



**Проект изменений в правила технической эксплуатации**

**«Стражи Безопасности»**

**Команда Юго-Восточной железной дороги**

# Предложения по внесению изменений в ПТЭ

## **ПТЭ Приложение № 3 пункт 4 абзац 1**

«Красные, желтые и зеленые сигнальные огни светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках железнодорожного пути общего пользования должны быть днем и ночью отчетливо различимы из кабины управления подвижной единицей на расстоянии не менее 1000 м. На кривых участках железнодорожного пути показания этих светофоров, а также сигнальных полос на светофорах должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 м. В сильно пересеченной местности (горы, глубокие выемки) допускается сокращение расстояния видимости, но не менее 200 м».

**Отсутствует градация радиуса кривизны кривой, для расстояния видимости 400м.**



## **ПТЭ Приложение № 3 пункт 4 абзац 1 дополнить следующим текстом**

для кривых участков железнодорожного пути ( $R$  кривой – сколько) показания этих светофоров, а также сигнальных полос на светофорах должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 м.

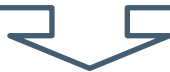
# Предложения по внесению изменений в ПТЭ

## **ПТЭ Приложение № 3 пункт 29 абзац 3**

отводить другой остряк от рамного рельса на расстояние не менее 125 мм.

**В Приложении №1 к ПТЭ пункт 14 указано, что Шаг остряка (расстояние между рабочей гранью головки рамного рельса и нерабочей гранью остряка), измеряемый против первой тяги, должен быть не менее 147 мм (расстояние с учетом допустимых люфтов).**

**Минимальный допуск хода шибера в электроприводе составляет 152мм.**



## **ПТЭ Приложение № 3 пункт 29 абзац 3 заменить следующим текстом**

отводить другой остряк от рамного рельса на расстояние не менее 152 мм.

# Предложения по внесению изменений в ПТЭ

## **ПТЭ Приложение № 3 пункт 37**

Железнодорожные станции, оборудованные электрической централизацией стрелок и светофоров, а также перегоны, оборудованные устройствами автоматической блокировки, должны в соответствии с планами, утверждаемыми, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, оборудоваться автоматической системой оповещения работников, выполняющих работы на железнодорожных путях, о приближении поезда

**Предлагается исключить фразу «а также перегоны, оборудованные устройствами автоматической блокировки» из указанного пункта, т.к. до настоящего времени отсутствует разрешенная к применению система оповещения работников на перегоне (приказ ЦДИ от 04.02.2019г. №ЦДИ-40).**



## **ПТЭ Приложение № 3 пункт 37 заменить следующим текстом**

Железнодорожные станции, оборудованные электрической централизацией стрелок и светофоров должны в соответствии с планами, утверждаемыми, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, оборудоваться автоматической системой оповещения работников, выполняющих работы на железнодорожных путях, о приближении поезда

# Предложения по внесению изменений в ПТЭ

## **ПТЭ приложение № 10, пункт 56, абзац 20 пункт а), б)**

Расчет количество осей закрепляемых одним башмаком, двумя, тремя и более тормозными башмаками, необходимо производить в зависимости от:

- а) расположения железнодорожного подвижного состава в произвольном месте железнодорожного пути (исключая тип профиля "гора").
- б) расположения железнодорожного подвижного состава от конца железнодорожного пути (от светофора, предельного столбика) и/или на отдельном отрезке железнодорожного пути (не в конце железнодорожного пути).

- а) Не учитывается при расчете норм закрепления наличие длиннобазных вагонов имеющих разницу в условных вагонах от физических на 10 % и более.
- б) Исключение нарушений порядка и норм закрепления в случае наличия закрепления от фиксированных точек

## **ПТЭ приложение № 10, пункт 56, абзац 20 пункт а), б) заменить следующим текстом**

Расчет количества осей, закрепляемых одним башмаком, двумя, тремя и более тормозными башмаками, необходимо производить в зависимости от:

- а) расположения железнодорожного подвижного состава в произвольном месте железнодорожного пути.
- б) расположения железнодорожного подвижного состава от конца железнодорожного пути (от светофора, предельного столбика) и/или на отдельном отрезке железнодорожного пути (не в конце железнодорожного пути). Если на железнодорожных путях, где расчет норм закрепления выполнен от фиксированных точек с использованием автоматизированной системы, в пункте 3.9.1. (24) ТРА станции указать место расположения этих точек, а также обозначить эти точки «на поле».

# Предложения по внесению изменений в ПТЭ

## **ИДП приложение № 12 пункт 12**

Бланки предупреждения заполняются заблаговременно (кроме номера поезда) и подписываются ДСП станции (парка). При наличии соответствующих автоматизированных систем с применением электронно-цифровой подписи бланк оформляется в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

Для исключения отправления поездов без предупреждений.



## **ИДП приложение № 12 пункт 12 заменить следующим текстом**

Бланки предупреждения заполняются заблаговременно, но ранее чем за 30 минут до отправления (кроме номера поезда) и подписываются ДСП станции (парка). При наличии соответствующих автоматизированных систем с применением электронно-цифровой подписи бланк оформляется в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования, при этом ответственный работник обязан проверить по автоматизированным системам АРМДУ-60(61) наличие новых предупреждений.

# Предложения по внесению изменений в ПТЭ

## **ИДП приложение № 13 Пункт 6**

При ложной занятости железнодорожного пути приема ДСП станции обязан лично или через соответствующих работников убедиться в его свободности от железнодорожного подвижного состава. Прием поездов на такие железнодорожные пути должен производиться при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора.

в соответствии с пунктом 2.13. распоряжения от 29 декабря 2016 г. № ЦД-261/р

## **ИДП приложение № 13 Пункт 6 заменить следующим текстом**

При ложной занятости железнодорожного пути приема ДСП станции обязан:

- 1) проверить, не является ли это следствием несанкционированного выезда железнодорожного подвижного состава или других действий, приведших к индикации занятости пути приема на аппарате управления, не замкнута ли рельсовая цепь посторонним предметом;
- 2) Проверить действительно ли свободен путь приема;
- 3) исключить движение по данному пути;
- 4) если соответствующие светофоры находились на автодействии – отключить автодействие и перейти на индивидуальное управление ими; сделать запись в журнале осмотра;
- 5) прием поездов на такие железнодорожные пути должен производиться при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора

# Предложения по внесению изменений в ПТЭ

## **ИДП Приложение № 13 пункт 7 подпункт 2**

2) устанавливать маршруты для приема, отправления поездов и маневровых передвижений только после того, как он убедится в свободности изолированного участка от железнодорожного подвижного состава лично или через других работников железнодорожной станции, а в случае обнаружения ложной свободности первого блок-участка удаления ДСП станции должен действовать как и при его ложной занятости в порядке, установленном пунктом 16 Приложения N 1 к настоящей Инструкции.

Согласно пункта 25 подпункта 2 Приложения №1 к ИДП, при наличии разрешающего огня на выходном или проходном светофоре при занятом блок-участке действие автоблокировки прекращается.



## **ИДП Приложение № 13 пункт 7 подпункт 2 заменить следующим текстом**

2) устанавливать маршруты для приема, отправления поездов и маневровых передвижений только после того, как он убедится в свободности изолированного участка от железнодорожного подвижного состава лично или через других работников железнодорожной станции, а в случае обнаружения ложной свободности первого блок-участка удаления ДСП станции должен действовать как и при его ложной занятости в порядке, установленном пунктом 17 Приложения N 1 к настоящей Инструкции



**СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ**