторвагондық және арнайы өздігінен жүретін жылжымалы құрамда, жергілікті және қала маңы қатынасы поездарының жолаушы вагондарында - 8 мм-ден астам, рефрижераторлық парк вагондарында және жүк вагондарында - 9 мм-ден астам болғанда; жотаның биіктігі 30 мм кезінде жотаның басынан 20 мм қашықтықта өлшеген

кезде локомотивтерде, ал жотаның биіктігі 28 мм жылжымалы құрамда - жотаның басынан 18 мм қашықтықта өлшегенде жалдың қалыңдығы 33 мм-ден астам немесе 25 мм-ден кем болса;

3) арнайы шаблонмен өлшенетін жотаның тігінен қиылысуының биіктігі 18 мм - ден астам болғанда;

4) локомотивтерде, моторвагонды және АЖК, сондай-ақ роликтік букс мойынтіректері және кассеталық үлгідегі мойынтіректері бар вагондарда тереңдігі 1 мм-ден астам, ал тендерлерде 2 мм-ден астам сырғанау сырғақ (ойық) бетінде болғанда.

70. Моторвагонды жылжымалы құрамнан немесе аунақшалы букс мойынтіректері бар тендерден басқа, вагонда жол жүріп келе жатқанда тереңдігі 1 мм-ден артық, бірақ 2 мм-ден көп болмайтын сырғақ (ойық), анықталған кезде мұндай вагонды (тендерді) поездан ағытпастан (жылдамдығы сағатына 100 км-ден артық болмайтын жолаушылар поезы, сағатына 70 км-ден артық болмайтын жүк поезы) таяу жердегі, доңғалақ жұбын ауыстыруға арналған құралдары бар техникалық қызмет көрсету пунктіне дейін апаруға рұқсат етіледі.

Сырғақтың көлемі моторвагонды жылжымалы құрамның вагонынан басқа вагондарда 2-ден 6-мм ге дейін, локомотивте және моторвагонды жылжымалы құрамда, сондай-ақ арнайы өздігінен жүретін жылжымалы құрамда 1-ден 2 мм-ге дейін болғанда, поездың ең жақын станцияға дейін сағатына 15 км жылдамдықпен жылжуына, ал сырғақтың көлемі тиісінше 6-дан жоғары 12 мм-ге дейін және 2-ден жоғары 4 мм-ге дейін болғанда сағатына 10 км дейінгі жылдамдықпен, доңғалақ жұбы ауыстырылуы тиіс ең жақын станцияға жетуіне рұқсат етіледі. Сырғақтың көлемі вагон мен тендерде 12 мм-ден астам, локомотивте және моторвагонды жылжымалы құрамның моторлы вагонында 4 мм-ден астам болғанда доңғалақ жұбының көтерілуі немесе доңғалақ жұбының айналуына мүмкіндік бермеу шарты орындалған жағдайда сағатына 10 км жылдамдықпен жылжуына рұқсат беріледі. Бұл ретте локомотив поездан ағытылуы, ал зақымдалған доңғалақ жұбының тежегіш цилиндрлері және тартымдық электрқозғалтқышы (электрқозғалтқыштарының тобы) істен ажыратылуы тиіс.

71. «Patentes Talgo S.L.» компаниясы шығарған жолаушы вагондарының доңғалақтары жасаушы зауыттың технологиялық нұсқаулығының талаптарын және төмендегі қосымша талаптарды қанағаттандыруы тиіс:

1) доңғалақтардың ішкі қырларының арасындағы қашықтық 1440 мм болуы тиіс, «Patentes Talgo S.L.» компаниясы шығарған, жылдамдығы сағатына 160 км-ге дейінгі поездарда айналадағы ауытқулары ұлғаюы жағына 3 мм-ден және азаю жағына да 1 мм-ден аспауы тиіс;

2) жотаның қалыңдығы 28 мм кем болмауы, доңғалақ құрсамасының

калындығы – кем дегенде 40 мм, домалау шеңбері бойынша сырғанауы 3 мм-ден артық болмауы тиіс ;

3) сырғанау шеңбері бойынша доңғалақтар диаметрлерінің айырмашылығы доңғалақ жұбын шығарып қайрау кезінде – 0,5 мм артық болмайды, шығарусыз – 1 мм артық болмайды ;

4) шектес вагондар арбашаларының арасындағы доңғалақ диаметрлерінің айырмашылығы – 5 мм артық болмайды ;

5) сырғанау бетінде тереңдігі 0,5 мм-ге дейінгі сырғақ (ойық) бар болған жағдайда, қозғалыс жылдамдығы сағатына 140 км-ден артық болмауы тиіс ;

6) сырғанау бетінде тереңдігі 0,5 мм-ден 1 мм-ге дейінгі сырғақ (ойық) бар болған жағдайда, қозғалыс жылдамдығы сағатына 120 км-ден артық болмауы тиіс ;

7) тереңдігі 1 мм-ден артық сырғақты байқаған жағдайда ТПҚ талаптарын басшылыққа алу қажет.

5. Темір жол желісінің инфрақұрылымын пайдалану тәртібі

Жалпы ережелер

72. Магистральдық темір жол желісінің құрылыстары мен құрылғылары ақаусыз күйде ұсталуы тиіс .

Құрылыстар мен құрылғылар ақаулықтарының алдын алу және олардың ұзақ қызмет ету мерзімін қамтамасыз ету оларды күтіп ұстау үшін жауапты адамдардың жұмысында ең бастысы болып табылады.

73. Құрылыстар, құрылғылар, механизмдер мен жабдықтар осы Қағидалардың талаптарына сәйкес болуы тиіс. Құрылыстардың, құрылғылардың, негізгі механизмдер мен жабдықтардың аса маңызды техникалық және пайдалану сипаттамалары қамтылған техникалық паспорттары болуы тиіс.

Магистральдық теміржол желісін жөндеу және күтіп ұстау тәртібін уәкілетті органдар бекітеді .

74. Магистральдық темір жол желісінің құрылыстары мен құрылғылары поездардың белгіленген жылдамдықтарымен өтуін қамтамасыз ететін талаптарға сәйкес болуы тиіс :

1) мынадай поездардың қозғалысы кезінде: жолаушылар – сағатына 140 км, рефрижераторлық – сағатына 140 км, жүк – сағатына 120 км.

2) жолаушылар поездарының жүрдек қозғалысы кезінде – сағатына 141 – 200 км .

3) жолаушылар поездарының жоғары жүрдек қозғалысы кезінде – сағатына 201 км және одан артық .

75. Жаңадан шығарылған және қайта жаңғыртылған құрылыстар мен құрылғылар олардың жұмыс істеу тәртібін белгілейтін техникалық құжаттама бекітілген соң ғана қолданысқа енгізіледі.

76. Құрылыстарды жақындату габариттері (бұдан әрі – С және Sp) магистральдық темір жол желісін, теміржолдық кірме жолдарды, олардағы құрылыстар мен құрылғыларды жобалаған, салған, қайта жаңғыртқан кезде, екінші жолдарды электрлендірген және салған кезде, сондай-ақ пайдаланымдағы барлық құрылыстар мен құрылғыларда уәкілетті органмен бекітілген Құрылыстардың жақындау габариттерін қолдану жөніндегі нұсқаулыққа сәйкес с а қ т а л а у ы т и і с .

С мен Sp габариттерінің талаптарына жауап бермейтін қолда бар құрылыстар мен құрылғыларды қайта орналастыруды жоспарлаған кезде, бірінші кезекте, жылжымалы құрам габариттерінің перспективалық жылжымалы құрамын (бұдан әрі – Tпр және Tц), сондай-ақ аймақтық габарит бойынша тиелген жүктерді өткізуді қамтамасыз етпейтін объектілер ескеріледі.

77. Кез келген жөндеу, құрылыс және басқа жұмыстарды жүргізген кезде құрылыстар мен құрылғылардың габариттерін бұзуға рұқсат етілмейді.

78. Қос жолды желілердің аралықтарындағы түзу учаскелердің жолдар осьтерінің арасындағы қашықтық 4100 мм-ден кем болмауы тиіс.

Үш және төрт жолды желілерде екінші және үшінші жолдар осьтерінің арасындағы қашықтық 5000 мм-ден кем болмауы тиіс.

Темір жол станцияларында (бұдан әрі - станциялар) түзу учаскелерде шектес жолдар осьтерінің арасындағы қашықтық 4800 мм-ден кем болмайды, екінші дәрежелі жолдар мен жүк аудандарының жолдарында 4500 мм-ден кем болмайды . Станцияларда бас жолдар шетте орналасқан болса олардың арасындағы қашықтықты 4100 мм етуге рұқсат етіледі. Жүкті тікелей вагоннан вагонға қайта тиеуге арналған жолдардың осьтері арасындағы қашықтықты 3600 мм етуге р ұ қ с а т е т і л е д і .

Аралықтар мен станцияларда қисық учаскелердегі шектес жолдар осьтерінің арасындағы және жол осі мен құрылыстардың жақындау габариті арасындағы горизонтальдық қашықтықтар белгіленеді.

79. Құрылыстарды жақындату габариттері Құрылыстардың жақындау габариттерін қолдану жөніндегі нұсқаулық талаптарына сәйкес болуы тиіс.

80. Көрсетілген габарит шектерінде жүктің дұрыс орналастырылуын тексеру үшін жаппай тиеу орындарында (темір жол кірме жолдарында, теңіз және өзен порттарында, қайта тиеу станцияларында) габарит қақпалары орнатылады. Жолдың жанына түсірілген немесе тиеуге дайындалған жүк құрылыстардың жақындау габариті бұзылмайтындай етіп қойылуы және бекітілуі тиіс.

Жүктің (жол жұмыстарына арналып түсірілген балластан басқа) биіктігі 1200

мм-ге дейін болғанда ол шеткі рельс бастиегінің сыртқы қырынан 2.0 м-ден жақын, ал биіктігі жоғары болғанда 2.5 м-ден жақын тұрмауы тиіс.

2. Жотаның жоспары мен пішіні

81. Темір жолдың барлық элементтері (жер төсемі, жоғарғы құрылысы және жасанды құрылыстар) пайдаланған кезде поездың осы учаскеде белгіленген жылдамдықтармен қауіпсіз және жатық қозғалысын қамтамасыз етуі тиіс.

82. Жол шаруашылығы кәсіпорындарын орналастыру және техникалық жарақтандыру поездар қозғалысының берілген мөлшерлерін белгіленген жылдамдықтармен орындау үшін темір жолдарды, құрылыстар мен құрылғыларды күтіп ұстау мен жөндеу бойынша қажет жұмыстарды орындауды қ а м т а м а с ы з е т у і т и і с .

83. Темір жол қисықтардың радиустары, түзулер мен қисықтардың жанасуы, еңістердің қия беткейлігіне қатысты желінің жоспарына және профиліне сәйкес б о л у ы т и і с .

84. Станциялар, разъездер мен озу пункттері алаңда тігінен орналасуы тиіс. Жекелеген жағдайларда олардың 0,0015-тен тік емес, ал қиын жағдайларда 0,0025-тен түзу емес еңістерде орналасуына рұқсат етіледі.

Аса күрделі жағдайларда барлық үлгідегі разъездер мен озу пункттерінде, не болмаса локомотивтің немесе вагондардың маневр және құрамнан ағытылуы және құрастырылған поездардың ажыратылуы көзделмеген бойлық немесе жартылай бойлық үлгідегі аралық станцияларда станциялық алаңның шектерінде 0,0025-тен асатын еңістерге рұқсат етіледі. Пайдаланудағы станцияларда қабылдау-жөнелту жолдарын ұзартқан жағдайда және вагондардың немесе құрамдардың (локомотивсіз) өздігінен жүріп кетуінің алдын алу шаралар шарттары 0,0025-тен асатын, бірақ 0,010-нан тік емес еңістерге рұқсат етіледі.

85. Вагондардың немесе құрамдардың (локомотивсіз) өздігінен жүріп кетуіне жол бермеу үшін станцияларда, разъездер мен озу пункттерінде вагондарды локомотивтен ағытып алу және маневрлік операциялар жүргізу көзделетін жаңадан салынған және қайта жаңғыртылған қабылдау-жөнелту жолдарының шектегіш бағыттамаалар жағына қарай еңіске қарсы құрылғылары бар бойлық профилі болуы және оны жобалау нормативтеріне сәйкес болуы тиіс.

86. Вагондардың өздігінен басқа жолдарға, поездарды қабылдау және жөнелту маршруттарына шығып кетуінің алдын алу үшін сақтандыру тұйықтарын, қорғағыш бағыттамааларын, лақтырғыш табаншалардың, лақтырғыш үшкірлерді, лақтырғыш бағыттамааларды орналастырылуы, сондай-ақ вагондарды бекітуге арналған стационарлық құрылғыларды қолдану көзделеді.

87. Станциялар, разъездер мен озу пункттері, сондай-ақ жекелеген парктер

мен тартымдық жолдар түзу учаскелерде орналасуы тиіс. Қиын жағдайларда оларды радиусы кем дегенде 1500 м қисықтарда орналастыруға рұқсат етіледі. Ерекше қиын жағдайларда қисықтың радиусын 600 м-ге дейін азайтуға, ал таулы жағдайда 500 м-ге дейін азайтуға рұқсат етіледі.

88. Магистральдық және станциялық жолдардың, сондай-ақ Ұлттық инфрақұрылым операторына және концессия шарттары бойынша теміржол иесіне тиесілі теміржол кірме жолдарының жоспары мен бейіні кезең-кезеңімен аспап арқылы тексеріліп отырады.

Жолдардың жоспары мен бейінін аспап арқылы тексеру, тиісті техникалық құжаттаманы дайындау жөніндегі жұмыстарды ұйымдастыру, сондай-ақ станциялардың масштабтық және схемалық жоспарларын жасау тиісінше Ұлттық инфрақұрылым операторына және концессия шарттары бойынша теміржол иесіне жүктеледі.

Ескерту. 88-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

89. Магистральдық және станциялық жолдарды жөндейтін және күтіп ұстайтын жол шаруашылығының кәсіпорындарында мыналар болуы тиіс:

1) дистанцияда бар жол шаруашылығының барлық құрылыстары мен құрылғылардың сызбалары мен сипаттамалары, сондай-ақ тиісті стандарттар мен нормалар;

2) станциялардың масштабтық және схемалық жоспарлары, барлық бас және станциялық жолдардың, сұрыптау дөңестерінің, сондай-ақ локомотивтер айналатын темір жол кірме жолдарының бойлық бейіндері болады.

90. Сұрыптау, учаскелік және жүк станцияларындағы сұрыптау дөңестерінің, дөңесасты және пішінделген тартымдық жолдардың бойлық бейіндерін үш жылда кемінде бір рет тиісінше Ұлттық инфрақұрылым операторы және концессия шарттары бойынша теміржол иесі тексереді. Барлық станциялардың станциялық жолдарының қалған ұзындығында бейін он жылда кемінде бір рет тексеріледі.

Басты жолдардың бойлық бейін аспап арқылы тексеру жолдарды күрделі және орташа жөндеу кезеңінде жүргізіледі. Жолдың жоспары мен бейінінің өзгеруіне алып келетін қайта құру жүргізілетін магистральдық және станциялық жолдардың учаскелерін жұмысты орындаушылар жұмысты аяқтаған соң тиісінше Ұлттық инфрақұрылым операторына немесе концессия шарттары бойынша теміржол иесіне тиісті құжаттаманы ұсына отырып, тексереді.

