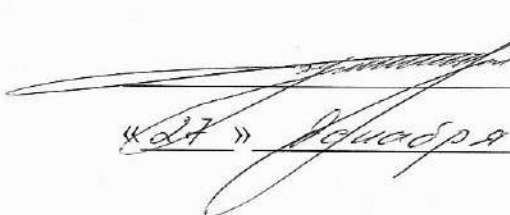


СОГЛАСОВАНО

Заместитель начальника  
Московской железной дороги  
(по территориальному управлению)


 Ю.И. Базаров

«27» сентября 2018г.



УТВЕРЖДАЮ

Заместитель Генерального директора -  
директора филиала АО «Концерн  
Росэнергоатом» «Смоленская атомная  
станция»

 П.А. Лубенский

«14» сентября 2019г.

## ИНСТРУКЦИЯ

о порядке обслуживания и организации движения  
на железнодорожном пути необщего пользования филиала АО «Концерн  
Росэнергоатом» «Смоленская атомная станция», примыкающего к станции  
Аселье Московской железной дороги.

## **Раздел 1. Общая характеристика железнодорожного пути необщего пользования.**

### **1.1 Принадлежность железнодорожного пути необщего пользования**

На балансе филиала АО «Концерн Росэнергоатом» «Смоленская атомная станция» (САЭС) находится железнодорожный путь необщего пользования протяженностью – 18912,93 м.

На балансе Фаянсовской дистанции инфраструктуры (далее по тексту ИЧ-4) находится железнодорожный путь необщего пользования (перегон ст. Аселье – ст. Промышленная) протяженностью – 24900 м. Общая протяженность железнодорожного пути необщего пользования составляет – 43812,93 м.

### **1.2 Обслуживание локомотивами.**

Обслуживание железнодорожного подъездного пути необщего пользования смешанное:

– подача и уборка вагонов на железнодорожные приемо-отправочные (выставочные) пути № 1, 2, 3 ст. Промышленная (САЭС) и уборка их на ст. Аселье МЖД производится локомотивами железной дороги серии М62, 2М62, 3М62У, ЧМЭЗ. Маневровая бригада маневрового локомотива ЧМЭЗ состоит из машиниста локомотива и составителя поездов – руководителя маневров (далее по тексту – руководитель манёвров ОАО РЖД).

Маневровая бригада локомотива М62, 2М62, 3М62У состоит из машиниста локомотива и помощника машиниста - главного кондуктора – руководителя манёвров (далее по тексту – руководитель манёвров ОАО РЖД).

– маневровые работы по расстановке вагонов по погрузочно-выгрузочным фронтам производятся локомотивами владельца пути необщего пользования филиала АО «Концерн Росэнергоатом» «Смоленская атомная станция» (далее по тексту путь необщего пользования) серии: ТГМ-6В, ТГМ-4Б, ТГМ-40. Локомотивы оборудованы переносной радиосвязью. Маневровая бригада пути необщего пользования состоит из машиниста, помощника машиниста, составителя поездов. Руководителем маневров пути необщего

пользования является составитель поездов (далее по тексту составитель поездов пути необщего пользования).

### 1.3 Место примыкания железнодорожного пути необщего пользования к станции Аселье и его граница.

Путь необщего пользования примыкает к станции Аселье стрелочным переводом №6 к пути №3. Границей железнодорожного пути необщего пользования является изолирующий стык светофора Чг железнодорожной станции Аселье расположенной на пути необщего пользования №7.

### 1.4 Граница железнодорожного пути необщего пользования

Путевой сигнальный знак «Граница подъездного пути» установлен на расстоянии 3100 мм. от оси пути на ординате изолирующего стыка светофора Чг железнодорожной станции Аселье расположенной на пути необщего пользования №7. Ответственным за установку путевого знака «Граница подъездного пути» является владелец железнодорожного пути необщего пользования ИЧ-4.

