МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

П Р И К А З

29 января 2019 г. Москва № 25

Об утверждении Типовых правил технической эксплуатации монорельсового транспорта

В соответствии с частью 2 статьи 9 Федерального закона от 29 декабря 2017 г. № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2018, № 1, ст. 26) п р и к а з ы в а ю:

Утвердить прилагаемые Типовые правила технической эксплуатации монорельсового транспорта.

Министр Е.И. Дитрих

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО
Регистрационный № 54408
от "17" апреля 2019 г.

Енин Андрей Александрович
(499) 495 00 00 доб 12 01

gost.e-ecolog.ru

УТВЕРЖДЕНЫ
приказом Минтранса России
от 29 января 2019 г. № 25

Типовые правила технической эксплуатации монорельсового транспорта

I. Общие положения

1. Настоящие Типовые правила технической эксплуатации монорельсового транспорта (далее – Типовые правила) устанавливают порядок движения подвижного состава и организации маневровой работы, функционирования объектов инфраструктуры монорельсового транспорта, систему сигналов, относящихся к движению подвижного состава и организации маневровой работы, типы сигнальных приборов, при помощи которых эти сигналы подаются, определяют действия работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки пассажиров монорельсовым транспортом (далее – перевозчик), при технической эксплуатации монорельсового транспорта.

2. В соответствии с настоящими Типовыми правилами высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации разрабатываются и утверждаются правила технической эксплуатации монорельсового транспорта (далее – Правила технической эксплуатации), которые могут учитывать региональные особенности функционирования монорельсового транспорта.

II. Порядок движения подвижного состава монорельсового транспорта и организации маневровой работы

3. Допустимые на монорельсовом транспорте скорости движения подвижного состава устанавливаются перевозчиком с учетом требований конструкторской и эксплуатационной документации.

4. Порядок движения подвижного состава и меры обеспечения безопасности движения при следовании подвижного состава в направлении, противоположном определенному направлению движения на перегонах, оборудованных системами обеспечения безопасности движения, специализированных для движения подвижных составов в определенном направлении, устанавливаются перевозчиком в соответствии с Правилами технической эксплуатации.

5. В случае, если при движении подвижного состава необходимо обеспечить особые условия его следования, перевозчик обязан давать машинисту письменное или устное предупреждение.

6. Перевозчик обязан давать письменные предупреждения машинисту:

при неисправности пути, контактной шины, искусственных и других сооружений, при производстве ремонтных и строительных работ, требующих уменьшения скорости или остановки в пути;

при снижении видимости пути;

на первые подвижные составы после выполнения работ, определенных инструкцией по движению подвижного состава и маневровой работе, утверждаемой перевозчиком;

в иных случаях, если требуется уменьшение скорости, а также если необходимо предупредить машиниста о других особых условиях следования подвижного состава, не указанных в пункте 7 настоящих Типовых правил.

7. Перевозчик обязан давать устные предупреждения машинисту:

о неисправности путевой аппаратуры системы устройств автоматической блокировки, обеспечивающей безопасность движения подвижного состава путем выдачи информации о его местонахождении на трассе и свободности/занятости станционных путей и путей перегонов (далее – САБ);

о проследовании станции без остановки;

об остановке подвижного состава на перегоне с указанием причины остановки;

о следовании подвижного состава с погасшими сигналами, обозначавшими хвостовую часть подвижного состава, идущему следом подвижному составу;

о наличии работников или посторонних лиц на технологических дорожках (мостках), расположенных рядом с ходовой балкой и предназначенных для обслуживания линии и эвакуации пассажиров (смотровых ходах), или ходовой балке в период движения подвижного состава;

в других случаях, устанавливаемых Правилами технической эксплуатации.

8. Выдача перевозчиком письменных и устных предупреждений машинисту производится в порядке, установленном Правилами технической эксплуатации.

9. Перевозчик обязан обеспечить движение подвижного состава с разграничением пунктами, разделяющими трассу монорельсового транспорта на перегоны или участки пути между двумя соседними датчиками путевой системы автоблокировки (далее – блок-участок), которыми являются границы блок-участков САБ, а при ее неисправности – станции.