Станция аумағында жаңа объектілер салған, қолда барларын кеңейткен немесе басқа орынға ауыстырған кезде осындай жұмыстарды орындайтын кез келген ұйым қолданыстағы станцияның дамуына объектінің байланыстырылуын

белгілейтін орындаушылық құжаттаманы дереу тиісінше Ұлттық инфрақұрылым операторына немесе концессия шарттары бойынша теміржол иесіне беруі тиіс.

Ескерту. 90-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

3. Жолдың жоғарғы құрылысы, жер төсемі және жасанды құрылыстарды пайдалану тәртібі

91. Жер төсемінің үстіңгі жағындағы ені жолдың түзу учаскелерінде жолдың үстіңгі құрылысына сәйкес болуы тиіс. Қолданыстағы желілерде олардың қайта құрылуына дейін жер төсемінің ені кем дегенде: дара жолды желілерде - 5,5 м, қосжолды желілерде - 9,6 м, ал жеке жолды желілердегі жартастық және құрғатқыш топырақтарда кем дегенде - 5,0 м, қосжолды желілерде 9,1 м болуына р ұ қ с а т е т і л е д і .

Жер жиегінің үстіңгі бетіндегі ең аз ені жолдың әр жағынан 0,4 м болуы тиіс.

Радиусы 2000 м-ден кем қисық учаскелерде жер төсемі белгіленген нормалар б о й ы н ш а к е ң е й е д і .

92. Жаңадан салынып жатқан темір жол желілері және екінші жолдар үшін жер төсемінің жоғарғы жағындағы ені Құрылыс нормаларына және осы Қағидалардың талаптарына сәйкес болуы тиіс.

Сулар жайылатын жерлердегі жер төсемі жиегінің қыры қатты желдер кезінде соғылатын толқындардың ең жоғары биіктігінен кем дегенде 0,5 м-ге жоғары б о л у ы т и і с .

93. Жолдың түзу учаскелерінде және радиусы 350 м және одан үлкен, қисықтардағы рельстердің бастиектерінің ішкі шеттері арасындағы жолтабан енінің номиналдық көлемі - 1520 мм.

94. Едәуір тік келетін учаскелердегі жолтабанның ені:

1) радиусы 349-дан 300 м-ге дейін ағаш шпалдарда - 1530 мм;

2) радиусы 349-дан 300 м-ге дейін темірбетон шпалдарда - 1520 мм;

3) радиусы 299 м және одан кем барлық шпалдар түрінде - 1535 мм.

95. Темір жол желілерінің учаскелері мен жолдарында радиусы 650 м-ден артық учаскелерде жолтабан енінің номиналдық көлемі 1524 мм пайдалануға р ұ қ с а т е т і л е д і .

96. Бұл ретте, едәуір тіктеу келетін қисықтарда қабылданатын жолтабан:

1) радиусы 650-ден 450 м-ге дейін - 1530 мм;

2) радиусы 449-дан 350 м-ге дейін - 1535 мм;

3) радиусы 349 м-ден және одан кем - 1540 мм.

Жолдың түзу және қисық учаскелерінде жолтабан енінің номиналдық

өлшемдерден ауытқуының шамасы тарылымы бойынша - 4 мм-ден, кеңеюі бойынша - 8 мм-ден, ал қозғалыс жылдамдықтары сағатына 50 км және одан төмен учаскелерде таралымы бойынша - 4 мм-ден, ал кеңеюі бойынша - 10 мм-ден аспауына рұқсат етіледі.

97. Номиналдық мөлшерінен ауытқу шамасы жолтабан енінің 1512 мм-ден кем және 1548 мм-ден артық болуына рұқсат етілмейді.

Жолдардың түзу учаскелерінде жолды пайдалану бір рельстік тіні екіншісінен 6 мм-ге биік етіп ұстауға рұқсат етіледі.

Қисық учаскелерде сыртқы рельс тінінің жоғары тұруы 150 мм-ден артық болмауы тиіс.

98. Көпірлер мен тоннельдер бақылау-габариттік құрылғыларымен қоршалады, хабарлау сигнализациясымен және бөгегіш бағдаршамдарымен жабдықталады.

Жасанды құрылыстар өртке қарсы құралдармен және қарап тексеруге арналған құралдарымен жабдықталуы тиіс.

99. Аса ірі жасанды құрылыстардың және деформацияланатын немесе қиын инженерлік-геологиялық жағдайлардағы учаскелердің тізбесін уәкілетті орган белгілейді. Қоршау жабдықтарын орналастыру тәртібін уәкілетті орган белгілейді.

100. Барлық көпірлер қолданыстағы есептеу нормалары негізінде жүк көтергіштігі бойынша жіктеледі.

101. Жолдың және құрылыстардың жай-күйін бақылау магистральдық темір жол желісінде жол өлшегіш вагондар мен арбашалар, ақауапқыш вагондар, ақауапқыш автотрисалар, ақауапқыш арбашалар, ақаутабу жөніндегі зертханалар, көпірлік, тоннельдік, жолды тексерушілік, габарит-тексерушілік, сынау, жөндеу-тексеру-сүңгуір станциялары қолданылуы тиіс.

102. Темір жолдармен поездар қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін станцияларда және елді мекендерге, мал бағу орындарына және т.б. жақын орналасқан жерлерде қоршау құрылғылары орнатылады.

4. Рельстерді, бағыттамалы бұрмаларды, жол және сигнал белгілерін, темір жолдардың қиылушыларын және өтпелерін пайдалану тәртібі

103. Басты және станциялық жолдардағы рельстер мен бағыттамалық бұрмалар қуаты мен жай-күйі бойынша пайдалану жағдайларына (жүктасымалдылығы, осьтік жүктемелер және поездардың қозғалыс жылдамдықтары) сәйкес болуы тиіс.

104. Бағыттамалық бұрмалар айқастырмаларының маркалары мынадай: бас және қабылдау-жөнелту жолаушы тасушы жолдарда - 1/11-ден тік емес, ал

айқаспалы және айқаспалы бұрмалардың жалғасы болып табылатын жеке бұрмалар - 1/9-дан тік емес, жолаушылар поездары бұрманың түзу жолы бойынша ғана өтетін бағыттамалы бұрмалар айқастырмаларының маркасы 1/9 б о л у ы т и і с .

Мынадай ауытқуларға рұқсат етіледі:

1) 1/9 маркалы бағыттамалы бұрмаларды 1/11 маркасымен ауыстыру бағыттама алқымдарын қайта орнатуға себепші болса, жолаушылар поездарын қ а п т а л ж о л ғ а б ұ р у ғ а ;

2) жүк қозғалысының қабылдау-жөнелту жолдарында - 1/9-дан тік емес, ал симметриялы - 1/6-дан тік емес;

3) басқа жолдарда - 1/8-ден тік емес, ал симметриялы - 1/4,5-тен тік емес.

105. Бас жолдардағы барлық қарсы бағыттамалық бұрмалардың үшкірлері алдынан бастап тепкіш білеулер төселуі тиіс.

106. Қисық учаскелерде басты жолдарға жаңадан бағыттамалық бұрмаларды орнатуға р ұ қ с а т е т і л м е й д і .

Орталықтандырылған бағыттамалар климаттық және басқа жағдайларға байланысты механикаландырылған тазарту немесе қар еріту құрылғыларымен ж а б д ы қ т а л у ы т и і с .

107. Мына ақаулықтардың ең болмағанда біреуі орын алған бағыттамалық бұрмаларды және тұйық қиылысуларды пайдалануға рұқсат етілмейді:

1) бағыттамалық үшкірлердің және тартқыштары бар айқастырмалардың жылжымалы өзекшелерінің ажырауы;

2) үшкірде бірінші тартымның қарсы тұсында, үшкір айқастырманың өзегінің ұшында стрелканың жабық күшінде өлшенетін үшкірдің рамалық рельстен айқастырмалық жылжымалы өзегінің жақтаудан 4 мм және одан да артық кейін қ а л у ы ;

3) үшкірдің немесе жылжымалы өзекшені үгітілуі, бұл кезде жотаның төну қаупі туындайды, және барлық жағдайда ұзындығы: басты жолда 200 мм және одан көп; қабылдау-жөнелту жолдарында 300 мм; өзге станциялық жолдарда 400 мм.

4) үшкір басының немесе жылжымалы өзекшенің ені үстіңгі бетінде 50 мм және одан астам болып келетін қимасында өлшенетін үшкірдің рамалық рельсінің қарсысында және жылжымалы өзекшенің жақтаудың қарсысында 2 мм-ге және одан астамға төмендеуі;

5) айқастырма өзекшесінің жұмыстың қыры мен жанама рельс тік қалпақшасының жұмыстық қырының арасындағы қашықтық 1472 мм-ден кем;

6) жанама рельс пен жақтаудың жұмыс қырлары арасындағы қашықтық 1435 м м - д е н а р т ы қ ;

7) үшкірдің немесе рамалық рельстің омырылуы, айқастырманың (өзекшенің, жақтаудың немесе жанама рельстің) омырылуы;

8) бір бұрандамалы ішпекте контррельстік бұрандаманың немесе қос болтты ішпекте екеуінің де ажырауы.

108. Басты жолдардағы және қабылдау-жөнелту жолдардағы рельстер мен бұрмалық бағыттамалар ақауапқыш арбашалармен тексеріледі.

109. Бақылау бағыттама құлыптарымен:

1) поездарды қабылдау және жөнелту жүргізілетін жолдарда орналасқан, сондай-ақ қорғалатын;

2) 1-класты қауіпті жүктері (жарылғыш материалдары) бар вагондардың тұруына бөлінген жолдарға апаратын;

3) қалпына келтіру және өрт сөндіру поездарының тұруына бөлінген жолдарға апаратын;

4) сақтандырғыш және ұстағыш тұйықтарға апаратын;

5) ақауапқыш вагондардың, жол өлшегіш вагондардың, теміржол құрылыс машиналарын тоқтатып қоюға бөлінген жолдарға апаратын орталықтандырылмаған бағыттамалар жабдықталуы тиіс.

110. Бағыттамалар және айқастырмалардың жылжымалы өзекшелері (дөңестік және сұрыптау жолдарында орналасқандардан басқа), соның ішінде орталықтандырылған және бақылау құлыптары барлары, оларды ілінбелі құлыппен жабудың мүмкіндігі болу үшін үлгі құралдармен жабдықталады. Бұл құралдар үшкірдің рамалық рельске, айқастырманың жылжымалы өзекшесін жақтауға тығыз жанасуын қамтамасыз етуі тиіс.

111. Орталықтандырылмаған бағыттамалар бас және қабылдау-жөнелту жолдарында орналасқан жарық берілетін немесе жарық берілмейтін бағыттамалы нұсқағыштармен жабдықталады, бұл станциялардың техникалық-басқару актілерінде (бұдан әрі - ТБА) көрсетіледі.

Электрлік орталықтандыруға қосылған бағыттамалар және сұрыптау парктерінің бағыттағыш бұрманың алқымы нұсқағыштармен жабдықталмайды.

112. Бағыттамалық бұрмаларды және тұйық қиылысуларды жөндеуді және ағымдағы ұстауды бағыттамалық нұсқағыштарды, лақтырғыш табандықтарды, лақтырғыш үшкірлерді, лақтырғыш бағыттамаларды, вагондарды бекітуге арналған стационарлық құрылғыларды, бұрылмалы білеулерді, топсалық-иінді тұйықтағыштарды орнатуды, жөндеуді және күтіп ұстауды жол шаруашылығы кәсіпорындары жүргізеді.

Бұл құрылғылардағы қолданылатын автоматика және телемеханика құралдарын жөндеуді және оларға техникалық қызмет көрсетуді сигнализация және байланыс шаруашылығы кәсіпорындары жүргізеді.

113. Темір жолдардың басқа темір жолдармен, трамвай, троллейбус

желілерімен, автомобиль жолдарымен және қала көшелерімен қиылысулары уәкілетті органдар келісім бойынша жүзеге асырылады.

114. Темір жолдар арқылы олардың белгіленбеген жерлері арқылы көлік құралдарының және өздігінен жүретін машиналардың, сондай-ақ мал айдап өтуге р ұ қ с а т е т і л м е й д і .

115. Инженерлік коммуникация, құбыржолдар, өтпе, байланыс желісі, электр беруді, мұнай құбыржолдары, газ құбыржолдарын, сондай-ақ олардың теміржолмен қиылысатын объектілерді немесе олардың өте жақын орналасқан жолақ бұрамасының шегінде орналасқан құрылыстарды орналастыру, салу және пайдалану шарттары оған тапсырыс беруші мен тиісінше Ұлттық инфрақұрылымның операторы немесе концессия шарттары бойынша теміржол иесі арасындағы шарт бойынша анықталады.

Ескерту. 115-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

116. Кірме жолдардың магистральдық және станциялық жолдарға жалғасуы тиісінше Ұлттық инфрақұрылым операторының немесе концессионердің келісімімен жүзеге асырылады.

Жаңадан салынып жатқан магистральдық жолдардың бас жолдармен жанасуына уәкілетті органның келісімімен рұқсат етіледі.

Ескерту. 116-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

117. Магистральдық темір жол желісінің бір деңгейде қиылысатын, сондай-ақ желілердің, темір жол кірме және қосылу жолдарының басты жолдарға қосылатын жерлерінде аралықтар мен станцияларда сақтандырғыш тұйықтары немесе қорғағыш бағыттамаалар орналасуы тиіс.

Темір жолдардың кірме және қосылу жолдарының қабылдау-жөнелту жолдарына және басқа станциялық жолдарға қосылу жерлерінде жылжымалы құрамның өздігінен станцияға немесе аралыққа қарай шығып кетуіне жол бермеу үшін сақтандырғыш тұйықтары, қорғағыш бағыттамаалар, лақтырғыш табандықтар, лақтырғыш үшкірлер немесе түсіргіш бағыттамаалар болуы тиіс.

Сақтандырғыш тұйықтардың пайдалы ұзындығы кем дегенде 50 м болуы тиіс

118. Созылмалы еңістері бар аралықтарда, сондай-ақ осындай аралықтарды шектейтін станцияларда сақтандырғыш тұйықтар көзделеді.

119. Бас жолдардың жанында жол және сигнал белгілері орнатылады. Бағыттамалық бұрмалардың жанында және жолдар қосылатын басқа жерлерде шектік бағаншалар орнатылады.

Темір жолға бөлінген белдеу шекарасын көрсету үшін, сондай-ақ жер төсемінің көрінбейтін құрылыстарын жер бетінде белгілеу үшін ерекше жол белгілері орнатылады.

120. Сигнал белгілері қозғалыс бағыты бойынша оң жақтан, ал жол белгілері оң жағынан километрлер саны бойынша шеткі жол осінен кем дегенде 3100 мм қашықтықта қойылады.

Ойықтарда (жартастықтан басқа) және олардан шыға берістерде жол және сигнал белгілері кюветтер мен науалардың шектерінен тысқары дала жағынан орнатылады. Қатты қар басып қалатын ойықтар мен олардан шыға берістерде (100 м-ге дейінгі шекте) аталған белгілер шеткі жол осінен кем дегенде 5700 мм қашықтықта орнатылады. Сигнал және жол белгілері бағдаршам қалпақшалары, жинақтық трансформаторлық қосалқы станциялар, түйіспе желісінің ажыратқыштары мен разрядтауыштары орнатылған тіректерін қоспағанда, электрленген учаскелерде түйіспелі тораптың тіректерінде орнатылады.