Граница балансового разграничения железнодорожных путей необщего пользования между ОАО «РЖД» (балансодержатель Фаянсовская дистанция инфраструктуры структурного подразделения Московской дирекции инфраструктуры – структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД») и АО «Концерн Росэнергоатом» (балансодержатель – филиал АО «Концерн Росэнергоатом» «Смоленская атомная станция») установлена на расстоянии 24900 метра (входной светофор «Н») от изолирующего стыка светофора «Чг» железнодорожной станции Аселье расположенной на пути необщего пользования №7.

### 1.5 Наличие предохранительного устройства.

На пути необщего пользования ст. Промышленная для предотвращения выхода подвижного состава с приемо-отправочных (выставочных) путей №1, 2, 3 на перегон ст. Промышленная – ст. Аселье имеется предохранительный тупик №4, примыкающий стрелочным переводом №1 к пути №1. Нормальное

положение стрелки №1 по направлению предохранительного тупика №4. После использования маршрута стрелка №1 дежурным стрелочного поста устанавливается в нормальное положение, закрывается на закладку и навесной замок о чем докладывается ДСП ст. Промышленная. Для предотвращения заезда подвижного состава САЭС на маршрут приема поезда с перегона Аселье - Промышленная дежурный стрелочного поста устанавливает стрелку №8 по направлению пути №7 закрывает на закладку и навесной замок. Ключи от запертой стрелки находятся у дежурного стрелочного поста.

Для предотвращения ухода подвижного состава, с пути необщего пользования САЭС на станции Аселье, имеется сбрасывающая стрелка №8со, включенная в электрическую централизацию станции Аселье. Нормальное положение сбрасывающей стрелки №8со на «сброс». Сбрасывающая стрелка №8со оборудована устройством автовозврата.

#### 1.6 Характеристика путевого развития и стрелочного хозяйства железнодорожного пути необщего пользования.

Железнодорожные пути необщего пользования состоят из 36 железнодорожных путей и 38 стрелочных переводов (Приложение №2 «Ведомость ж/д путей необщего пользования» и приложение №3 «Ведомость стрелочных переводов»).

К Инструкции приложена схема железнодорожных путей необщего пользования с отражением места примыкания железнодорожных путей предприятия (Приложение №1 «Схема ж/д путей необщего пользования»).

Максимальный уклон пути №1 в сторону перегона Промышленная – Аселье - 7,8 тыс. Минимальный радиус кривых на железнодорожных путях необщего пользования – 87,0 м. Продольные профили всех железнодорожных путей приложены к Инструкции (Приложение №5).

На железнодорожных путях необщего пользования имеются 11 не охраняемых переездов.



### 1.7 Допускаемые скорости движения.

Допускаемая скорость движения по пути №7 (перегон ст. Аселье – ст. Промышленная) - не более 25 км/час.

Скорость движения при маневрах на железнодорожных путях необщего пользования САЭС должна быть не более:

- 15 км/ч – при движении по прямым участкам;
- 5 км/ч – при движении по стрелочным переводам и в кривых;
- 3 км/ч при подходе локомотива к вагонам и постановке вагонов под погрузку и выгрузку, при проследовании вагонами вперед негабаритных и опасных мест.

### 1.8 Характеристика устройств СЦБ.

Движение составов по перегону ст. Аселье – ст. Промышленная осуществляется поездным порядком по электрожелезной системе и телефону. Средством связи между ДСП ст. Промышленная и ДСП ст. Аселье является станционная связь. Средством связи между ДСП ст. Промышленная, составителем поездов САЭС и дежурным стрелочного поста САЭС является переносная радиостанция.

### 1.9 Характеристика грузового хозяйства.

**Грузовой фронт №1:** Повышенный путь №7. Вместимость 8 вагонов.

Вагонооборот: 30 ваг/месяц Перечень перерабатываемых грузов: песок, щебень.

Средства механизации: эстакада повышенного пути.

Ритмичность работы: круглосуточно.

**Грузовой фронт №2:** Выгрузка технологического оборудования путь №7а.

Вместимость 7 вагонов.

Вагонооборот: 10 ваг/месяц.

Перечень перерабатываемых грузов: технологическое оборудование.

Средства механизации: козловой кран КСК-30-42В г/подъемностью 15 т.

Ритмичность работы: круглосуточно.

**Грузовой фронт №3:** Выгрузка технологического оборудования путь №11.

Вместимость 19 вагонов.

Вагонооборот: 50 ваг/месяц.

Перечень перерабатываемых грузов: жби, металлоконструкции, технологическое оборудование.

Средства механизации: козловой кран КСК-50-42В г/подъемностью 50 т.

Ритмичность работы: круглосуточно.

**Грузовой фронт №4:** Главный корпус II путь №14а. Вместимость 13 вагонов.

Вагонооборот: 20 ваг/месяц.

Перечень перерабатываемых грузов: технологический материал.

Средства механизации: спец. устройства.

Ритмичность работы: круглосуточно.

**Грузовой фронт №5:** Главный корпус I путь №23. Вместимость 7 вагонов.

Вагонооборот: 18 ваг/месяц.

Перечень перерабатываемых грузов: технологический материал.

Средства механизации: спец. устройства.

Ритмичность работы: круглосуточно.

**Грузовой фронт №6:** Главный корпус I путь №25. Вместимость 14 вагонов.

Вагонооборот: 18 ваг/месяц.

Перечень перерабатываемых грузов: технологический материал.

Средства механизации: спец. устройства.

Ритмичность работы: круглосуточно.

**Грузовой фронт №7:** Выгрузка технологического оборудования путь №15.

Вместимость 2 вагона.

Вагонооборот: 2 ваг/месяц.

Перечень перерабатываемых грузов: технологический материал.

Средства механизации: спец. устройства.

Ритмичность работы: круглосуточно.

**Грузовой фронт №8:** Склад цемента путь №19. Вместимость 1 вагон.

Вагонооборот: 10 ваг/месяц.

Перечень перерабатываемых грузов: цемент.

Средства механизации: предрельсовое приемное устройство.

Ритмичность работы: круглосуточно.

**Грузовой фронт №9:** Выгрузка технологического оборудования путь №20.

Вместимость 10 вагонов.

Вагонооборот: 2 ваг/месяц.

Перечень перерабатываемых грузов: жби, металлоконструкции, технологическое оборудование.

Средства механизации: козловой кран КСК-30-42В г/подъемностью 15 т.

Ритмичность работы: круглосуточно.

**Грузовой фронт №10:** Сливная эстакада химреагентов путь №22.

Вместимость 1 вагон.

Вагонооборот: 3 ваг/месяц.

Перечень перерабатываемых грузов: хим. реагенты.

Средства механизации: спец.устройства.

Ритмичность работы: круглосуточно.

**Грузовой фронт №11:** Сливная эстакада серная кислота мазут топочный топливо дизельное путь №24. Вместимость 11 вагонов.

Вагонооборот: 15 ваг/месяц.

Перечень перерабатываемых грузов: мазут, дизельное топливо.

Средства механизации: спец.устройства.

Ритмичность работы: круглосуточно.

**Грузовой фронт №12:** Слив масел путь №31. Вместимость 57 вагонов.

Вагонооборот: 1 ваг/месяц.

Перечень перерабатываемых грузов: масла.

Средства механизации: спец.устройства.

Ритмичность работы: круглосуточно.

**Грузовой фронт №13:** Выгрузка технологического оборудования путь №35. Вместимость 24 вагона.

Вагонооборот: 15 ваг/месяц.

Перечень перерабатываемых грузов: технологический материал.

Средства механизации: козловой кран КСК-50-42В г/подъемностью 50 т.

Ритмичность работы: круглосуточно.

**Грузовой фронт №14:** Площадка стройматериалов путь №43.

Вместимость 10 вагонов.

Вагонооборот: 7 ваг/месяц.

Перечень перерабатываемых грузов: жби, металлические изделия, цемент.

Средства механизации: подрельсовое приемное устройство.

Ритмичность работы: круглосуточно.

Уведомление о предстоящей подаче-уборке вагонов осуществляется круглосуточно по регистрируемой связи. Дежурный по станции Аселье уведомляет по телефону 593030 дежурного станции Промышленная о предстоящей подаче-уборке вагонов.

Дежурный по станции Промышленная уведомляет дежурную по станции Аселье о готовности вагонов к уборке по телефону 59-30-28 и приемосдатчика груза и багажа станции Рославль 1 по телефону 63-22-69

Приемо-сдаточные операции производятся на приемоотправочных (выставочных) железнодорожных путях необщего пользования № I, 2, 3 станции Промышленная, при участии начальника станции Аселье (приемосдатчика груза и багажа ст. Рославль I) и приемосдатчика груза и багажа пути необщего пользования .

Осмотр вагонов в коммерческом отношении производится на приемоотправочных (выставочных) железнодорожных путях необщего пользования № I, 2, 3 станции Промышленная - начальником станции Аселье (приемосдатчиком груза и багажа ст. Рославль I).

Осмотр вагонов в техническом отношении производится на приемоотправочных (выставочных) железнодорожных путях необщего пользования № I, 2, 3 станции Промышленная - руководителем маневров ОАО РЖД.

Для взвешивания вагонов на пути № 35 установлены вагонные весы Титан ВВ-150СМ.



Ритмичность работы железнодорожного пути необщего пользования круглосуточно.

При производстве грузовых операций на пути необщего пользования ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- применять приспособления и устройства, которые могут привести к повреждению вагонов;
- передвижение вагонов «вручную», а также при помощи автомашин, кранов и других машин и механизмов;
- убирать с пути необщего пользования поврежденные вагоны до составления акта о повреждении вагона;
- вагоны не очищенные от остатков груза и с неочищенными ходовыми частями, а также не полностью выгруженные, после выгрузки вагоны должны быть очищены от остатков грузов, люка у вагонов после окончания грузовых операций должны быть закрыты;
- производить маневровую работу с вагонами, погрузка или выгрузка которых еще не закончена.

Владелец пути необщего пользования несет полную ответственность за сохранность вагонов за весь период нахождения на пути необщего пользования.

#### 1.10 Ответственные лица.

На основании проведенной аттестации по программе «Обеспечение безопасности движения на железнодорожном транспорте необщего пользования, постоянными ответственными за обеспечение безопасности и взаимодействия со станцией по вопросам движения являются: начальник транспортного цеха (тел. 8 (48153) 7-29-80), заместитель начальника транспортного цеха (тел. 8(48153) 7-29-80), начальник станции Промышленная (тел. 8(48153) 7-33-46), мастер дорожный пути необщего пользования. Сменным ответственным лицом является ДСП ст. Промышленная. Персональный список ответственных работников устанавливается приказом руководителя предприятия и должностными инструкциями в которых указываются ответственные за: техническое состояние

железнодорожного пути и стрелочных переводов, техническое состояние переездов и их очистку; правильность и надежность закрепления вагонов; хранение, клеймение и сохранность тормозных башмаков; сохранность подвижного состава; очистку вагонов после выгрузки; погрузку и выгрузку вагонов согласно техническим условиям погрузки и крепления грузов; оформление перевозочных документов. Копия действующих приказов постоянно хранится (и обновляется по мере необходимости) на ст. Аселье.

## **Раздел 2. Порядок подачи - уборки вагонов со станции на железнодорожный путь необщего пользования.**

### **2.1 Порядок обслуживания локомотивами.**

Подача и уборка вагонов на железнодорожные пути необщего пользования САЭС производится поездным порядком локомотивами железной дороги серий М62, ЧМЭЗ, 2М62, 3М62У с локомотивной бригадой в составе: машиниста или машиниста инструктора, составителя поездов, помощника машиниста-главного кондуктора железной дороги по согласованию времени подачи и уборки между ДСП ст. Аселье и ДСП ст. Промышленная.