10. Перевозчик обязан определить границы участка пути, относящегося к станции, и обозначить их знаками.

11. При обнаружении на отправившемся подвижном составе неисправности или препятствия на пути, угрожающих безопасности движения или жизни людей, перевозчик обязан обеспечить подачу сигнала остановки этому подвижному составу.

12. Перевозчик должен обеспечивать проведение маневров на путях станций монорельсового транспорта по разрешающему сигнальному показанию САБ и системы диспетчерского управления на пульте машиниста.

13. На путях, не оборудованных САБ, или при ее неисправности, маневры производятся:

по распоряжению поездного диспетчера;

по распоряжению руководителя маневров, переданному машинисту под контролем поездного диспетчера по поездной диспетчерской или технологической радиосвязи;

по ручному, звуковому сигналу дежурного по станции или другого работника, определенного перевозчиком, подаваемому на основании распоряжения диспетчера или руководителя маневров, переданному по поездной диспетчерской или технологической радиосвязи после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

14. Перевозчик не должен допускать проведение маневров одновременно с обеих сторон на один и тот же путь.

III. Порядок функционирования объектов инфраструктуры монорельсового транспорта

15. Перевозчик обязан содержать объекты инфраструктуры монорельсового транспорта в исправном техническом состоянии и обеспечивать соответствие объектов инфраструктуры монорельсового транспорта и специальных программных средств, используемых для организации перевозочного процесса, требованиям, установленным в соответствии с законодательством Российской Федерации о техническом регулировании, требованиям настоящих Типовых правил, Правил технической эксплуатации, проектной, конструкторской и технической документации на объекты инфраструктуры монорельсового транспорта и специальные программные средства, используемые для организации перевозочного процесса.

16. Перевозчик обязан содержать сооружения и устройства монорельсового транспорта в состоянии, позволяющем обеспечивать пропуск подвижного состава с наибольшими установленными скоростями, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

17. До ввода в эксплуатацию вновь построенных и реконструированных объектов инфраструктуры монорельсового транспорта перевозчиком должна быть утверждена документация, устанавливающая требования к пожарной безопасности, охране труда, безопасности движения и эксплуатации монорельсового транспорта, а также проведено обучение и проверены знания указанной документации работниками, непосредственно обслуживающими и эксплуатирующими указанные объекты инфраструктуры монорельсового транспорта.

18. В зависимости от конструкции и технического состояния участков путей в Правилах технической эксплуатации могут устанавливаться ограничения скорости, соответствующие состоянию сооружений и устройств на этих участках.

19. Техническое обслуживание, ремонт (включая межремонтные сроки) и содержание сооружений и устройств обеспечиваются перевозчиком в порядке, устанавливаемом законодательством Российской Федерации о техническом регулировании, проектной, конструкторской и технической документации на сооружения и устройства.

20. Перевозчик обязан содержать инженерно-технические сооружения и устройства в состоянии, обеспечивающем вентиляцию и кондиционирование воздуха служебных помещений станций и кассовых залов, откачку грунтовых, атмосферных и производственных сточных вод от искусственных сооружений в городскую водосточную сеть, бесперебойное обеспечение служебных помещений станций водой, отопление служебных помещений, удаление бытовых сточных вод в канализацию, бесперебойное обеспечение станций и тоннелей водой, отопление и водоснабжение объектов инфраструктуры.

21. Перевозчик обязан обеспечить электроснабжение подвижного состава для движения с установленными скоростями и интервалами времени между подвижными составами, электропитание всех потребителей монорельсового транспорта.

22. Перевозчик не вправе привлекать к работе по проверке объектов инфраструктуры монорельсового транспорта и обеспечению качества их содержания, технического обслуживания и ремонта работников, не прошедших проверку на рабочих местах знаний и навыков.

23. Порядок проведения осмотров объектов инфраструктуры монорельсового транспорта, сроки и мероприятия по устранению обнаруженных неисправностей, а также учет результатов осмотра определяются перевозчиком в соответствии с Правилами технической эксплуатации.