121. Шектік бағаншалар жолтабандар аралығының ортасында қосылатын жолдардың осьтерінің арасындағы қашықтық 4100 мм-ге тең тұсында орнатылады. Т габариті бойынша салынған жылжымалы құрам айналмайтын пайдаланудағы станциялық жолдарда 3810 мм қашықтықты қалдыруға рұқсат етіледі. Жолтабан аралығының ені азайтылған жүкті аударып тиеу жолдарында шектік бағаншалар жолтабан аралығының ені 3600 мм-ге дейін жететін жерінде орнатылады.

122. Жолдың қисық учаскелерінде бұл қашықтықтарды уәкілетті орган бекіткен Құрылыстардың жақындау габариттерін қолдану жөніндегі нұсқаулықта белгіленген нормаларға сәйкес ұлғайтылады.

5. Автоматика, телемеханика және телекоммуникациялардың техникалық құралдарын пайдалану тәртібі

123. Сигнал команда болып табылады және темір жол көлігі қызметкерлерінің сөзсіз орындауына жатады.

124. Поездар қозғалысы және маневрлік жұмыспен байланысты сигнализацияда мынадай негізгі сигналдық түстер қолданылады:

- 1) жасыл - белгіленген жылдамдықпен қозғалуға рұқсат беретін;
- 2) сары - қозғалуға рұқсат беретін және жылдамдықты төмендетуді талап ететін ;
- 3) қызыл - тоқтауды талап ететін;
- 4) айдай ақ – маневрлерге рұқсат беретін;
- 5) көк – маневрлерге тыйым салатын.

125. Бағдаршамның тыйым салатын көрсетуіне жүріс рұқсат етілмейді.

Бағдаршамдардың сөнген сигналдық жарықтары (автоматтық бұғаттаумен жарақтандырылмаған учаскелердегі ескерту белгілерінен, бөгейіш және қайталағыштарынан басқа), олардың түсініксіз көрсетуі, сондай-ақ басқа сигнал аспаптардың түсініксіз сигнал беруі тоқтатуды талап етеді.

Жабық бағдаршаммен (түсініксіз көрсету немесе сөніп қалған) жүріп өту уәкілетті орган бекітетін Темір жол көлігіндегі поездар қозғалысы мен маневрлік жұмыстар жөніндегі нұсқаулықта белгіленген тәртіпке сәйкес рұқсат етіледі.

126. Сигналдық түстер қолдану тәртібі және сигналдық көрсетулердің өту жылдамдығы уәкілетті орган бекіткен Сигнализация жөніндегі нұсқаулықта белгіленеді.

Сигналдарды қабылдауға кедергі жасайтын және сигналдық көрсетулерді бұрмалайтын қызыл, сары және жасыл түсті әшекейлік жаймаларды, плакаттарды және шамдарды орнатуға рұқсат етілмейді.

127. Сигналдық шынылар мен линзалардың түсі белгіленген стандарттарға сәйкес болады.

Магистральдық темір жол желісінде тұрақты сигнал аспаптары ретінде бағдаршамдар қолданылады.

128. Кіру, ескертпелік, өтпелі, бөгейіш және қоршау бағдаршамдардың қызыл, сары және жасыл сигналдық жарықтары жолдың түзу учаскелерінде жақындап келе жатқан поездың локомотивінің басқару кабинасынан күндіз және түнде кем дегенде 1000 м қашықтықта анық көрінеді.

Жолдың қисық учаскелерінде бұл бағдаршамдардың, сондай-ақ бағдаршамдардағы сигналдық жолақтардың көрсетулері кем дегенде 400 м қашықтықта анық көрінуі тиіс. Қатты ойлы-қырлы жерде (таулар, терең ойықтар) аталған бағдаршамдар көрсетулерінің 400 м-ден кем, бірақ 200 м- қашықтық көрінуіне рұқсат етіледі.

Басты жолдардың шығу және маршруттық бағдаршамдардың көрсетулері кем дегенде көрсетулері 400 м-ге дейін, бүйір жолдардың шығу және маршруттық бағдаршамдарының, сондай-ақ шақыру сигналдарының және маневрлік бағдаршамдардың көрсетулері кем дегенде 200 м қашықтықта анық көрінуі тиіс.

129. Барлық кіру және өту бағдаршамдардың және қорғау бағдаршамдарының алдында ескертпелік бағдаршамдар орнатылады. Автобұғаттаумен жабдықталған учаскелерде әрбір өту бағдаршамы келесі бағдаршамға қатысты ескертпелік бағдаршамы болып табылады.

Автоматты локомотив сигнализациясы сигнализация және байланыстың жеке құралы ретінде қолданылатын учаскелерде ескертпелік бағдаршамдары кіру бағдаршамдары алдында орнатылмайды.

130. Үш таңбалы сигнализациясы бар автобұғаттаумен жабдықталған желілерде толық қызметтік тежеу және барынша қолданған жылдамдық кезінде

берілген орын үшін белгіленген тежеу жолынан кем болмауы тиіс, алайда ол жолаушы поезддары үшін сағатына 80 км-ден астам емес кезінде және сонымен қатар автоматты локомотивтік сигнализация мен автоматты құрылғыларының поездың тежегіш жүйесіне әсер етуі үшін қажет уақыт ішінде поезд өтіп үлгеретін жолды есепке алғанда іргелес бағдаршамдар арасындағы қашықтық шұғыл тежеу жолынан кем болмауы тиіс. Бұл ретте, сигналдардың көрінуі 400 м-ден кем учаскелерде, сондай-ақ автобұғаттаумен жаңадан жарақтандырылған желілерден бұл қашықтық кемінде 1000 болуы тиіс.

Үш таңбалы сигнализациясы бар автобұғаттаумен бұрын жабдықталған желілерде жекелеген бағдаршамдар қажетті тежеу жолынан кем қашықтықта орнатылады. Мұндай бағдаршамда, сондай-ақ оның ескертпелік бағдаршамында жарықтық нұсқағыштар орнатылуы тиіс. Станцияларда жарық нұсқағыштар бас жолдың шектес (кіру, маршруттық, шығу) бағдаршамдары арасындағы қашықтық қажетті тежеу жолынан кем болғанда қолданылады.

131. Үш таңбалы сигнализация үшін белгіленген ең аз ұзындықтан қысқа блок-учаскелері болуы талап етілетін қала маңындағы поезддардың қозғалысы ерекше қарқынды желілер төрт таңбалы сигнализациясы бар автобұғаттаумен ж а б д ы қ т а л а д ы .

Үш таңбалы сигнализациямен жарақтандырылған желілерде, олар арқылы жолаушы поезддары сағатына 120 км жылдамдықпен немесе жүк поезддары сағатына 80 км жоғары жылдамдықпен айналғанда, егер қызметтік тежеуді қолдануы барысында локомотивтік бағдаршамның жасыл жарығы сары жарыққа ауысқанда поезддардың жол бағдаршамының алдында тоқтауы қамтамасыз етілсе, олардың белгіленген барынша жылдамдықпен қозғалысы локомотивтік бағдаршамның жасыл жарығы кезінде рұқсат етіледі.

Жартылай автоматты бұғаттауы бар учаскелерде кіру, маршруттық, шығу бағдаршамдары арасындағы қашықтық толық қызметтік тежеу және барынша іске асырылатын жылдамдық кезінде белгілі бір орын үшін белгіленген тежеу жолынан кем болмауы, ал автоматты локомотивтік сигнализациясының жол құрылғылары бар кезінде, сонымен қатар бұл қашықтық автоматты локомотивтік сигнализациясы мен автотоқтату құрылғыларының поездың тежеу жүйесіне ықпал етуі үшін қажет уақыт ішінде поезд өтіп үлгеретін жолды ескергенде жедел тежеу кезінде тежеу жолынан кем болмауы тиіс.

132. Автобұғаттаумен жабдықталмаған учаскелерде ескертпелік бағдаршамдары негізгі бағдаршамдардан жедел тежеу кезінде және барынша іске асырылатын жылдамдық барысында осы орын үшін белгіленген тежеу жолынан кем емес қашықтықта, ал учаскелерде автоматты локомотив сигнализациясының жол құрылғылары болған кезде автоматты локомотив сигнализациясы мен автотоқтату құрылғыларының поездың тежеу жүйесіне ықпал етуі үшін қажет

уақыт ішінде поезд өтетін жолды ескергенде шұғыл тежеу кезінде тежеу жолынан кем болмайтын қашықтықта орнатылады.

Автоматты локомотив сигнализациясы сигнализация және байланыстың жеке құралы ретінде қолданылатын учаскелерде екі шектес блок-учаскенің ұзындығы барынша іске асырылатын жылдамдықта автоматты локомотив сигнализациясы мен автотоктату құрылғыларының поездың тежеу жүйесіне әсер етуі үшін қажет уақыт ішінде поезд өтетін жолды есепке алғанда жедел тежеу кезінде тежеу жолынан кем болмауы тиіс.

133. Бағдаршамдар қозғалыс бағыты бойынша оң жақта немесе олар қоршаған жол осінің үстіне орнатылады. Қоршау және жолмен дұрыс жүріп келе жатпаған поездар үшін өтпелердің алдындағы аралықтарда орнатылатын оларды ескерту бағдаршамдары қозғалыс бағыты бойынша сол жақта орналасады.

134. Бағдаршамдарды оң жақта орнату үшін габариттер болмаған жағдайларда :

1) теріс жолмен келе жатқан поездарды, сондай-ақ теріс жолмен аралықтан қайтып келе жатқан итермелеу локомотивтер мен шаруашылық поездарын станцияға қабылдау үшін орнатылатын кіру бағдаршамдары мен олардың ескертпелік бағдаршамдарды ;

2) екінші жолдарды салу мерзіміне уақытша орнатылатын кіру және өту бағдаршамдарын сол жаққа орнатуға рұқсат етіледі.

135. Маневрлік жұмыс технологиясы жағдайларынан туындайтын жекелеген станцияларда дөңестік бағдаршамдарды сол жақта орнатуға рұқсат етіледі.

136. Қалыпты жанатын сигналдық жарықтары бар бағдаршамдар қолданылады .

Автобұғаттауы бар желілерде олардың алдындағы блок-учаскеге поезд кірген кезде жанатын өту бағдаршамдарында қалыпты жанбайтын сигналдық жарықтарды қолдануға рұқсат етіледі.

137. Басқару құрылғыларының ақаулылығы пайда болған кезде бағдаршамдар автоматты түрде тыйым салатын көрсетуге ауысуы, ал ескертпелік бағдаршамдар - оларға қатысы бар негізгі бағдаршамдардың тыйым салатын көрсетуіне сәйкес ауысуы тиіс .

138. Автобұғаттаумен жабдықталған учаскелерде өту бағдаршамдарының қалыпты көрсетуі ретінде - рұқсаттық көрсетуі, ал кіру, маршруттық және шығу бағдаршамдарының - тыйым салатын көрсетуі болып табылады.

Станция арқылы поездардың тоқтамай өтуі үшін кіру, маршруттық және шығу бағдаршамдары автоматты қимылға ауыса алатын магистральдық темір жол желісінің учаскелерінде рұқсаттық көрсетулері, оларды автоматты жұмысқа ауыстырған кезде қалыпты болып табылады.

Автобұғаттаумен жабдықталмаған учаскелерде кіру, шығу, өту және

маршруттық бағдаршамдарының қалыпты көрсетуі ретінде тыйым салу көрсетуі
б о л ы п т а б ы л а д ы .

139. Кіру бағдаршамдары қарсы бағытты үшкірден немесе оң бағыттағалық бұрманың шектік бағаншасынан бастап есептегенде, бірінші кіру бағыттағалық бұрмасынан 50 м-ден кем емес қашықтықта орнатылуы тиіс.

Бұрын бағыттағалық бұрмадан 50 м-ден кем, бірақ 15 м-ден жақын емес қашықтықта орнатылған кіру бағдаршамдары тұрған орындарынан а у ы с т ы р ы л м а й д ы .

Электрлендірілген учаскелерде кіру бағдаршамдары, сондай-ақ «Станция шегі» деген сигналдық белгілер аралықтардың түйіспелі торабын станциялардың түйіспелі торабынан бөліп тұрған ауалық аралықтардың алдына (аралық жағынан) о р н а т ы л у ы т и і с .

140. Шығу бағдаршамдары әр жөнелту жолдары үшін кеткелі жатқан поезд локомотивінің тұрақтауына арналған орынның алдына орнатылуы тиіс.

Станцияларда поездарды ұзындығы жеткіліксіз жолдардан жөнелткен кезде, поездың басы шығу бағдаршамының сыртына шығып кеткен жағдайда оның сырт жағынан бағдаршамның қайталағыш қалпақшасын орнатуға рұқсат етіледі.

Поездардың тоқтаусыз өтуі өткізілетін жолдардан басқа жолдар тобы үшін топтық шығу және маршруттық бағдаршамдарды орнатуға рұқсат етіледі. Топтық кіру және маршруттық бағдаршамдары поезды жөнелту рұқсат етілетін жолдың нөмірі көрсетілетін маршруттық нұсқағыштармен толықтырылуы тиіс.

141. Автоматтық бұғаттаудың өтпелі бағдаршамдары блок-учаскелер арасындағы шектерде, ал жартылай автоматтық бұғаттаудың өту бағдаршамдары қосынаралық аралығындағы шектерде орнатылады.

Автоматты локомотивтік сигнализациясы сигнализация мен байланыстың жеке құралы ретінде қолданылатын учаскелерде блок-учаскелердің шекарасында «Блок-учаскесінің шегі» деген сигналдық белгілер орнатылады.

Қосжолды аралықтарда локомотивтік бағдаршамның сигналдары бойынша теріс жолмен қозғалған кезде, дұрыс жолмен қозғалу үшін орнатылған автобұғаттау бағдаршамы блок-учаскенің шегі болып табылады.

142. Станцияларда поездарды қабылдау және жөнелту маршруттарына кіретін бағыттағалардың кіру, шығу және маршруттық бағдаршамдарымен өзара т ә у е л д і л і г і б о л у ы т и і с .

143. Аралықтарда басты жолдан тарайтын тармақтардың жол бұғаттауының немесе электрлік жезлді жүйенің құрылғылары бар болған жағдайда осы құрылғылармен ең жақын тұрған өтпелі немесе шығу бағдаршамын ашуды немесе жезлді алуды басты жол бойынша бағыттағалардың қалыпты жағдайында ғана мүмкін ететіндей байланыста болады.

144. Бір деңгейдегі қиылысулар және желілердің қосылыстары, сондай-ақ

ажыратылмалы көпірлер тиісінше шектік бағаншалардан немесе көпірдің басынан 50 м-ден жақын болмайтын қашықтықта екі жағынан орнатылған паналағыш бағдаршаммен қоршалады.

Бір деңгейдегі қиылысулар және желілердің қосылыстары кезінде қоршау бағдаршамдарының олардың біреуін ашылуы қайшы маршруттар тыйым салушы көрсетулері кезінде ғана мүмкін болатындай өзара тәуелділігі болады.