### **2.2 Величина максимального состава.**

Максимальный вес подаваемого состава тепловозом М62 - 750 т. или 9 физических вагонов. Тепловозом 2М62-1500 т. или 18 физических вагонов. Тепловозом ЧМЭЗ-500 т. или 7 физических вагонов. Тепловозом 3М62У-2100 т. или 27 физических вагонов.

### **2.3 Порядок включения автотормозов.**

Подача, расстановка и уборка вагонов на пути необщего пользования производится с включенными в тормозную сеть всех вагонов руководителем манёвров с проверкой их на торможение и отпуск по действию двух хвостовых вагонов без выдачи машинисту справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии. После получения машинистом локомотива информации от руководителя манёвров, о срабатывании тормозов на торможение и отпуск, тормоза маневрового состава считаются опробованными.

Включение автотормозов производит руководитель маневров ОАО РЖД, а их опробование – руководитель маневров совместно с машинистом локомотива ОАО РЖД в соответствии с требованиями «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава», утвержденные Советом по железнодорожному транспорту государств - участников содружества (протокол № 60 от 6-7 мая 2014 г.), распоряжения № 2071р от 03.09.14 г. Первого Вице –

президента ОАО «РЖД» В.Н. Морозова и приказа Минтранса России от 03.06.14 г. № 151.

О включении и опробовании автотормозов, а также готовности маневрового состава к подаче-уборке руководитель маневров ОАО РЖД докладывает дежурному по станции Аселье по регистрируемой радиосвязи.

#### 2.4 Порядок согласования движения.

После прибытия вагонов в адрес предприятия, дежурный по станции Аселье обязан по телефону 593030 уведомить дежурного по станции Промышленная, о предстоящей подаче вагонов с указанием количества вагонов.

Организация движения на перегоне Аселье-Промышленная осуществляется по электрожелезнодорожной системе в соответствии с требованием приложения №4 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

Дежурный по станции Промышленная перед приемом поезда заблаговременно готовит маршрут приема поезда и открывает входной сигнал Н, при невозможности открытия сигнала Н прием поезда осуществляется при запрещающем показании входного сигнала по письменному разрешению дежурного по станции Промышленная.

#### 2.5 Порядок выезда маневрового состава со станции.

Отправление состава со ст. Аселье осуществляется по разрешающему маневровому показанию светофора НЗ, с выдачей машинисту жезла перегона Аселье-Промышленная и указанию ДСП по радиосвязи.

#### 2.6 Порядок следования маневрового состава на железнодорожный путь необщего пользования.

На железнодорожный путь необщего пользования состав следует локомотивом вперед, руководитель маневров ОАО РЖД находятся в кабине локомотива. Путь необщего пользования перегона Аселье - Промышленная находится на балансе ИЧ-4. На 12 км ПК5 имеется нерегулируемый железнодорожный переезд без дежурного работника. На 18 км ПК9 имеется регулируемый железнодорожный переезд, оборудованный АПС, без дежурного работника. Обслуживание устройств СЦБ на переезде осуществляют работники ИЧ-4. Перед подачей (уборкой) вагонов на путь необщего пользования с опасными грузами начальник станции Аселье (или дежурный по станции) уведомляет работников ИЧ-4 о необходимости обеспечения охраны на переездах

12 км ПК5, 18 км ПК9 для обеспечения безопасного проследования состава с опасными грузами.

## 2.7 Порядок въезда маневрового состава на железнодорожный путь необщего пользования.

Состав принимается на железнодорожные пути необщего пользования по разрешающему показанию входного светофора Н.

2.7.1 Состав прибывает на железнодорожныеприемо-отправочные (выставочные) пути № 1, 2, 3 ст. Промышленная. Встречает состав дежурный стрелочного поста напротив здания ст. Промышленная с правой стороны по ходу движения поезда с развернутым флагом желтого цвета, находясь не ближе 5 м от пути по которому следует поезд. ДСП ст. Промышленная доводит до руководителя маневров ОАО РЖД план маневровой работы. Дает указание дежурному стрелочного поста на выдачу требуемого количества тормозных башмаков для закрепления подвижного состава руководителю маневров. Контроль за закреплением вагонов после отцепки осуществляет ДСП ст. Промышленная.