Перевозчик должен обеспечивать соблюдение требований к габаритам приближения строений, оборудования и подвижного состава, установленных Правилами технической эксплуатации.

Профиль пути должен соответствовать конструкторской, эксплуатационной, технической документации.

Перевозчик обязан организовать проведение инструментальных проверок плана и профиля пути в порядке, предусмотренном Правилами технической эксплуатации.

Перевозчик обязан содержать ходовую балку монорельсового пути в исправном техническом состоянии в соответствии с конструкторской, эксплуатационной, технической документацией.

24. Перевозчик обязан организовывать плановое обслуживание и проверку технического состояния стрелочных переводов в соответствии с эксплуатационной документацией.

Стрелочные переводы должны содержаться в соответствии с конструкторской, эксплуатационной, технической документацией.

Стрелочные переводы должны обеспечивать безопасное движение поездов (составов) с установленными в конструкторской, эксплуатационной и (или) технической документации скоростями.

Эксплуатация стрелочных переводов с неисправностями, которые могут привести к сходу подвижного состава, не допускается.

Требования по оборудованию стрелочных переводов устанавливаются Правилами технической эксплуатации.

Все стрелки должны быть включены в электрическую централизацию, за исключением неэлектрифицированных парковых путей.

Все стрелочные переводы на всех категориях пути должны быть оборудованы устройствами запирания.

25. Перевозчик обязан обеспечить исправное состояние сигнального оборудования, перечисленного в главе IV настоящих Типовых правил.

26. Перевозчик обязан обеспечивать постоянную видимость показаний светофоров и маршрутных указателей, проверку взаимозависимостей стрелок и сигналов.

Перевозчик обязан обеспечить работу комплекса технических средств автоматизации управления процессами перевозок, обеспечивающего установленную перевозчиком пропускную способность и безопасность движения поездов за счет:

задания маршрута, его замыкания и открытия светофора на разрешающее показание при постоянном контроле положения всех стрелок и свободности путевых участков, входящих в маршрут, и отсутствия заданных маршрутов, одновременное существование которых создает угрозу безопасности движения поездов (далее – враждебный маршрут);

обеспечения и поддержания минимального расстояния между попутно следующими поездами, превышающего расстояние тормозного пути при служебном торможении;

автоматического ограждения хвостовой части поезда;

постоянного автоматического контроля за соответствием фактической скорости поезда и обеспечения принудительной остановки движущегося поезда при превышении допустимой скорости в отсутствие подтверждения бдительности машиниста прибором безопасности;

постоянного контроля за состоянием целостности ходовой балки, стрелок;

бесконтактного контроля перегрева букс и контроля габарита подвагонного оборудования при его наличии.

Перевозчик обязан обеспечить работу устройств автоматической блокировки, не допускающую смену запрещающего показания светофора на показание,

разрешающее движение, до освобождения подвижным составом расположенного за этим светофором блок-участка и перекрытия следующего светофора на красный сигнал.

До смены показания светофора с запрещающего на разрешающее перевозчик обязан обеспечить переключение находящегося у такого светофора ударного рычага устройства, установленного на пути и приводящего в действие систему экстренного торможения поезда в случае проезда светофора с запрещающим показанием, в разрешающее положение.

При включенных светофорах полуавтоматического действия перевозчик обязан обеспечить состояние устройств электрической централизации, при котором не допускается:

открытие светофора, ограждающего маршрут следования (путь без стрелок или со стрелками, которые установлены и заперты в направлении предполагаемого следования подвижного состава) (далее – маршрут), если стрелки, включая охранные, не поставлены в положение, необходимое для движения подвижного состава по маршруту, а светофоры враждебных маршрутов не закрыты;

перевод входящей в маршрут стрелки или открытие светофора маршрута встречного направления при открытом светофоре, ограждающем установленный маршрут;

открытие светофора при маршруте, установленном на занятый путь;

перевод стрелки под подвижным составом.