145. Автоматты немесе жартылай автоматты бұғаттауы бар учаскелерде орналасқан, басты және қабылдау-жөнелту жолдары бойынша поездарды тоқтатусыз өткізу көзделетін станцияларда кіру және маршруттық бағдаршамдарда бос жолдар бойынша поездарды тоқтаусыз өткізудің сигнализациясы қолданылуы тиіс.

146. Аралықтар жол бұғаттауымен, ал жекелеген учаскелерде аралықтағы екі бағыт бойынша локомотивтік бағдаршамдардың сигналдары бойынша жүргізілетін дербес сигнализация және байланыс құралы ретінде қолданылатын автоматты локомотивтік сигнализациямен жабдыкталады.

147. Автоматты және жартылай автоматты бұғаттау және радиобұғаттаудың құрылғылары олар қоршап тұрған блок-учаскені (станцияаралық немесе қосынаралық аралықты) жылжымалы құрам босатқанға дейін шығу немесе өтпелі бағдаршамның ашылуына, сондай-ақ негізгі электрмен жабдықтаудан резервтегі немесе керісінше ауысу нәтижесінде бағдаршамның өздігінен жабылуына жол бермеуі тиіс.

148. Автоматтық немесе жартылай автоматты бұғаттаумен және радиобұғаттаумен жабдыкталған біржолды аралықтарда станцияда шығу бағдаршамын ашқаннан соң дәл осы аралыққа қарсы бағытпен поездарды жөнелту үшін шығу және өтпелі бағдаршамдарын ашу мүмкіндігіне жол берілмейді.

Сигналдардың осындай өзара тәуелділігі әр жол бойынша екіжақты қозғалысты жүзеге асыру үшін автоматтық және жартылай автоматтық бұғаттаумен жарактандырылған қосжолды және көпжолды аралықтарда болуы тиіс.

Автобұғаттаумен жарактандырылған қосжолды ендірмелері бар біржолды учаскелерде, сондай-ақ қозғалысы автобұғаттау бағдаршамдарының көрсетулері бойынша бір бағытта жүзеге асырылатын жүктасымалдылығы қарқынды желілердің қосжолды және көпжолды аралықтарында локомотивтік бағдаршамдарының сигналдары бойынша қарсы бағытта (теріс жол бойынша) қозғалысты қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін құрылғылар көзделеді. Қолданылатын техникалық шешімдеріне байланысты бұл құрылғылар тұрақты жұмыс істейді немесе жөндеу, құрылыстық және қалпына келтіру жұмыстарын жүргізу кезінде іске қосылады.

Автоматты бұғаттау кезінде барлық бағдаршамдар олар қоршап тұрған блок-учаскелерге поезд кірген кезде, сондай-ақ осы учаскелердің рельс тізбектерінің бүтіндігі бұзылған жағдайда автоматты түрде тыйым салу көрсетуін қ а б ы л д а й д ы .

149. Жол бұғаттауымен жарақтандырылған учаскелерде орналасқан станцияларда бұл құрылғылардың шаруашылықтық поездарға арналған жезл - кілттері, ал поездарды итермейтін локомотивті қайтарып алып, итермелеу қолданылатын жартылай автоматтық бұғаттауы бар учаскелердің станцияларда - итергіш локомотивтерге де арналатын жезл - кілттері болуы тиіс.

Автоматты бұғаттаумен жарақтандырылған біржолды желілерде, сондай-ақ әр жол бойынша екі жақты автобұғаттаумен жарақтандырылған қос жолды аралықтарда, маневрлік жұмыс маневр жасаушы құрамның станция шегінен шығуы арқылы жүргізілетін станцияларда автоматтық бұғаттаудың құрылғылары қажет болғанда оларға қатысы бар маневрлік бағдаршамдармен толықтырылады.

150. Автоматты және жартылай автоматты бұғаттаумен және радиобұғаттаумен жарақтандырылған желілерде орналасқан станцияларда:

1) бос емес жолға қойылған маршрут кезінде кіру бағдаршамының ашылуына ж о л б е р м е й т і н ;

2) басқару аппараттарында жолдар мен бағыттағандардың бос еместігін бақылауын қамтамасыз ететін құрылғылар болуы тиіс.

151. Жартылай автоматтық бұғаттау кезінде станцияларда:

1) жөнелту маршрутында оқшауланған бағыттағандық учаскелердің бастығын бақылауды олардың ақаулылығына байланысты ажырататын;

2) жабылып қалған шығу бағдаршамын, егер поезд одан нақты түрде өтпеген б о л с а қ а й т а д а н а ш а т ы н ;

3) поездың толық құрамымен келіп жеткенінің автоматты бақылауын қамтамасыз ететін құрылғылар болуы тиіс.

152. Автоматты бұғаттау автоматты локомотивтік сигнализациямен және диспетчерлік бақылау құрылғыларымен, ал жартылай автоматты бұғаттау - жолдың белгіленген учаскелерінде автоматты локомотивтік сигнализациямен т о л ы қ т ы р ы л у ы т и і с .

153. Автобұғаттаумен жарақтандырылған учаскелерде поездар қозғалысына диспетчерлік бақылау жүргізу құрылғылары белгіленген қозғалыс бағытының (біржолды аралықтарда) бақылануын, блок-учаскелердің, аралық станциялардағы басты және қабылдау-жөнелту жолдарының бос еместігін, кіру және шығу бағдаршамдарының көрсетулерінің бақылауын қамтамасыз етуі тиіс.

Жаңадан енгізілетін диспетчерлік бақылау жүйелері, осы тармақта аталған талаптарға қоса, автоматика және телемеханика құрылғыларының техникалық жай- күйінің бақылауын қамтамасыз етуі тиіс.

154. Электрлік орталықтандыру құрылғылары:

- 1) бағыттамалар мен бағдаршамдардың өзара тұйықталуын;
- 2) берілген маршрутты қоршайтын бағдаршамды бір мезгілде жаба отырып, бағыттаманың кесіп өтілуін бақылау;
- 3) бағыттамалардың қалпын және жолдар мен бағыттамалы секциялардың бос еместігін басқару аппаратында бақылауды;
- 4) бағыттамалар мен бағдаршамдарды маршруттық немесе бөлек басқару мүмкіндігін;
- 5) маневрлік бағдаршамдардың көрсетулері бойынша маневрлік қозғалыстарды жүргізуді және бағыттамалардың жергілікті басқаруға берілуін қамтамасыз етеді.

Жаңадан енгізілетін бағыттамалар мен бағдаршамдардың электрлік орталықтандырылу жүйелері, осы тармақта аталған талаптарға қоса, автоматика және телемеханика құрылғыларының техникалық күйін бақылауды, диагностикалауды және мониторингілеуді қамтамасыз етеді.

155. Электрлік орталықтандыру құрылғылары:

- 1) бос емес жолға маршрут қойылған кезінде кіру бағдаршамының ашылуына ;
- 2) жылжымалы құрамның астындағы бағыттаманың ауыстырылуына;
- 3) егер бағыттамалар тиісті қалыпқа қойылмаса, осы маршрут бойынша тиісті бағдаршамдардың ашылуына ;
- 4) маршрутқа кіретін бағыттаманың ауыстырылуына немесе қойылған маршрутты шектейтін ашық бағдаршам кезінде қарсы маршрут бағдаршамының ашылуына жол бермейді.

156. Орталықтандырылған бағыттамалардың жетектері мен тұйықтағыштары:

- 1) бағыттамалардың шеткі жағдайларында қысылған үшкірдің рамалық рельске және айқастырманың жылжымалы өзекшесінің жақтауға тығыз жанасуын қамтамасыз етуі ;
- 2) қысылған үшкір мен рамалық рельс немесе жылжымалы өзекшемен жақтаудың арасындағы саңылау 4 мм және одан астам болған кезде бағыттама үшкірлерінің немесе айқастырманың жылжымалы өзекшесінің тұйықталуына жол бермеуі ;
- 3) басқа үшкірді рамалық рельстен кем дегенде 125 мм-ге бұруы тиіс.

157. Кілттік тәуелділік құрылғылары бақылау құлыптарының көмегімен бағыттамалар мен сигналдардың өзара тұйықталуын қамтамасыз етуі тиіс.

158. Бағыттамалардың бақылау құлыптары:

- 1) кілттің тек бағыттаманың жабық күйінде ғана алынуына жол береді;
- 2) бағыттамаларды тек құлыптан суырып алынған кілтте көрсетілген қалпында, үшкірдің рамалық рельске тығыз жанасқан жағдайында ғана жабады;

3) қыстырылған үшкір мен рамалық рельс арасындағы саңылау 4 мм және одан астам болғанда бағыттаманың жабылуына жол бермейді.

159. Сериясы бірдей бағыттамалық бақылау құлыптарды бір станцияның шегінде, ал ірі станцияларда – бір бағыттамалық ауданның және басқа аудандардың онымен іргелес орналасқан бағыттамалық қосындардың шегінде қолдануға тыйым салынады.

160. Диспетчерлік орталықтандыру құрылғылары:

1) бір орыннан бағыттамалар мен бағдаршамдар арқылы бірқатар станциялар мен аралықтарды басқаруды;

2) басқару аппараттарынан бағыттамалардың жағдайы мен бос еместігін, аралықтың, станциялардағы жолдардың бос еместігін бақылау, сондай-ақ кіру, маршруттық және шығу бағдаршамдары көрсетулерін қайталау және өтпелік сигнализация жұмысын бақылау;

3) поездарды қабылдау, жөнелту және маневрлерді орындау бойынша резервтік басқаруға берудің немесе маневрлерді орындау үшін бағыттамаларды жергілікті басқаруға беру;

4) поездардың орындалған қозғалысы кестесінің автоматтық жазбасын;

5) сигнализация мен байланыстың жеке құралы ретінде қолданылатын электрлік орталықтандыруға, автоматтық бұғаттауға және автоматты локомотивтік сигнализациясына және поездың толық құрамымен келіп жеткенін жартылай автоматтық бұғаттауына қойылатын талаптардың орындалуын қамтамасыз етуі тиіс.

161. Диспетчерлік орталықтандырудың жаңа жүйелері блок-учаскелердің жалған бос еместігі кезінде поезд диспетчерінің қозғалыс бағытын өзгерту мүмкіндігін, сондай-ақ автоматика және телемеханика құрылғыларының техникалық күйін бақылауды, диагностикалауды және мониторингілеуді қамтамасыз етеді.

162. Станциялық бұғаттау:

1) қосындардың поездарды және станция ішіндегі маршруттардың қабылдау және жөнелту маршруттарын әзірлеуінің дұрыстығына станция бойынша кезекші жағынан бақылау;

2) әр түрлі қосындардан басқарылатын бағыттамалар мен сигналдардың өзара тұйықталуын;

3) жаңадан енгізілетін жүйелерде автоматика және телемеханика құрылғылары жай-күйінің диагностикасын және мониторингін қамтамасыз етеді.

163. Автоматты өтпелік сигнализациясы тоқтау сигналын беруін автомобиль жолының жағына қарай бастауы тиіс, ал автоматты тоспалар және қоршау құрылғылары поездың темір жол өтпесіне келіп жетуіне дейін көлік құралдарының өтпесін алдын ала босатуы үшін қажетті уақыт ішінде өздерінің

жабық қалыпқа келуі тиіс.

Поезд темір жол өтпесінен толық өтіп болғанға дейін автоматты өтпе сигнализациясы жұмыс істеуді жалғастыруы, ал автоматты шлагбаумдар жабық қалпына келіп үлгеруі тиіс.

164. Autobұғаттауы бар аралықтар және бағыттамалардың электрлік орталықтандыруы бар станциялар жол бойында жұмыс істеп жүрген қызметкерлерді поездың жақындауы туралы хабарландырудың автоматты жүйесімен жоспарларға сәйкес жабдықталады.

165. Автоматты локомотив сигнализациясы кезінде локомотивтік бағдаршамдар поезд жақындап келе жатқан жол бағдаршамдарының көрсетулеріне сәйкес көрсетулерді береді.

Тек қана локомотивтік бағдаршамдардың көрсетулері бойынша қозғалыс кезінде бұл бағдаршамдар алдағы жатқан блок-учаскелердің бос еместігіне немесе бос болуына қарай көрсетулерді береді.

Локомотивтік бағдаршамдар локомотивті, моторвагондық поезды, арнайы өздігінен жүретін жылжымалы құрамды басқару кабинасында орнатылады және сигналдық көрсетулерді тікелей машинистің өзіне және оның көмекшісіне немесе дрезина жүргізушісіне және оның көмекшісіне береді.

166. Локомотивтердегі, моторвагондық поездардағы, АЖҚ-та автоматты локомотив сигнализациясы белгіленген қозғалыс жылдамдықтарын, поездың өзінен-өзі жылжып кетуін және машинист қырағылығын мерзімді түрде тексерілуін бақылауды қамтамасыз ететін қауіпсіздік құрылғыларымен толықтырылуы тиіс. Машинист локомотивті, моторвагонды поезды, АЖҚ-ты, ал дрезина жүргізушісі дрезинаны басқару қабілетінен айырылған жағдайларда, аталған құрылғылар тыйым салушы көрсетуі бар жол бағдаршамының алдында поездың автоматты түрде тоқтауын қамтамасыз етуі тиіс.

167. Autobұғаттаумен немесе сигнализация мен байланыстың жеке құралы ретінде қолданылатын автоматты локомотив сигнализациямен жабдықталған учаскелерде орналасқан станцияларда басты жолдар, жолаушылар поездарын қабылдау және жөнелту жолдары, сондай-ақ поездарды тоқтатусыз өткізуге арналған қабылдау-жөнелту жолдары автоматты локомотив сигнализациясының жол құрылғыларымен жабдықталуы тиіс.

Жартылай автоматты бұғаттау кезінде жақындау учаскелері және станциялардың басты жолдары автоматты локомотив сигнализациясының жол құрылғыларымен жабдықталады.

168. Сұрыптау дөңестерінің механикаландыру және автоматтандыру құрылғылары құрамдардың есептік (жобалық) тарқатылу жылдамдығымен үздіксіз, үзіліссіз және қауіпсіз тарқатылуын қамтамасыз етуі тиіс, бұл ретте әр тежеулік ұстанымдағы тежеу құралдарының қуаты осы жылдамдықта іске

асыруға мүмкіндік беруі және вагондарды сұрыптаудың қауіпсіздігін қамтамасыз етуі тиіс.

169. Механикаландырылған сұрыптау дөңестеріндегі сұрыптау жолдары бойынша ағытпаларды таратудағы құрамдарды тарқатуға қатысатын бағыттамалық бұрмалар дөңестік электрлік немесе дөңестік автоматтандырылған орталықтандыруға қосылуы тиіс.

170. Дөңестік орталықтандыру:

- 1) бағыттамаларды жеке басқаруға;
- 2) құрамның тарқатылуы жүргізілетін барлық бағыттас бағыттамалардың, сондай-ақ жылжымалы құрамның тарқату аймағына шығып кетуіне жол бермейтін күзеттік бағыттамалардың электрлік тұйықталуын;
- 3) басқару пультіңде бағыттамалардың қалпының және бағыттамалық секциялардың бос еместігінің бақылауын қамтамасыз етеді.

171. Дөңестік орталықтандыру жылжымалы құрамның астындағы бағыттаманың бұрылмауына жол бермеуі тиіс.