Отцепку локомотива железной дороги, производит руководитель маневров ОАО РЖД или составитель поездов пути необщего пользования. При необходимости производится обгон локомотива через четную горловину ст. Промышленная.

При отсутствии ответственного работника железнодорожного пути необщего пользования, и невыдачи руководителю маневров ОАО РЖД тормозных башмаков, руководитель маневров должен вывести группу подаваемых вагонов обратно на станцию Аселье и сообщить об этом ДСП ст.Аселье для оформления акта общей формы ГУ-23.

2.7.2 При отправлении вагонов со ст. Промышленная локомотив железной дороги сцепляется с сформированным составом вагонов, предназначенным для вывоза на ст. Аселье. Руководитель маневров ОАО РЖД производит снятие закрепления подвижного состава. Изъятые тормозные башмаки отдает дежурному стрелочного поста пути необщего пользования или ДСП ст. Промышленная для закрытия их в пирамиду. Контроль за изъятими тормозными



башмаками ведет ДСП ст. Промышленная. Включение и опробование автотормозов производит руководитель маневров ОАО РЖД.

#### 2.8 Порядок обратного следования маневрового состава

Для отправления поезда ДСП ст. Промышленная запрашивает по телефону согласие ДСП ст. Аселье, который, если нет препятствий для приема поезда, дает по телефону согласие на отправление поезда. Выезд на перегон осуществляется по жезлу перегона Промышленная-Аселье. Порядок обратного следования состава с железнодорожных путей необщего пользования САЭС на ст. Аселье (аналогично п.2.4).

#### 2.9 Порядок въезда маневрового состава на станцию

Прибытие состава на ст. Аселье осуществляется по разрешающему показанию входного светофора (ЧГ ) и указанию ДСП по радиосвязи.

### Раздел 3. Маневровая работа на железнодорожном пути необщего пользования.

#### 3.1 Порядок выполнения маневровой работы.

Маневровая работа производится локомотивами пути необщего пользования серии: ТГМ-6В, ТГМ-4Б, ТГМ-40 по распоряжению ДСП ст. Промышленная. Машинисту локомотива запрещается приводить маневровый состав (локомотив) в движение без получения команды от составителя поездов пути необщего пользования. Маршруты для производства маневровых работ и перевод стрелок готовят дежурные стрелочных постов №2, №3 по указанию дежурной по ст. Промышленная или составителя поездов пути необщего пользования.

На железнодорожном пути необщего пользования запрещается:

- производить одновременную работу двух и более подвижных единиц в одном маневровом районе;
- передвижение вагонов «вручную», а также при помощи автомашин, кранов, кабестанов и других машин и механизмов;
- производство маневровой работы «толчками»;
- производить маневровую работу с вагонами, погрузка или выгрузка которых еще не закончена.

#### 3.2 Порядок расстановки вагонов.

После прибытия состава, производится уборка и расстановка вагонов локомотивом пути необщего пользования. Включение автотормозов и опробование производит составитель поездов пути необщего пользования, он же получает план маневровой работы от ДСП ст. Промышленная.

Расстановка вагонов под грузовые операции осуществляется по уведомлению ответственных лиц за погрузку и выгрузку. Уведомление передает ДСП ст. Промышленная.

Перед началом маневровой работы ДСП по ст. Промышленная обязан ознакомить составителя поездов пути необщего пользования с планом

маневровой работы лично или по радиосвязи, дать указание дежурным стрелочных постов на приготовление маршрута следования маневрового состава. Составитель поездов пути необщего пользования лично или по радиосвязи доводит машинисту маневрового локомотива план производства маневровой работы и порядок ее выполнения. Разрешением на выезд маневрового состава со ст. Промышленная служит сигнал дежурного стрелочного поста, или команда по радиосвязи составителя поездов пути необщего пользования .