При выключенных светофорах полуавтоматического действия перевозчик обязан обеспечить состояние устройств электрической централизации, при котором не допускается:

подача разрешающей сигнальной команды в рельсовую цепь, если стрелки в маршруте, включая охранные, не поставлены в соответствующее положение, а в рельсовые цепи враждебных маршрутов подаются разрешающие сигнальные команды;

перевод входящей в маршрут стрелки или выдачи разрешающей сигнальной команды в рельсовую цепь враждебного маршрута при разрешающей сигнальной команде в рельсовой цепи установленного маршрута.

27. Перевозчик обязан обеспечить наличие рабочего и аварийного освещения перегонных, станционных путей и путей соединительных ветвей.

28. Перевозчик обязан обеспечить оборудование всех линий монорельсового транспорта следующими видами связи: поездной диспетчерской, поездной радиосвязью, стрелочной, служебной и административно-хозяйственной (телефонной).

Для управления движением подвижного состава, содержания объектов инфраструктуры монорельсового транспорта, технического обслуживания подвижного состава, ведения восстановительных работ перевозчик вправе

использовать иные виды связи, предусмотренные Правилами технической эксплуатации.

29. Перевозчик должен обеспечивать соответствие характеристик, параметров и размеров эскалаторов, пассажирских конвейеров (траволаторов) и лифтов требованиям, установленным Правилами технической эксплуатации.

Перевозчик обязан обеспечить эксплуатацию эскалаторов, пассажирских конвейеров (траволаторов) и лифтов в соответствии с Правилами технической эксплуатации.

Эксплуатация неисправных и (или) не соответствующих требованиям, установленным в соответствии с законодательством Российской Федерации о техническом регулировании, эскалаторов, пассажирских конвейеров (траволаторов) и лифтов запрещается.

Порядок постановки эскалаторов, пассажирских конвейеров (траволаторов) и лифтов на ремонт, а также их ввод в эксплуатацию после окончания ремонта устанавливается перевозчиком.

Пуск эскалатора, пассажирского конвейера (траволатора), лифта после перерыва в движении пассажирских поездов со снятием напряжения с контактной сети осуществляется в порядке, установленном перевозчиком.

Пуск эскалатора в обратном направлении должен производиться в отсутствие пассажиров на лестничном полотне.

В случае, если сход пассажиров с лестничного полотна затруднен или если защемление одежды угрожает жизни пассажира, пуск эскалатора с пассажирами в обратном направлении допускается на расстояние не более половины ступени, при этом перевозчик обязан предупредить пассажиров о предстоящем пуске.

30. При проведении ремонта объектов инфраструктуры монорельсового транспорта перевозчик обязан обеспечить безопасность движения и эксплуатации монорельсового транспорта без нарушения графика (расписания) транспортного обслуживания.

31. Перевозчик обязан определить работника, непосредственно руководящего всеми лицами, участвующими в отдельных работах на эксплуатируемых путях, сооружениях и устройствах (далее – руководитель работ).

32. Перевозчик обязан обеспечить наличие отдельных формирований для ведения аварийно-восстановительных работ и оснастить их необходимым оборудованием.

33. Для производства ремонтных и строительных работ перевозчик обязан предусмотреть перерывы в движении пассажирских поездов со снятием напряжения с контактной сети и установить ограничения скорости, необходимые для проведения работ.

Для выполнения работ по плановому техническому обслуживанию пути, искусственных сооружений, контактной сети, устройств сигнализации,

централизации и блокировки, технологической электросвязи перевозчик обязан обеспечить ежесуточные перерывы в движении пассажирских поездов со снятием напряжения с контактной сети продолжительностью не менее 2 часов, а при производстве этих работ комплексами машин и специализированными бригадами – продолжительностью не менее 5 часов с закрытием участков линий для движения подвижного состава в порядке, установленном Правилами технической эксплуатации.