172. Сонымен қоса, бағыттамаларды дөңестік автоматты орталықтандыру:

- 1) бағдарламалық немесе маршруттық жұмыс режимдері кезінде ағытпалардың тарқауы дөңесінің тарату аймағының бағыттамаларын автоматты басқаруын;
- 2) бұру сәтінде үшкір және рамалық рельс арасында кедергі туындаған жағдайда ағытпаның бағыттамалық секцияға енуіне дейін бағыттаманың бақыланатын қалыпқа автоматты қайтарылуын;
- 3) тарату процесінде бағыттамаларды жеке басқаруға ауысу көшіру мүмкіндігін қамтамасыз етуі тиіс.

173. Автоматтандырылған дөңестік орталықтандыруы бар механикаландырылған дөңестерге қойылатын талаптарды орындауымен қатар автоматтандырылған сұрыптау дөңесінің құрылғылары:

- 1) құрамды жақындатудың және тарқатудың басқаруын және бақылауын;
- 2) ағытпалардың тарқау жылдамдығын автоматтық реттеуді;
- 3) құрамдарды тарқату нәтижелерін бақылап отыруды;
- 4) сұрыптау станциясының ақпараттық-жоспарлау жүйесімен ақпаратпен алмасуды қамтамасыз етеді.

Жаңа жүйелер, осы тармақта аталған талаптармен қоса, автоматика және телемеханика құрылғыларының техникалық жай-күйін бақылауды, диагностикалауды және мониторингілеуді қамтамасыз етеді.

174. Поездың жүрісі кезінде жылжымалы құрамның техникалық жай-күйін автоматты бақылау құралдары:

- 1) алдағы орналасқан станцияның кезекшісіне, ал диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде - поезд диспетчеріне поезд

ақаулы жылжымалы құрамның бар-жоғы және орналасуы және ақаулылықтың түрі жөнінде ақпарат жіберілуін;

2) локомотив машинисіне поездарда ақаулы вагондардың бар-жоғы жөніндегі немесе дауыстық хабарлағыштың поезда ақаулы жылжымалы құрамның бар-жоғы жөніндегі ақпараттың жіберілуін;

3) алдағы орналасқан станцияның кезекшісіне, ал диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде - поезд диспетчеріне ақаулы жылжымалы құрамның болуы және орналасуы және ақаулықтың түрі жөніндегі ақпараттың тіркелуін қамтамасыз етуі тиіс.

175. Поездар мен вагондарда коммерциялық ақауларды автоматтық анықтау құрылғылары (поездар мен вагондарды коммерциялық тексерудің автоматтандырылған жүйесі немесе оның жекелеген элементтері - электрондық габариттік қақпалары, электронды вагон таразылары, телевизиялық бейнебақылау жүйесі):

1) ақпараттың еденүсті құрылғылардан коммерциялық тексеру пункті операторының терминалына поезда ақаулығы бар вагондардың (тиеу габариті, ашық жылжымалы құрамда жүктерді орналастыру мен бекітудің техникалық шарттары бұзылған, асыра жүктелген және т.б.) болуы және орналасуы жөнінде ақпарат жіберуді;

2) жіберілген ақпаратты қағаздағы және басқа тасығыштарға (дискеталарда, бейнетаспаларда) пайдалану және сақтау үшін бере отырып, оператордың терминалдық жабдығында тіркелуін;

3) тиісті құжаттаманың ресімделуін қамтамасыз етуі тиіс.

176. Поездар жүретін маршруттарға жылжымалы құрамның өз бетімен шығып кетуінің алдын алуға арналған құрылғылар: сақтандырушы тұйықтар, қорғағыш бағыттамаалары, лақтыру табандықтары, лақтыру үшкірлері немесе лақтыру бағыттамаалары оларды орталықтандыруға қосу жөніндегі осы Қағидалардың талаптарына (сақтандырғыш тұйықтар үшін – тұйыққа апаратын бағыттама) сәйкес болуы тиіс, қоршау жағдайын бақылауының болуы және жылжымалы құрам мен поездардың басқа жолдар мен қабылдау, жүру және жөнелту маршруттарына өздігімен шығып кетуін болдырмауы тиіс.

177. Магистральдық темір жол желісінің барлық учаскелерінде поездық диспетчерлік, поездық станцияаралық, станциялық, желілік-жол, бағыттамаалы байланыс бар.

Автобұғаттаумен, диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде және барлық электрлендірілген учаскелерде энергодиспетчерлік және аралықтық байланыс бар.

178. Кәбілдік байланыс желілері бар учаскелерде автоматика, телемеханика және байланыс электр механиктерінің қызметтік байланысы болады.

Магистральдық темір жол желісінде байланыс үшін поездар қозғалысын, билет сатуды және желілік бөлімшелердің жұмысын басқару үшін магистральдық, жол, жолдық басқару, билеттік-диспетчерлік, вагондық-диспетчерлік, маневрлік диспетчерлік, ақпараттық-есептеу, жергілікті байланыс орнатады.

179. Магистральдық темір жол желісінің барлық учаскелері поездық радиобайланыспен жабдықталады. Поездық радиобайланыс поезд локомотивтері, моторвагонды поездар, АЖҚ машинистерінің:

- 1) бүкіл диспетчерлік учаске шектерінде поезд диспетчерімен;
- 2) аралықты шектейтін станциялар бойынша кезекшілерімен;
- 3) бір аралықта жүрген қарсы бағытта және ізімен келе жатқан локомотивтердің, моторвагонды поездардың, арнайы өздігінен жүретін жылжымалы құрам машинистерімен;
- 4) өтпелер және деполар бойынша кезекшілермен;
- 5) жөндеу жұмыстарының басшылары және сигналшылармен;
- 6) поездар мен объектілердегі әскерилендірілген күзет атқыштарымен;
- 7) кабинадан шыққан кезде машинистің көмекшісімен;
- 8) жолаушы поезының бастығымен (механик-бригадирімен);
- 9) вагондарды қарап тексеруші-жөндеушілермен екі жақты сенімді байланысын қамтамасыз етуі тиіс.

180. Станциялардың жабылуы салдарынан немесе станциялар бойынша кезекшілерінің кезекшілікті тоқтатуы себебінен аралықтар ұзындығының 15 км-ден астам ұзаруы кезінде радиобайланыстың жаңа жүйелері енгізілгенге дейін поездық локомотивтердің, моторвагонды поездардың және өздігінен жүретін АЖҚ машинистерінің аралықпен жүруі кезінде поезд диспетчерімен тұрақты радиобайланысын қамтамасыз етуге рұқсат етіледі.

Магистральдық темір жол желісінің поездар қозғалысы қарқынды және диспетчерлік орталықтандыруы бар учаскелерінде енгізілетін поездық радиобайланыстың жаңа жүйелері аралықтың ұзақтығына қарамастан, осы тармақта аталған қызметкерлердің сенімді екі жақтылық байланысын қамтамасыз етеді.

181. Станцияларда технологиялық қажеттілігіне байланысты станциялық радиобайланыс, екіжақты парктік байланыс құрылғылары және жолаушыларға ақпарат беруге арналған байланыс қолданылады.

Станциялық радиобайланыс маневрлік және дөңестік радиобайланыс, станциялық технологиялық орталықтардың, вагондар мен локомотивтерге техникалық қызмет көрсету пункттері радиобайланысының, жүк аудандарының вагондарын коммерциялық қарап тексеру пункттері, контейнерлік алаңшалар, техникалық құралдарға (автоматика мен телемеханика, ақпараттандыру,

байланыс, жол, түйіспе желісі) қызмет көрсету және жөндеу бойынша бригадалардың, әскерилендірілген ведомстволық күзет бөлімшелерінің радиобайланысы желілерінде екі жақты байланысты қамтамасыз етеді.

Бір станция шегінде әр түрлі маневрлік аудандар үшін бірдей радиожиіліктерді қолдануға рұқсат етілмейді.

182. Станцияның әр маневрлік ауданы және оған қызмет көрсететін локомотивтер үшін жеке радиожиілік бөлінеді.

Екі жақты парктік байланыс құрылғылары парк шегінде жақсы естілуді қамтамасыз етуі тиіс. Бұл құрылғылар магистральдық темір жол желісі аумағының сыртындағы шуылды азайту үшін бағытты түрде істеуі тиіс.

Поездық және маневрлік жұмыс жөнінде нұсқауларды беруге, сондай-ақ жолаушыларға ақпарат беру үшін арналған екіжақты парктік байланыс құрылғылары үнемі іске қосылуы күйінде болуы, байланыс арналарының үздіксіз жұмысын қамтамасыз етуі, іске қосылған күйінің бақылауы болуы тиіс.

183. Жұктасымалдылығы қарқынды желілердің учаскелері мен станцияларындағы жөндеу жұмыстарын басқару үшін жөндеуші бөлімшелерінің ішінде жұмыстарды басқарушымен, жұмыстарды басқарушының локомотивтер машинистерімен, арнайы өздігінен жүретін жылжымалы құрамның машинистерімен және тиісті қызметтің кезекші аппаратымен сенімді екіжақты байланысты қамтамасыз етуге арналған жөндеу-жедел радиобайланысы қ о л д а н ы л у ы т и і с .

184. Поездық диспетчерлік және бағыттамалы байланысты поездар қозғалысымен байланысты емес мәселелер бойынша сөйлесуге рұқсат етілмейді.

Бағыттамалы байланыс желісіне, орындаушы орталықтандыру қосындарын, бағыттамалы қосындарды және станция бойынша кезекшіні қоспағанда, басқа телефондарды қосуға рұқсат етілмейді.

185. Поездық диспетчерлік байланысқа тек станциялар бойынша кезекшілердің, маневрлік диспетчерлердің, операторлардың, локомотив деполары, ауыстыру пункттері бойынша кезекшілердің, энергодиспетчерлердің және локомотив диспетчерлерінің, сигнализация және байланыс дистанциялары кезекші инженерлерінің ғана телефондарын қосуға рұқсат етіледі. Диспетчерлік орталықтандыруы бар учаскелерде поездық диспетчерлік байланысқа өтпелер бойынша кезекшілердің телефондарын қосуға рұқсат етіледі.

Штатында тасымалдар қызметінің кезекші қызметкерлері жоқ немесе штатында болғанымен олардың тәулік бойына кезекшілігі көзделмеген станцияларда поездық диспетчерлік байланысқа станциялар бастықтарының, автоматика мен телемеханика электр механиктері мен электр монтерлерінің пәтерлерінде орнатылған телефондарды қосуға рұқсат беріледі.

Пәтерлерде орнатылған телефондарды қосуды поезд диспетчері арнайы

аспаппен және сөйлесу кезіне ғана жүргізеді.

186. Аралықтарда поездық диспетчерлік байланыс сымдарына дрежиналар жүргізушілерінің (амалсыз тоқтаған кезде), қалпына келтіру және өрт сөндіргіш поездары бастықтарының, автоматика мен телемеханика электр механиктерінің және қалпына келтіру, жол жұмыстарының және электрмен жабдықтау құрылғылары жөніндегі жұмыстар басшыларының алып жүретін телефондарын уақытша қосуға рұқсат етіледі.

Поездық станцияаралық байланысқа станциялар бойынша кезекшілердің телефондарын, ал автобұғаттауы бар учаскелерде, сонымен қоса аралықтық байланыстың және өтпелер бойынша кезекшілердің телефондарын қосуға рұқсат етіледі.

187. Ұлттық инфрақұрылым операторы белгілейтін тізбеге сәйкес станциялар мен диспетчерлік учаскелердегі пойыздық және станциялық радиобайланыс құрылғылары сөйлесуді құжатталған тіркеу жүйесімен жабдықталады.

Сөйлесуді құжатталған тіркеу жүйесін пайдалану тәртібін Ұлттық инфрақұрылым операторы белгілейді.

Ескерту. 187-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

188. Аралықтардағы байланыс, автоматика мен телемеханиканың кәбілдік желілері жер төсемі шектерінен тыс магистральдық темір жол желісінің бөлінген алқабында салынуы тиіс. Жекелеген жағдайларда кәбілдік желілерді қолданыстағы ережелерді сақтай отырып, жер төсемінде салуға рұқсат етіледі. Талшықты-оптикалық кәбілдер негізіндегі байланыс желілері аспалық әдіспен түйіспелі тораптың немесе автобұғаттау желілерінің тіректерінде орналастырылады немесе қолданыстағы Қағидаларды сақтаумен бұру белдеуінде төселеді.

189. Аспалық әдіспен тартылған кәбілдік байланыс желілері иіліс жебесі барынша төмен түсіңкіреген жағдайда кем дегенде мынадай биіктікте болуы тиіс :

- 1) халық қоныстанбайтын жерлерде жер бетінен - 5,0 м;
- 2) халық қоныстанатын жерлерде жер бетінен - 6,0 м;
- 3) жолаушылар платформаларының бетінен - 4,5 м;
- 4) темір жол өтпелеріндегі автомобиль жолдарының бетінен - 7,0 м.

Автоматика мен телемеханика және байланыс әуе желілері сымдарының төменгі нүктесінен жерге дейінгі қашықтық иіліс жебесінің барынша түсіңкіреуі кем

- дегенде :
- 5) аралықтарда - 2,5 м;
 - 6) станцияларда - 3,0 м;

7) автомобиль жолдарымен қиылыстарда- 5,5 м (қолданыстағы желілерде, олардың қайта құрылуына дейін 4,5 м қашықтықты сақтауға рұқсат етіледі).

190. Темір жол жолдарымен қиылыстарында автоматика мен телемеханика және байланыс әуе желілері сымдарының төменгі нүктесінен рельс бастиегінің үстіне дейінгі қашықтық кем дегенде 7,5 м болуы тиіс. Электрлендірілген темір жол жолдарының автоматика мен телемеханика және байланыс әуе желілерімен қиылысуына рұқсат етілмейді. Мұндай қиылыстар жерасты кәбілдік ендірілмелермен орындалады.

191. Автоматика мен телемеханика және байланыс желілері бұзылған кезде оларды қалпына келтіру мынадай кезектілікпен жүргізіледі:

- 1) поездық диспетчерлік байланыс сымдары;
- 2) жолдық бұғаттамасы, энергодиспетчерлік байланыс сымдары;
- 3) электр асатаяқ жүйесінің, поездық станцияаралық және бағыттамалы байланыстың сымдары; электрмен жабдықтау құрылғыларын телебасқару сымдары; магистральдық байланыс сымдары;
- 4) автоматика мен телемеханиканың және байланыстың қалған сымдары.

192. Учаскеде қолданылатын екі және одан артық байланыс пен автоматика мен телемеханика желілері бір мезгілде бұзылған кезде қалпына келтіру басымдылығы желілердің қуатымен және төмендегі параметрлермен белгіленеді:

- 1) талшықты-оптикалық байланыс желілері;
- 2) металды кәбілдер негізіндегі байланыс желілері;
- 3) байланыс және автоматика мен телемеханиканың әуе желілері.

193. Автоматика мен телемеханика және байланыс құрылыстары мен құрылғылары тартымдық тогының, электрберілісі желілерінің және найзағай разрядтарының кедергі келтіретін және қауіпті ықпалынан қорғалған.