Дежурные стрелочных постов №2, №3 по указанию ДСП ст. Промышленная, переданному по радиации, переводят стрелочные переводы в положение, соответствующее маршруту следования и докладывают ДСП о готовности пути следования маневрового состава (при отсутствии дежурных стрелочных постов составитель поездов пути необщего пользования лично переводит стрелочные переводы и готовит маршрут на путь следования).

О готовности вагонов к уборке ответственное лицо за погрузку и выгрузку передает уведомление приемосдатчику груза и багажа ст. Промышленная по тел. 6-16-54.

Готовые к уборке вагоны по распоряжению ДСП ст. Промышленная убираются локомотивом пути необщего пользования на выставочные пути № I, 2, 3 ст. Промышленная. Формирование состава для уборки с фронтов выгрузки или погрузки осуществляет составитель поездов пути необщего пользования с обязательным докладом о его готовности ДСП по ст. Промышленная.

### 3.2.1 Порядок работы с вагонами, загруженными опасными и негабаритными грузами.

На пути необщего пользования для осуществления основного вида деятельности получает железнодорожным путем следующие опасные грузы: кислота серная - аварийная карточка №801, кислота азотная - аварийная карточка №802, топливо дизельное-аварийная карточка №315, натрия гидроксида раствор - аварийная карточка №809, вещество жидкое опасное для окружающей среды (мазут топочный) -аварийная карточка №906. Которые принимаются на выставочные пути ст. Промышленная №I, 3. Подача вагонов с опасными грузами к месту выгрузки производится локомотивами пути необщего пользования :

ТГМ-6В, ТГМ-40, ТГМ-4Б. Свежее топливо подается на ж/д путь №15, кислота серная подается на ж/д путь - №22, 24, кислота азотная на ж/д путь - №22, топливо дизельное на ж/д путь - №24, натрия гидроксида раствор – на ж/д путь №22, вещество жидкое опасное для окружающей среды (мазут топочный) на ж/д путь - №24. При производстве грузовых операций с опасными грузами руководитель маневров, работники пути необщего пользования должны руководствоваться требованиями Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

Маневровая работа с опасными и негабаритными грузами должна производиться с особой осторожностью, без резких толчков и остановок.

В пределах грузовых фронтов запрещается курить и пользоваться открытым огнем.

В день подачи вагонов с опасными и негабаритными грузами к месту выгрузки, по указанию дежурного по железнодорожной станции Промышленная, дорожный мастер пути необщего пользования проводит осмотр и проверку железнодорожного пути необщего пользования, стрелочных переводов и технологических проездов по которым будет осуществляться движение вагонов. Результаты осмотра записываются в "Журнал осмотра путей, стрелочных переводов устройств СЦБ, связи и контактной сети" форма ДУ-46 и дается разрешение на подачу вагонов с грузом к месту выгрузки.

В случае выявления неисправностей пути необщего пользования, стрелочных переводов или проездов, подача вагонов запрещается до полного устранения неисправностей. Результаты выявления неисправностей заносятся в «Журнал осмотра путей, стрелочных переводов устройств СЦБ, связи и контактной сети» форма ДУ-46 и после устранения неисправностей дается разрешение на подачу вагонов с грузом к месту выгрузки

Контроль по ведению журнала формы ДУ-46 и устранению неисправностей осуществляет дежурный по ст. Промышленная. Ответственность за оформление записей в «Журнале осмотра путей, стрелочных переводов устройств СЦБ, связи и контактной сети» форма ДУ-46 и устранению

неисправностей возлагается на дорожного мастера, начальника станции железнодорожной или на заместителя начальника транспортного цеха.

### 3.3 Порядок приготовления маневровых маршрутов.

На железнодорожном пути необщего пользования, эксплуатируются ручные стрелочные переводы. Маршруты для производства маневровых работ готовит дежурный стрелочного поста. Доклад о готовности маршрута на тот или иной путь передается по радиосвязи дежурному по ст. Промышленная и составителю поездов пути необщего пользования.