Работы по ремонту пути, контактной сети, устройств сигнализации, централизации и блокировки, технологической электросвязи и других сооружений и устройств, которые не предусмотрены в абзацах первом и втором настоящего пункта, должны производиться перевозчиком без закрытия пути, кроме аварийных работ, необходимых для восстановления нормальной работы инфраструктуры и подвижного состава.

34. По окончании проведения работ перевозчик обязан производить проверки участков, на которых проводились работы по реконструкции или иные работы, вызывающие изменение плана или профиля пути.

35. Ввод устройств в действие по окончании работ производится на основании:

телефонограммы, переданной руководителем работ;

телефонограммы, переданной работником, уполномоченным перевозчиком на осуществление контроля и надзора за выполнением работ, в случае, если указанные работы осуществлялись подрядной организацией.

При выполнении работ с закрытием пути приступать к работам до получения руководителем работ приказа уполномоченного перевозчиком работника о закрытии пути и до ограждения сигналами места работ в порядке, установленном инструкцией по сигнализации, утверждаемой перевозчиком, запрещается.

Открытие перегона производится приказом уполномоченного перевозчиком работника после письменного уведомления, телефонограммы или телеграммы руководителя работ, назначенного перевозчиком ответственным за выполнение работ на эксплуатируемом пути, сооружении или устройстве, об окончании путевых работ или работ на искусственных сооружениях и отсутствии препятствий для бесперебойного и безопасного движения подвижного состава.

IV. Система сигналов, относящихся к движению подвижного состава и организации маневровой работы, а также типы сигнальных приборов, при помощи которых эти сигналы подаются

36. На монорельсовом транспорте применяются сигналы, которые предусмотрены Правилами технической эксплуатации.

37. Перевозчик обязан обеспечить безусловное выполнение сигналов.

38. Сигнальные и путевые знаки устанавливаются перевозчиком на ходовых мостках с левой стороны по направлению движения подвижного состава, следующего

в определенном направлении движения на перегонах, оборудованных системами обеспечения безопасности движения, специализированных для движения подвижных составов в определенном направлении, за исключением случаев, установленных Правилами технической эксплуатации.

39. Допускается нанесение перевозчиком сигнальных и путевых знаков на верхнюю плоскость ходовой балки, а также на боковые ее грани.

40. Сигнальные знаки (условные видимые знаки, при помощи которых дается приказ определенной категории работников) и путевые знаки (постоянные знаки, указывающие план, профиль, протяженность и границы блок-участков пути) утверждаются перевозчиком.

41. Чертежи и технические условия на изготовление сигнальных и путевых знаков утверждаются перевозчиком.

42. Перевозчик должен обеспечивать установку путевого заграждения (тупиковых упоров), конструкция которого препятствует сходу подвижного состава с путей, на которых оно установлено.

43. Перевозчик обязан оборудовать устройства путевого заграждения указателями путевого заграждения.

44. Чертежи и технические условия на изготовление указателей путевого заграждения утверждаются перевозчиком.

45. Перевозчик обязан обеспечить безопасность движения подвижного состава и маневровых передвижений путем взаимодействия следующих систем управления движением:

система диспетчерского управления;

система управления подвижным составом;

САБ.

46. Перевозчик обязан обеспечить информационное взаимодействие между системами монорельсового транспорта и их составными территориально-распределенными объектами аппаратурой сетевой инфраструктуры информационного обмена и оперативно-технологической связи.

47. В качестве сигналов перевозчиком должны использоваться светофоры, маршрутные указатели и сигнальные показания монитора пульта управления подвижного состава.

48. Перевозчик не должен допускать проезд сигнала с красным огнем, желтым огнем, визуально неразличимыми огнями, визуально неразличимыми показаниями светофоров. Визуально неразличимая подача сигналов другими сигнальными приборами требует остановки подвижного состава.

49. Проследование сигналов с запрещающим показанием (красный огонь, желтый огонь, визуально неразличимое показание, погасшие огни) допускается после остановки подвижного состава в порядке, установленном инструкцией по движению подвижного состава и маневровой работе, утверждаемой перевозчиком.