194. Ақпараттық-есептеу жүйесі:

- 1) деректердің енгізілуін, берілуін, өңделуін және сақталуын;
- 2) есептеу нәтижелерінің белгіленген мерзімде тұтынушыларға берілуін;
- 3) темір жол көлігінің ішкі салаларындағы жоспарлау, жедел басқару, есепке алу, статистика міндеттерінің шешілуі мүмкіндігін қамтамасыз етеді.

195. Техникалық және бағдарламалық құралдар жұмысқа қабілетті және белсенді күйде тұрақты ұсталуын, талап етілетін сенімділік пен нақтылықты қамтамасыз етуі тиіс.

6. Жүрдек жолаушылар поездарының айналымы учаскелерінде автоматика, телемеханика және телекоммуникациялар құрылғыларын пайдалану тәртібі

196. Темір жолдың жүрдек жолаушылар поездарының айналымы учаскелерде орналасқан аралықтар мен станциялар автоматты автобұғаттаумен немесе радиобұғаттаумен, автоматты локомотивті сигнализацияның автотоқтағышы бар автоматты локомотивтік сигнализациясымен (бұдан әрі - АЛСН), көпмәнді АЛСН немесе борттық қауіпсіздік жүйесімен, сигналдар мен бағыттамалардың электрлік орталықтандыруымен, диспетчерлік орталықтандырудың немесе диспетчерлік бақылаудың микропроцессорлық құрылғыларымен, ақаулы вагондарды автоматты анықтау құрылғыларымен, осы Қағидаларға сәйкес байланыс және радиобайланыс түрлерімен жабдықталады, бұл ретте поездық радиобайланыс дуплексті болуы тиіс.

Поездар қозғалысын автоматты басқару, автоматтандырылған жұмыс орындары жүйелері жоспарлы тәртіппен енгізіледі.

197. Электрлік орталықтандыру құрылғыларында маршруттарды бекіту жақындаудың екі немесе үш блок-учаскесі алдында жүзеге асырылады, олардың жиынтық ұзындығы сағатына 200 км жылдамдық кезінде шұғыл жылдамдығының тежеу жолынан кем болмауы тиіс.

198. Бағыттамалы бұрмалар ауыспалы ток электржетектерімен жабдықталады .

199. Жүрдек поездарды өткізу жолдарына жанасатын бағыттамалы бұрмалар сыртқы бекітулермен жабдықталады.

200. Сырғанаудың үздіксіз беті бар бағыттамалық бұрмаларды қолдану ауыспалардың ажырауын талап етеді.

201. Үш таңбалы АЛСН-мен жабдықталған учаскелерде жылдамдығы сағатына 160 км-ге дейінгі жүрдек жолаушылар поездарының қозғалысы локомотив бағдаршамының жасыл жарығы сарыға ауысқаннан кейін қызметтік тежеуді қолдану кезінде жабық бағдаршам алдында тоқтау арқылы жол және локомотив бағдаршамдарының сигналдары бойынша жүзеге асырылады. Сағатына 160 км-ден артық жылдамдық көп таңбалы АЛСН-ның жол және локомотив бағдаршамдарының сигналдары бойынша жүзеге асырылады.

202. Жылдамдығы сағатына 140 км-ден артық поездар қозғалысы маршруттары бойынша аралықтар мен станцияларда бөгеттен қорғалған тоннельдік жиіліктегі қосарлы түйісу жалғамалары бар электрлік рельс тізбектері қ о л д а н ы л а д ы .

203. Жылдамдығы сағатына 140 км-ден артық поездар қозғалысының маршруттарының басты жолдарының бағыттамалық учаскелерінің тармақталулары (ауыспалардың жұпталған бағыттамаларын қоспағанда) қосымша жол релелерімен және қосарлы түйісу жалғамаларымен жабдықталады.

204. Автоматты локомотив сигнализациясы мен поездық радиобайланыс әрекеттерінің жырамдылығын тоқсанына кем дегенде бір рет вагон-зертхана

205. Жоспарлы тәртіппен жаяу жүргінші өтпелері темір жолдармен бір деңгейде жаяу жүргінші тоннельдері немесе жаяу жүргінші көпірлерімен алмастырылады не болмаса, жақын жердегі жасанды құрылыстың (құбырдың, кіші көпірдің) астына жіберіледі, бұл ретте осы құрылыстардың көлемдері «1520 мм жолтабан темір жолдары» құрылыс-техникалық нормаларының талаптарына жауап беруі тиіс. Құрылыс кезеңіне қолданыстағы жолдар арқылы өтетін жаяу жүргінші жолдарының, оларды, поездың жақындауы туралы ескертетін сигнализациямен, сақтандырғыш тосқауылдармен, ескерту қалқандарымен жабдықтай отырып, сақталуына рұқсат етіледі.

Қажет болғанда, қызмет көрсететін персоналға қоршауда жапқыш қақпа ж а с а л а д ы .

206. Темір жолдардың автомобиль жолдарымен бір деңгейде қиылысуының жүрдек учаскелерінде (өтпелер) жоспарлы тәртіппен түрлі деңгейдегі қиылысулармен алмастырылады.

207. Жүрдек қозғалыстың басталуына дейін алмастырылмаған өтпелердің құрылғысы мен жабдықтары уәкілетті орган бекіткен Темір жол өтпелерін пайдалану жөніндегі нұсқаулыққа және осы Қағидалардың талаптарына сәйкес б о л у ы т и і с .

208. Аталған нұсқаулықта баяндалған талаптарға сәйкес болмаған жағдайда, өтпелер жаңа жобалар бойынша бөгегіш құрылғыларды орнатуды қоса алғандағы , жолаушылар поездарының жүрдек жылдамдығын енгізгенге дейін қайта қ ұ р ы л у ы т и і с .

209. Жолаушылар поездарының жүрдек жылдамдығы жүзеге асырылатын барлық өтпелерге кезекші қызметкерлер қызмет көрсетуі тиіс. Бұрын кезекші персонал болмаған өтпелерде, оларды орналастыруға арналған үй-жайлар дайындалуы (күрделі жөнделген немесе үлгі жоба бойынша жаңадан салынған) т и і с .

210. Өтпе бойынша кезекші немесе оның міндеттерін орындайтын қызметкер жүрдек жолаушылар поезының өтуіне 5 минут қалғанда өтпе бойынша көлік құралдарының қозғалысын тоқтатуы және тоспаны жабуы тиіс.

211. Темір жол өтпесі бойынша жүгі бар немесе жүксіз ірі габаритті және ауыр салмақты көлік құралдарын, баяу жүрісті машиналар мен автопоездарды жүрдек поездың өтуіне 1 сағат қалғанда өткізуге тыйым салынады.

Жүрдек жолаушылар поезының өтуіне кемінде 20 минут қалғанда малды а й д а п ө т у г е т ы й ы м с а л ы н а д ы .

212. Жүрдек жолаушылар поезын өтпе бойынша өткізген кезде өтпе бойынша кезекші шеткі рельстен кем дегенде 5 м арақашықтықта болуы тиіс.

213. Қажет болғанда, жекелеген өтпе жолдарда жүрдек жолаушылар пойызын

өткізу кезінде қосымша қауіпсіздік шарасы ретінде өтпе жолдар бойынша кезекші қосынына қарама-қарсы орналасқан көлденең бұрылатын қосалқы тоспалар жабылып, құлыпқа бекітілуі тиіс. Мұндай өтпе жолдардың тізбесін Ұлттық инфрақұрылым операторы белгілейді.

Ескерту. 213-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

7. Автоматика, телемеханика және телекоммуникациялар құрылғыларына техникалық қызмет көрсету тәртібі

214. Солардың көмегімен түрлі тәуелділіктер жүзеге асырылатын автоматика және телемеханика аппараттары, сондай-ақ поезддық және станциялық радиобайланыс аппараттары жабық болуы және пломбылануы тиіс, оларды ашуды бұл құрылғыларды қарап тексеру журналына міндетті түрде алдын ала жаза отырып, сигнализация және байланыс дистанциясының соған өкілеттілігі бар қызметкерінің жүргізуіне ғана рұқсат етіледі. Автоматика және телемеханика және радиобайланыс аппараттарындағы пломбылардың тұтастығы үшін осы аппараттарды пайдаланатын кезекші қызметкерлер (станциялар бойынша кезекшілер, орталықтандыру қосыны операторлары, бағыттамалы қосын кезекшілері, локомотивтердің машинистері және т.б.) жауапты болады.

215. Сигнализация және байланыс шаруашылық кәсіпорындарында бар автоматика, телемеханика және телекоммуникациялар құрылғыларының және олар қызмет көрсететін басқа құрылғылардың сызбалары мен суреттемелері, тиісті стандарттар мен нормалар болуы тиіс. Бұл құжаттарға барлық өзгерістер у а қ т ы л ы е н г і з і л у і к е р е к .

Автоматика және телемеханика құрылғылары бойынша үлгілік техникалық шешімдерді тиісінше Ұлттық инфрақұрылым операторы немесе концессия шарттары бойынша темір жол иесі бекітеді. Автоматика және телемеханика құрылғыларында үлгілік емес техникалық шешімдерді қолдануға рұқсат е т і л м е й д і .

Ескерту. 215-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

216. Белгіленген тәуелділіктердің бұзылуына немесе олардың жұмысын уақытша тоқтауына алып келетін автоматика және телемеханика құрылғылары мен аспаптарын қайта жабдықтау, оның орнын ауыстыру, жөндеу, сынау және ауыстыру жөніндегі жоспарлық жұмыстар оларды орындаудың ең аз мерзімдерін көздейтін кестелерге сәйкес жүргізіледі. Станцияларда мұндай жұмыстарды

станция бойынша кезекшінің келісімінсіз және бұл туралы жұмыс басшысының жолдарды, бағыттамалық бұрмаларды, автоматика және телемеханика, байланыс және түйіспе желісі құрылғыларын қарап тексеру журналына алдын ала жазбастан жүргізуге рұқсат етілмейді. Диспетчерлік орталықтандыруы бар учаскелерде осындай жұмыстар поезд диспетчерінің келісімімен ғана жүргізіледі .

Құрылғылар станция бойынша кезекшінің үй-жайынан айтарлықтай қашықтықта орналасқан жағдайда, бұл құрылғыларды іске қосу туралы жазба, сондай-ақ ақаулықтарды жою жөніндегі алдын ала көзделмеген жұмыстарды жүргізу үшін бұл құрылғыларды уақытша ажырату туралы жазба кейіннен жұмыс басшысы автоматика және телемеханика, байланыс және түйіспе желісі құрылғыларын қарап тексеру журналына жеке қолын қоюы арқылы, сол журналда тіркелетін, станция бойынша кезекшіге берілетін телефонхатпен а у ы с т ы р ы л а д ы .

217. Белгіленген тәуелділіктерді бұзбай жекелеген автоматика және телемеханика құрылғылары мен аспаптарын ауыстыру және ажырату станция бойынша кезекшінің (диспетчерлік орталықтандыруы бар учаскелерде поезд диспетчерінің) келісімі бойынша ғана автоматика және телемеханика, байланыс және түйіспе желісі құрылғыларын қарап тексеру журналына жазбастан ж ү р г і з і л е д і .

Қолданыстағы автоматика және телемеханика құрылғыларын сынау барлық жағдайларда станция бойынша кезекшінің, ал диспетчерлік орталықтандыруы бар учаскелерде – поезд диспетчерінің келісімі бойынша және соның қа да ға л у ы м е н жү р г і з і л е д і .

218. Сигналдық аспаптарды жарықтандыру сигналдар көрсетулерінің айқын көрінуін қамтамасыз етуі тиіс.

219. Уақтылы және толассыз жарықтандыруды қамтамасыз ету:

1) бағдаршамдарды және маршруттық нұсқағыштарды – сигнализация және байланыс шаруашылық кәсіпорындарының бірінші басшыларына;

2) бағыттамалы нұсқағыштарды, жол қоршауларын түсіру құрылғыларының және гидравликалық бағандардың станциялардағы нұсқағыштарын – станциялар б а с ш ы л а р ы н а ;

3) локомотив, вагон, жол және басқа шаруашылықтардың жолдарындағы сигнал аспаптарын – тиісті бөлімшелердің бастықтарына жүктеледі.

220. Станциялық жолдардағы сигналдық аспаптарды жарықтандыру құрылғыларын электрмен жабдықтауды электрмен жабдықтау шаруашылық кәсіпорындары қамтамасыз етеді.

221. Сигнализация және байланыс құрылғыларына қызмет көрсететін қызметкерлер бағдаршамдардың және маршруттық нұсқағыштардың сигналдық

көрсетулерінің тұрақты қалыпты көрінуін қамтамасыз етеді.

Бағдаршамдар көрсетулерінің көрінуін электр механик бағдаршамдық шамдарды ауыстырған сайын жолдан тексереді.

Аралықтар мен станциялардың басты жолдары бойынша сигналдардың көрінуін аға электр механик локомотивтен айына кемінде бір рет және сигнализация және байланыс шаруашылық кәсіпорындарының басшылары тоқсанына кемінде бір рет тексереді.

222. Сигнализация және байланыс шаруашылық кәсіпорындарының және локомотив шаруашылықтарының бірінші басшылары немесе олардың орынбасарлары тоқсанына кемінде бір рет автоматты локомотив сигнализациясын, радиобайланыстың және қауіпсіздік құрылғыларының жұмысын локомотивтен тексереді.

223. Жол, автоматика және телемеханика, электрмен жабдықтау құрылғылары және жылжымалы құрам, соның ішінде арнайы өздігінен жүретін жылжымалы құрам электрлік рельстік тізбектерінің тұрақты сенімді жұмысын қамтамасыз етуі тиіс.

224. Автоматика және телемеханика және байланыс құрылғыларын қолданатын қызметкерлер оларды қолдану тәртібіне үйретілуі және олардың білімі тексерілуі тиіс.

8. Темір жол көлігінің электрмен жабдықтау техникалық құралдарын пайдалану тәртібі

225. Электрмен жабдықтау құрылғылары тасымалдау процесінің қажеттіліктеріне сәйкес келуі, поездар қозғалысының талап етілетін мөлшерлерін (белгіленген салмақ нормалары, жылдамдығы және жиілігі) қамтамасыз етуі тиіс.

Автоматика, телемеханика, телекоммуникация және есептеу техникасының құрылғылары электрмен жабдықтау сенімділігінің 1-санатты электр қаблдағыштарына жатады.

Автоматты және жартылай автоматты бұғаттау электрмен жабдықтауы көзінің аккумуляторлық резерві болған кезде оның тұрақты әзірлігі және оның алдындағы автоматика мен телемеханика құрылғыларының және өтпе сигнализациясы кемінде 36 сағатта ток көзін беру өшірілмеуі шартымен 8 сағат ішінде толассыз жұмыс істеуі қамтамасыз етіледі.

Автоматты және жартылай автоматты бұғаттауды электрмен жабдықтаудың негізгі жүйесінен резервті жүйесіне немесе керісінше ауысу уақыты 1,3 с-тан аспауы тиіс.

Электрмен сенімді жабдықтауды қамтамасыз ету үшін электрмен жабдықтау құрылыстары мен құрылғыларының күйіне мерзімді бақылау, олардың

параметрлерін зертхана-вагондармен, диагностика аспаптарымен өлшеу жүргізілуі және жоспарлы жөндеу жұмыстары жүзеге асырылады.

226. Электрлі жылжымалы құрамның токқабылдағышындағы кернеудің деңгейі кем дегенде 21 кВ, тұрақты ток кезінде 2,7 кВ және ауыспалы ток кезінде 29 кВ-тан артық болмайтын және тұрақты ток кезінде 4 кВ болуы тиіс.

Жекелеген учаскелерде уәкілетті органның келісімі бойынша кернеу деңгейінің ауыспалы ток кезінде кем дегенде 19 кВ және тұрақты ток кезінде 2,4 кВ болуына рұқсат етіледі.

Автоматика мен телемеханика құрылғыларындағы айнымалы токтың номиналдық кернеуі 115, 230 немесе 380 Вольт болуы тиіс. Номиналдық кернеудің көрсетілген шамаларынан ауытқу азаю жағына қарай 10%-дан артық болмайтындай, ұлғаю жағына қарай 5%-дан артық болмайтындай рұқсат етіледі.

227. Электрмен жабдықтау құрылғылары қысқа тұйықталу токтарынан, белгіленген нормалардан артық асқан кернеулер мен асқын жүктемеден қорғалады.

Тұрақты токпен электрлендірілген желілер аумағында орналасқан металды жерасты құрылыстары (құбыржолдар, кәбілдер және т.б.), сондай-ақ металл және темірбетон көпірлер, жолөткелдер, түйіспе желісінің тіректері, бағдаршамдар, гидробағандар және т.б. электрлік коррозиядан қорғалған.

Тұрақты токтағы электрлендірілген желілердің тартымдық қосалқы станциялары, сондай-ақ электрлі жылжымалы құрамның автоматика, телемеханика және байланыс құрылғыларының қалыпты жұмысын бұзатын түйіспе желісі токтарының өтуінен қорғалған.

228. Түйіспелік сым аспасының рельс бастиегінің биіктігі үстіңгі бетінің деңгейінен аралықтарда және станцияларда 5750 мм-ден төмен болмауы, ал өтпелерде 6000 мм-ден төмен болмайды.

Қолданыстағы желілерде бұл қашықтық жылжымалы құрамның тұруы көзделмеген станцияларда орналасқан жолдардағы, сондай-ақ аралықтардағы жасанды құрылыстар шектерінде, ауыспалы токтағы электрлендірілген желілерде 5675 мм-ге дейін және тұрақты токтағы электрлендірілген желілерде 5550 мм-ге дейін кемітуге рұқсат етіледі.

Түйіспелік сым аспасының биіктігі 6800 мм-ден аспауы тиіс.

229. Жасанды құрылыстар шегінде кернеуде тұрған токқабылдағыштың токтасымалдауыш элементтерін және түйіспелік торап бөліктерінен құрылыстардың және жылжымалы құрамның жерге тұйықталған бөліктеріне дейінгі қашықтық тұрақты токпен электрлендірілген желілерде кемінде 200 мм және айнымалы токпен электрлендірілген желілерде кемінде 350 м болады.

Қолданыстағы жасанды құрылыстарда көрсетілген қашықтықтарды азайтуға тиісінше Ұлттық инфрақұрылым операторының немесе концессия шарттары

бойынша теміржол иесінің техникалық шешімдерінің негізінде уәкілетті органның келісімі бойынша рұқсат етіледі.

Ескерту. 229-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

230. Аралықтарда және станцияларда шеткі жолдың осінен түйіспе желісі тірегінің ішкі шетіне дейінгі қашықтық кем дегенде 3100 мм болуы тиіс.

Ойықтардағы тіректер кюветтердің шегінен тыс жерлерде орнатылуы тиіс.

Қар тым қатты басатын ойықтарда (жартастысынан басқа) және олардан шыға берістерде (100 м ұзындықта) шеткі жолдың осінен түйіспе желісі тірегінің ішкі шетіне дейінгі қашықтық кем дегенде 5700 мм болуы тиіс.

Мұндай жерлердің тізбесін тиісінше Ұлттық инфрақұрылым операторы немесе концессия шарттары бойынша теміржол иесі белгілейді.

Ескерту. 230-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

231. Қолданыстағы желілерде олар жаңартылғанға дейін, сондай-ақ жаңадан электрлендіріліп жатқан желілерде аса қиын жағдайларда шеткі жолдың осінен түйіспе желісі тірегінің ішкі шетіне дейінгі қашықтық кем дегенде станцияларда 2450 мм және аралықтарда 2750 мм болуына рұқсат етіледі.

Барлық белгіленген мөлшерлер жолдың түзу учаскелері үшін белгіленген. Поездардың жылдамдығы сағатына 140 км астам айналу жол учаскелерінде, сондай-ақ жолдың қисық учаскелерінде бұл қашықтықтар түйіспе желісі тіректері үшін белгіленген габариттік кеңеюге сәйкес ұлғайтылуы тиіс.

Түйіспелі торабы, әуе желілері мен бағдаршамдар, сондай-ақ сигналдық белгілер тіректерінің өзара орналасуы сигналдар мен белгілердің жақсы көрінуін қ а м т а м а с ы з е т у і т и і с .

232. Түйіспелі торабының элементтері, темірбетон тіректердегі, темірбетон және металл емес жасанды құрылыстардағы түйіспелі тораптың бекіту бөлшектері бекітілетін барлық металлды құрылыстар (көпірлер, жолөтпелер, тіректер), сондай-ақ кернеуде тұрған түйіспе желісінің бөліктерінен кем дегенде 5 м қашықтықта орналасқан, жеке тұрған металды конструкциялар (гидробағандар, бағдаршамдар, көпірлер мен жолөтпелердің элементтері және басқалары) жерге тұйықталуы немесе құрылыстар мен конструкцияларға жоғары кернеу түскенде қорғанышты ажыратылу құрылғыларымен жабдықталуы тиіс.

Түйіспелі тораптың және айнымалы ток әуе желілерінің әсері аймағында орналасқан, қауіпті кернеулер пайда болатын барлық металды құрылыстар да ж е р г е т ұ й ы қ т а л у ғ а ж а т а д ы .

Электрлендірілген жолдардың үстінде орналасқан жолөтпелер мен жаяу

жүргіншілер көпірлерінде сақтандырғыш қалқандар және кернеуде тұрған түйіспе желісінің бөліктерінен сақтау үшін адамдар өтетін жерлерде жаппай т ө с е м о р н а т ы л а д ы .

233. Кернеуі 1000 Вольттан астам түйіспе желісі, автобұғаттау және бойлық электрмен жабдықтау желілері әуелік аралықтардың (оқшаулағыш түйіндесулердің), бейтарап ендірмелердің, секциялық және ойылып салынатын оқшаулағыштардың, ажыратқыштардың көмегімен жекелеген учаскелерге (с е к ц и я л а р ғ а) б ө л і н е д і .

Әуелік аралықтардың шекарасында орнатылған түйіспелі желісі тіректерінің немесе қалқандардың өзгеше бояуы болуы тиіс. Бұл тіректердің немесе қалқандардың арасында тоққабылдағыштары көтеріліп тұрған электр жылжымалы құрамның тоқтауына рұқсат етілмейді.

234. Жылжымалы құрамның төбесіндегі жабдықтар қарап тексерілетін жолдардағы түйіспелік желісінің және жарақтау құрылғыларының ажыратқыштарын ауыстырып қосуды техникалық байқау пунктiнiң жауапты қызметкерлері жүргізеді.

Магистральдық және станциялық жолдарда айырғыштарды, ажыратқыштарды ауыстырып қосу тиісінше Ұлттық инфрақұрылым операторының (энергодиспетчердің) немесе концессия шарттары бойынша теміржол иесінің жауапты қызметкерінің бұйрығы негізінде ғана жүргізіледі.

Ескерту. 234-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

235. Кернеуі 1000 Вольттан астам электр берілісі әуе желілері сымдарының төменгі нүктесінен жер бетіне дейінгі қашықтық барынша ұзын асу жебесі болғанда кем дегенде :

6,0 м – аралықтарда ;

5,0 м - соның ішінде жетуі қиын жерлерде;

7,0 м - автомобиль жолдарымен қиылысқанда, станцияларда және елді мекендерде болуы тиіс темір жол жолдары қиылысқан кезде кернеуі 1000 В-тан астам электр берілісі әуе желілері сымдарының төменгі нүктесінен электрлендірілмеген жолдардың рельс бастиегінің жоғарғы жағының деңгейіне дейін кем дегенде 7,5 м болуы тиіс.

236. Түйіспелі тораптың, автобұғаттау және бойлық электрмен жабдықтаудың электр қоректену және секциялау схемасын тиісінше Ұлттық инфрақұрылымдық операторы немесе концессия бойынша теміржол иесі бекітеді .

Ескерту. 236-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213

қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

9. Қалпына келтіру құралдарын пайдалану тәртібі

237. Локомотив деполарының, локомотивтерге техникалық қызмет көрсету пункттерінің, шеберханалардың, жарақтау құрылғыларының және локомотив шаруашылығының басқа құрылыстары мен құрылғыларының орналасуы және техникалық жарақтандырылуы поездар қозғалысының белгіленген мөлшерлерін, локомотивтердің тиімді қолданылуын, сапалы жөндеу мен техникалық қызмет көрсетуді, материалдық ресурстардың оңтайлы қолданылуын және қауіпсіз еңбек жағдайын қамтамасыз етуі тиіс.

АЖҚ-қа арналған деполардың, АЖҚ-қа техникалық қызмет көрсету пункттерінің, шеберханалардың, жарақтау құрылғыларының және АЖҚ-қа қызмет көрсетуге арналған басқа құрылыстар мен құрылғылардың орналасуы және техникалық жарақтандырылуы АЖҚ-қа сапалы жөндеу мен техникалық қызмет көрсетуді, материалдық ресурстардың оңтайлы қолданылуын, еңбектің қауіпсіз жағдайын, АЖҚ-тың тиімді қолданылуын қамтамасыз етеді.

238. Жүк және жолаушылар вагон деполарының, жүк және жолаушылар вагондарына техникалық қызмет көрсету пункттерінің, жуу-булау станцияларының, вагон және жолаушы шаруашылықтарының басқа құрылыстары мен құрылғыларының орналасуы және техникалық жарақтандырылуы поездар қозғалысының белгіленген мөлшерлерін, сапалы жөнделуі мен техникалық қызмет көрсетуді, материалдық ресурстардың оңтайлы қолданылуын және қауіпсіз еңбек жағдайларын қамтамасыз етеді.

Жолаушылар поездарын қалыптастыру және олардың айналымы станцияларының, жолаушылар техникалық станцияларының және жөндеу-жарақтау деполарының жолаушылар поездарын сапарға сапалы дайындау үшін қажетті технологиялық жарағы болуы тиіс.

239. Сумен жабдықтау және суды өңдеу құрылғылары локомотивтердің, поездардың, станциялардың және темір жол көлігінің құрылымдық кәсіпорындарының тиісті сападағы және қажетті мөлшерде сумен толассыз жабдықталуын қамтамасыз етуі тиіс.

Кәріздік құрылыстар темір жол кәсіпорындарының және тұрғын кенттерінің ағынды суларының санитариялық және табиғатты қорғау нормаларына сәйкес тазартылуын қамтамасыз етуі тиіс.

2 4 0 . П у н к т т е р д е :

1) қалыпты қозғалысты қалпына келтіру және жылжымалы құрамның соқтығысуы мен рельстен шығып кетуі салдарларын жоюға арналған қалпына

келтіру поездары, арнайы автомотрисалар, дрезиналар және жолдар мен электрмен жабдықтау құрылғыларын қалпына келтіруге арналған автомобильдер мен байланыстың жөндеу-қалпына келтіру вагондары мен автомобильдері, а в а р и я л ы қ - д а л а к о м а н д а л а р ы ;

2) өрттердің алдын алуға және оларды сөндіруге арналған өрт сөндіру поездары мен өрт сөндіру командалары тұрақты әзірлікте тұруы тиіс.

241. Қалпына келтіру және өрт сөндіру поездары, қалпына келтіру жұмыстарын жүргізуге арналған арнайы автомотрисалар мен дрезиналар тұрақты тұратын жолдарға жылжымалы құрамды қоюға рұқсат етілмейді.

10. Темір жол көлігі техникалық құралдарын, құрылыс және станциялық шаруашылығының құрылғыларын пайдалану тәртібі

242. Станциялардың жол тарамдары және техникалық жарақтандырылуы поездар қозғалысының белгіленген мөлшерлерін, поездарды қабылдау және жөнелту, жүкті, багажды, жүк-багажды тиеу, түсіру, құрамдар мен вагондарды өңдеу операцияларына арналған уақыт нормаларының орындалуын, техникалық құралдардың тиімді қолданылуын, поездардың қозғалыс қауіпсіздігін және қауіпсіз еңбек жағдайын қамтамасыз етуі тиіс.

243. Жолаушыларға қызмет көрсетуге арналған ғимараттардың, платформалардың сырты сәулетті, көркем болуын, жолаушылар тасымалдаумен байланысты операциялардың қауіпсіз орындалуын қамтамасыз етеді. Жолаушылар платформаларына өту үшін жаяу жүргіншілер тоннельдері немесе көпірлері орнатылуы тиіс.

Станцияларда темір жол жолдарымен бір деңгейдегі өтулер сақталған кезде бұл өтулер жаяу жүргіншілер төсемдерімен, нұсқағыштармен және ескерту жазбалармен, ал қажет болған кезде автоматты сигнализациямен жабдыкталады.

244. Жолаушылар станциялары орындарды резервтеудің және билет сатудың автоматты жүйесімен, билет басу машиналары мен автоматтары жүйесімен, өзіне-өзі қызмет көрсететін сақтау камераларымен, поездар жөнелтілуінің автоматты нұсқағыштарымен, анықтамалық қондырғылармен жабдыкталады.

Аралықтардағы жолаушылардың аялдау пункттерінің аспалы шатырлары немесе павильондары бар жолаушылар платформалары, қызмет көрсетілетін жолаушылар санына қарай - билет кассалары болады.

Жүк және тоңазытқыш құрылғылары жүктердің сақталуын және жүк операцияларының қолайлы орындалуын қамтамасыз етуі тиіс.

245. Поездар қозғалысымен байланысты қызметкерлерге (станциялар бойынша кезекшілерге, маневрлік диспетчерлерге, сигнализация және байланыс дистанциялары қызметкерлеріне және т.б.) тағайындалған қызметтік ғимараттар

мен үй-жайларда жұмыс істеу үшін қажетті жағдайлар қамтамасыз етілуі тиіс.

Станциялар бойынша кезекшілердің қызметтік үй-жайларында басқару және бақылау аспаптары, соның ішінде автоматтандырылған жұмыс орнының станция бойынша кезекшінің жұмысына тікелей қатысы бар аппаратурасы, сондай-ақ жарық беруді орталықтандырып басқару және секциялық ажыратқыштарды қашықтан басқару пульттері, поезд жүріп келе жатқанда жылжымалы құрамның техникалық күйін автоматты бақылау құралдарының тіркеуші аппаратурасы орнатылады.

Жолаушыларға, жүк жөнелтушілерге және жүк алушыларға қызмет көрсететін қызметкерлерге арналған үй-жайлар, операцияларды тез орындау үшін қолайлы қолжетімді болуы тиіс. Жолаушыларға қызмет көрсетуге тағайындалған үй-жайларды басқа мақсаттар үшін қолдануға рұқсат етілмейді.