50. При маневровой работе в депо перевозчиком применяются следующие сигнальные цвета:

лунно-белый, разрешающий въезд в депо;

зеленый, подтверждающий разрешение на движение в направлении, указанном стрелкой;

красный, запрещающий дальнейшее движение, фиксирующий остановку на балке согласно датчикам расстановки.

51. Перевозчик должен обеспечить вывод на монитор пульта управления подвижного состава следующих сигналов:

допустимой скорости на данном участке пути;

системы диспетчерского управления и САБ.

52. Показания сигналов и монитора пульта управления подвижного состава должны быть видны с рабочего места машиниста.

V. Действия работников монорельсового транспорта при технической эксплуатации монорельсового транспорта

53. Требования к рабочим местам перевозчика, используемым работниками перевозчика техническим средствам и порядок их содержания определяются перевозчиком с учетом требований трудового законодательства Российской Федерации, положений настоящих Типовых правил и Правил технической эксплуатации.

54. Перевозчик обязан обеспечить эксплуатацию работниками монорельсового транспорта объектов инфраструктуры монорельсового транспорта в соответствии с правилами и инструкциями по охране труда, пожарной безопасности, установленными для выполняемой работы, и возможность немедленного извещения уполномоченного работника перевозчика о любой ситуации, угрожающей жизни и здоровью людей или безопасности движения.

55. Право управления подвижным составом, сигналами, аппаратами, механизмами, другими устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения и эксплуатации монорельсового транспорта, а также перевода стрелки предоставляется перевозчиком уполномоченным на это работникам при исполнении ими своих служебных обязанностей.

56. Перевозчик не вправе предоставлять доступ в кабины управления (к устройствам управления) подвижным составом, к сигналам, стрелкам, аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации монорельсового транспорта, а также в помещения, из которых производится управление сигналами и такими устройствами, не уполномоченным им лицам.

57. Перевозчик обязан обеспечить проверку на рабочих местах знаний и навыков работников монорельсового транспорта, непосредственно участвующих в

организации движения подвижного состава и обслуживании пассажиров, не реже одного раза в три года, а также при поступлении на работу.

58. Работники монорельсового транспорта, не прошедшие проверку знаний и навыков на рабочих местах, могут допускаться перевозчиком к управлению подвижным составом, сигналами, аппаратами, механизмами, а также к переводу стрелок и к другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации монорельсового транспорта, под наблюдением работника, непосредственно уполномоченного перевозчиком обслуживать эти устройства (или управляющего ими), за которым перевозчиком закреплен работник, проходящий проверку на рабочем месте знаний и навыков.

59. Порядок выдачи заключения о допуске работника монорельсового транспорта, прошедшего проверку на рабочем месте знаний и навыков, к самостоятельной работе определяется перевозчиком.

60. Перевозчику запрещается допускать к самостоятельному выполнению определенных в настоящих Типовых правилах работ работников монорельсового транспорта, не прошедших проверку на рабочих местах знаний и навыков, в порядке, установленном перевозчиком.

61. Порядок проведения проверки знаний и навыков для выдачи работникам монорельсового транспорта свидетельств на право управления соответствующим типом подвижного состава определяется перевозчиком.

62. Перевозчик обязан включить в локальные нормативные акты, с которыми машинисты должны быть ознакомлены перевозчиком под подпись, следующие запреты и обеспечить контроль за их соблюдением:

нарушения в пути следования скоростных ограничений, установленных Правилами технической эксплуатации, перевозчиком и показаниями сигналов;

отвлечения от управления подвижным составом, необходимости наблюдения за подаваемыми сигналами, свободностью и состоянием пути.

63. Перевозчик обязан определить работников монорельсового транспорта, которые при технической эксплуатации монорельсового транспорта выполняют следующие действия:

подают сигнал остановки подвижному составу и принимают другие меры к его остановке в случаях, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения,

при обнаружении неисправности сооружений или устройств, создающей угрозу безопасности движения, принимают меры к устранению неисправности, а при необходимости – также к ограждению опасного места для устранения неисправности.

gost.e-ecolog.ru