246. Жолаушылар және жүк поезддарының қозғалысы аралас желілерде орналасқан жолаушылар және жүк платформалары түзу учаскелерде биіктігі және жол осінен қашықтығы бойынша мына нормаларға сәйкес болуы тиіс:

1) 1100 мм – рельстер қалпақшаларының үстіңгі деңгейінен биік платформалар үшін;

2) 200 мм - рельстер қалпақшаларының үстіңгі деңгейінен төмен платформалар үшін;

3) 1920 мм – жол осінен биік платформалар үшін;

4) 1745 мм - жол осінен төмен платформалар үшін.

Пайдалану барысында осы тармақта көрсетілген нормалардың мынадай шекте өзгеруіне рұқсат етіледі: биіктігі бойынша ұлғаю жағына қарай 20 мм-ге дейін және азаю жағына қарай 50 мм-ге дейін; жол осінен қашықтық бойынша ұлғаюы жағына қарай 30 мм-ге дейін және азаю жағына қарай 25 мм-ге дейін.

247. Белгіленген нормадан артық жолаушылар және жүк платформаларының биіктігі және жол осінен белгіленген нормадан төмен қашықтық олар орналасқан жолдардың мақсатына, айналымдағы жылжымалы құрам үлгісіне және қозғалыс жылдамдығына қарай Құрылыстардың жақындау габариттерін қолдану жөніндегі нұсқаулықта белгіленеді.

Станциялар мен аралықтарда жаңадан салынып жатқан және қайта орнатылып жатқан биік платформаларда жолды машиналандырылған жөндеу және механикаландырылған жөндеу, ал станцияларда, бұдан басқа, вагондар мен локомотивтердің жүріс бөліктерін екі жағынан қарап тексеруді және жөндеуді жүргізу мүмкіндігін беретін құрылғысы болады.

Жолдарды және платформаларды жөндеу кезінде рельс бастиегінің үсті деңгейінен жолаушылар және жүк платформаларының үстіне дейінгі, сондай-ақ жол осінен платформалардың шетіне дейінгі қашықтықтың белгіленген нормаларын өзгертуге рұқсат етілмейді.

248. Бағыттамалар мен сигналдарды басқару тікелей жүзеге асырылатын станциялық қосындар тиісті бағыттамалар мен жолдар анық көрінетін жерде орнатылады. Станциялардың жергілікті жағдайларына қарай электрлік орталықтандыру қосындары үшін (дөңестік қосындардан басқа) ерекшелік р е т і н д е р ұ қ с а т е т і л е д і .

249. Орталықтандырудың станциялық қосындарының және бағыттамалық қосындарының үй-жайларында қажетті сигнал аспаптары, мүкәммал, құрал-саймандар мен материалдар болады. Бағыттамалық қосындар, бұдан басқа, телефон байланысының сыртқы шақырту құрылғыларымен жабдықталады.

250. Сұрыптау дөңестері бағдаршамдық сигнализациямен, радиобайланыспен , сөйлесу және дөңестік локомотивтер машинистеріне, құрастыру бригадалары мен басқа қызметкерлерге қажетті нұсқаулар беру үшін екі жақты парктік байланыс құрылғыларымен жабдықталған.

Сұрыптау дөңестері жұмыс көлеміне қарай вагондарды таратуды механикаландыру және автоматтандыру құрылғыларымен, бағыттамалардың дөңестік орталықтандыруымен, дөңестік автоматты локомотив сигнализациямен және қажетті құжаттарды беруге және таратуға арналған құрылғылармен жабдықталады. Дөңестік орталықтандыруға енгізілетін барлық бағыттамалар механикаландырылған тазарту немесе қарды еріту құрылғылармен жабдықталған .

Автоматтық және механикаландырылған дөңестері бар станцияларда дөңестік жабдықтарға техникалық қызмет көрсетуге және оларды жөндеуге арналған шеберханалар мен механикаландырылған алаңдар болады.

251. Барлық сұрыптау станциялары, сондай-ақ жолаушылар, учаскелік және жүк станциялары, жұмыс көлеміне байланысты, станцияшілік диспетчерлік байланыспен, маневрлік және станциялық радиобайланыстың басқа түрлерімен және маневрлік қозғалыстар туралы нұсқауларды беру үшін, сондай-ақ маневрлік диспетчерлердің, станциялар бойынша кезекшілердің, поезд құрастырушылардың, маневрлік локомотивтер машинистерінің, станциялық технологиялық орталықтар, техникалық қызмет көрсету пункттері, коммерциялық қарап тексеру пункттерінің, жүк аудандары мен контейнерлік алаңдар және арнайы өздігінен жүретін жылжымалы құрам қызметкерлерінің маневрлік жұмысты ұйымдастыру, техникалық қызмет көрсету, коммерциялық қарап тексеру және поездардағы вагондарды жөндеу мәселелері бойынша сөйлесуі үшін екіжақты парктік байланыс құрылғыларымен жабдықталған.

Сұрыптау, учаскелік және жүк станциялары жұмыс көлеміне қарай, бұдан басқа, автоматты басқару жүйелерімен, ақпараттық-есептеу желісі бар байланыс құралдарымен, тасымалдау құжаттарын қабылдау және тасымалдауға арналған және тексеріліп және жөнделіп жатқан құрамдарды қоршауға арналған

құрылғылармен, ал станциялардың вокзалдары жолаушыларға ақпарат беруге арналған байланыс құрылғыларымен жабдықталады.

252. Станцияларда жолаушыларға қызмет көрсетуге арналған құрылыстарға, поездарды қабылдау және жөнелту, тиеу-түсіру және маневрлік жұмысты жүргізу, жылжымалы құрамды жарақтандыру, техникалық қызмет көрсету және жөндеу жолдары мен парктеріне, жүк аудандарына, контейнерлік алаңдарға, сұрыптау платформаларына, вагондық таразыларға, қарап тексеру мұнараларына, габариттік қақпаларға, поездар мен вагондардағы коммерциялық ақаулықтарды автоматты анықтау құрылғыларына, сондай-ақ қызметкерлер поездарды қарсы алатын жерлерге, бағыттамалы алқымдарға, қоймаларға, өтпелерге, жолдар мен пункттерге жарық берілуі тиіс. Жарық беру белгілеген нормаларға сәйкес болады және поездар қозғалысының және маневрлік қозғалу қауіпсіздігін, вагонға отырғызған және вагоннан түскен кезде жолаушылардың қауіпсіздігін және қызмет көрсетуші персоналдың толассыз және қауіпсіз жұмысын және жүктің, багаждың және жүк-багаждың күзетілуін қамтамасыз етеді.

253. Жүк жұмысының көлемі аз аралық станцияларда тиеу-түсіру және өзге станциялық жолдардың сыртқы жарығын бұл жолдарда жүк және маневрлік жұмыстары жүргізілмей жатқан кезде секциялап ажырату құрылғылары болуы т и і с .

Жолаушылардың аялдама пункттерінде жолаушылар отыратын және түсетін жерлерде жарық болуы тиісті.

Сыртқы жарық сигналдық оттардың анық көрінуіне кедергі келтірмеуі тиіс.

11. Темір жол көлігі инфрақұрылымын қарап тексеру және жөндеу тәртібі

254. Құрылыстарды, құрылғыларды және қызметтік-техникалық ғимараттарды қарап тексеруді оларға тікелей қызмет көрсететін қызметкерлер, сондай-ақ осы құрылыстар мен құрылғылар қарауында болатын кәсіпорын б а с ш ы л а р ы жү р г і з е д і .

Қарап тексеру нәтижелері және анықталған кемшіліктерді жою үшін қажетті іс-шаралар ақаулықтарды жою және межеленген іс-шараларды орындау мерзімдері белгіленетін арнайы журналға енгізіледі.

255. Жолды, түйіспе желісін және автоматика мен телемеханика және байланыс құрылғыларын және басқа құрылыстар мен құрылғыларды жөндеу жөніндегі, поездардың қозғалыс кестесінде көзделмеген уақыт кезінде орындалатын жұмыстар аралықты жабусыз жүргізіледі.

256. Жұмыстардың басшысы қозғалысты тоқтатуға әкелетін жұмыстарды, сондай-ақ оларды жүргізу үшін қозғалыс кестесінде толаскездер көзделген жұмыстарды жүргізу уақытына поезд диспетчерімен тұрақты байланыс (

телефондық немесе радио арқылы) орнатады.

Поездардың қозғалыс кестесіндегі толаскездер тәуліктің қараңғы кезінде көзделетін учаскелерде жұмыс басшысы жұмыстар жүргізілетін жерге жарық берілуін қамтамасыз етеді.

257. Механикаландырылған және автоматты сұрыптау дөңестерінің құрылғыларына, жолдарға және дөңестердегі басқа құрылыстар мен құрылғыларға техникалық қызмет көрсету және оларды жөндеу үшін ұзақтығы 0,7-1,5 сағат технологиялық толаскездер беріледі.

258. Аралықта және станцияда қозғалыс үшін кез келген кедергі (тоқтауды талап ететін жер), сондай-ақ қозғалыс үшін қауіпті, тоқтауды немесе жылдамдықты азайтуды талап ететін, жұмыстар жүргізілетін жер поездың (маневрлік құрамның) келуіне қарамастан екі жақтан да сигналдармен қоршалуы тиіс.

259. Мыналарға:

1) қозғалыс үшін қауіпті, жұмыстар жүргізілетін жер сигналдармен қоршалғанға дейін жұмыстарға кірісуге;

2) кедергі жойылғанға, жұмыстар толық аяқталғанға, жолдың, түйіспе желісінің күйі, габариттің сақталуы тексерілгенге дейін, кедергіні немесе жұмыстар жүргізілетін жерді қоршап тұрған сигналдарды алуға рұқсат етілмейді.

260. Жолдағы жұмыстар жүргізілетін жерді қоршап тұрған алып жүрілетін сигналдарды орнату және күзету үшін жұмыстар басшысы тиісті сынақтарды тапсырған қызметкерлер ішінен сигналшыларды бөледі. Сигналшыларда темір жол көлігінің басқа қызметкерлері үшін жалпыға бірдей қабылданғандардан ерекшеленетін бас киімдері болады және олар сигналдық кеудешелер киеді.

Жолдағы жұмысты кеңейтілген шеппен жүргізген кезде, сондай-ақ радиусы аз қисық учаскелерде, ойықтарда және сигналдар нашар көрінетін басқа жерлерде және поездар қозғалысы қарқынды учаскелерде жұмыс басшысы жұмыс орнын қоршайтын сигналдар жанындағы қызметкерлермен байланыс (телефон немесе радио арқылы) орнатады. Сигналшыларда және жұмыс басшыларында алып жүретін радиостанциялар болады.

261. Станциялық жолдарда станция бойынша кезекшінің келісімінсіз және жұмыс басшысы Жолдарды, бағыттамамы бұрмаларды, автоматика мен телемеханика, байланыс және түйіспе желісі құрылғыларын қарап тексеру журналына алдын ала жазбастан тоқтау немесе жылдамдықты кеміту сигналдарымен қоршауды талап ететін жұмыстарды жүргізуге рұқсат етілмейді. Диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде мұндай жұмыстар көрсетілген тәртіппен, бірақ поезд диспетчерінің келісімі бойынша ғана орындалады. Мұндай жұмыстарды түйіспе желісінде кернеуді ажыратып, бірақ жол мен жасанды құрылыстардың тұтастығын бұзбастан жүргізгенде, сондай-ақ

кенеттен пайда болған ақаулықтарды жою жөніндегі жұмыстарды орындаған кезде жұмыстардың басталуы және аяқталуы туралы жазба жұмыстар басшысы станция бойынша кезекшіге (диспетчерлік орталықтандыруы бар учаскелерде - поезд диспетчеріне) беретін, сол журналда тіркелетін телефонхатпен а у ы с т ы р ы л а д ы .

Жұмыстар аяқталғаннан кейін құрылғыларды іске қосуды жұмыс басшысының Жолдарды, бағыттамалы бұрмаларды, автоматика мен телемеханика, байланыс және түйіспе желісі құрылғыларын қарап тексеру журналындағы жазбасы немесе станция бойынша кезекшіге берілген, кейіннен жұмыс басшысы жеке қолын қоятын, сол журналда тіркелетін телефонхаттың негізінде станция бойынша кезекші жүргізеді.

262. Бір жолды учаскеде жұмыс жүргізу үшін аралықты, ал қос жолды немесе көп жолды учаскеде бір немесе бірнеше жолды жабу егер ол көршілес теміржол ұйымдарымен белгіленген қозғалыс мөлшерлерінің өзгеруіне алып келмесе, тиісінше Ұлттық инфрақұрылым операторының немесе концессия бойынша теміржол иесінің рұқсатымен жүргізіледі. Егер мұндай жабу ТМД елдерінің көршілес темір жолдарына белгіленген пойыздар қозғалысы мөлшерлерінің өзгеруіне алып келсе, оған басқа темір жол әкімшіліктерімен келісу рұқсат б е р і л е д і .

Ескерту. 262-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

263. Жеке жолды учаскеде аралықты, ал қос жолды немесе көп жолды учаскеде бір немесе бірнеше жолды жабу туралы кем дегенде бір тәулік бұрын жұмыстардың тиісті басшылары хабардар етіледі. Аралықты немесе жолдарды жабу және ашу жұмыстарды бастау алдында және жұмыстар аяқталғаннан кейін поезд диспетчерінің бұйрығымен жүргізіледі.

Жұмыс басшысы аралықтың немесе жолдардың жабылғаны туралы жауапты қызметкердің (пойыз диспетчерінің) тиісінше Ұлттық инфрақұрылым операторының немесе концессия бойынша теміржол иесінің бұйрығын (жазбаша хабарлама, телефонхат немесе жеделхат нысанында) алғанға дейін және жұмыс орындары сигналмен қоршалғанға дейін жұмысқа кірісуге рұқсат етілмейді.

Ескерту. 263-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

264. Аралықты немесе жолдарды ашу жол жұмыстарының немесе жасанды құрылыстардағы жұмыстардың аяқталғандығы және поездардың толассыз және қауіпсіз қозғалуы үшін кедергілердің жоқ екендігі туралы телефонхатты немесе жеделхатты бұл жұмыстарды қандай ұйымның орындағанына қарамастан жол

шаруашылығы кәсіпорыны басшысының немесе ол уәкілеттік берген лауазымы жол шеберінен төмен емес қызметкердің жазбаша хабарламасынан, телефонхат немесе жеделхатынан кейін ғана жүргізіледі.

Қолданыстағы автоматика, телемеханика және телекоммуникация немесе электрмен жабдықтаудың құрылғыларының жұмысын қалпына келтіру тиісінше жауапты қызметкерден (автоматиканың, телемеханиканың және телекоммуникацияның аға электр механигінен немесе энергодиспетчерден), Ұлттық инфрақұрылым операторынан немесе концессия шарттары бойынша теміржол иесінен хабарлама алғаннан кейін жүргізіледі.

Ескерту. 264-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 12.11.2013 № 1213 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

265. Поездар қозғалысын, қабылдау және жөнелту, маневрлік жұмысты ұйымдастыру тәртібі уәкілетті орган бекітетін Поездар қозғалысы және маневрлік жұмыстар нұсқаулығында белгіленеді.