В отсутствии дежурного стрелочного поста маневровый маршрут готовит составитель поездов пути необщего пользования который несет ответственность за правильность приготовления маневрового маршрута.

Маневровый маршрут готовится в следующем порядке:

машинист локомотива пути необщего пользования останавливает маневровый состав (одиночный локомотив) перед стрелочным переводом;

составитель поездов:

- 1) переводит стрелку в требуемое положение;
- 2) убеждается в плотном прижатии остряка стрелки к рамному рельсу;
- 3) запирает прижатый остряк на стандартную запорную закладку и, при необходимости, на навесной замок;
- 4) сообщает машинисту локомотива пути необщего пользования о готовности маршрута и дает ему команду на начало движения.

Машинист локомотива пути необщего пользования повторяет сообщение о готовности маршрута и команду составителя поездов на начало движения и приводит состав (локомотив) в движение.

Машинисту локомотива пути необщего пользования запрещается приводить маневровый состав (локомотив) в движение:

без получения доклада от составителя поездов о готовности маневрового маршрута и команды на движение, передаваемых по радиосвязи;

при нахождении составителя поездов на технологических подножках и лестницах вагонов перед проездом опасных и негабаритных мест.



## **Раздел 4. Закрепление вагонов на путях владельца.**

### **4.1 Порядок и нормы закрепления вагонов.**

Порядок и нормы закрепления вагонов на путях необщего пользования, указаны в Приложении №4 данной Инструкции. Исходными данными для расчета норм закрепления являются продольные профили путей необщего пользования. Расчет норм закрепления производится согласно Приложения №17 к ИДП с применением автоматизированной системы расчёта норм закрепления АС ТРА.

### **4.2 Регламент выполнения операций по закреплению.**

Регламент выполнения операций по закреплению вагонов должен соответствовать требованиям пункта 41 приложения №11 ИДП РФ.

После подачи вагонов на железнодорожные пути необщего пользования, руководитель маневров, составитель поездов пути необщего пользования закрепляют вагоны тормозными башмаками. Во всех случаях закрепление вагонов тормозными башмаками, производится до отцепки локомотива от вагона, а изъятие из-под вагонов – после прицепки локомотива и опробования автотормозов. Закрепление вагонов производится с накатом на полоз тормозного башмака. Тормозные башмаки укладываются на одну рельсовую нить, с двух сторон под крайние оси крайних вагонов с головы и хвоста состава.

Составитель поездов пути необщего пользования обязан:

- установить под отцепляемую группу вагонов тормозные башмаки в количестве, указанном в приложении №4 данной Инструкции;
- дать команду машинисту локомотива накатить вагоны на полоз тормозного башмака;
- проверить правильность и надежность закрепления;
- произвести перекрытие концевых кранов тормозной магистрали (первым перекрывается кран от локомотива);
- дать команду машинисту на отцепку локомотива (вагонов);

– произвести расцепку с помощью расцепного рычага и убедиться в расцеплении авторасцепок между собой по выходу красного отростка замка автосцепки в нижней его части;

– доложить машинисту локомотива о закреплении вагонов и количестве уложенных под них тормозных башмаков по радиосвязи или лично.

Составитель поездов пути необщего пользования о закреплении оставляемой группы вагонов обязан докладывать дежурному по станции Промышленная.

Машинисту маневрового локомотива запрещается приводить в движение локомотив, не получив доклада от составителя поездов пути необщего пользования о закреплении оставляемой группы вагонов.

Все вагоны, находящиеся на железнодорожном пути необщего пользования, независимо от времени их стоянки, должны быть закреплены исправными тормозными башмаками с накатом обода колеса на полз тормозного башмака.

Для закрепления вагонов запрещается использовать посторонние предметы (доски, кирпичи, палки т.п.), а также пользоваться тормозными башмаками с обледенелым или замасленным ползком, неисправными тормозными башмаками (сломана или отсутствует ручка, ослаблено крепление головки башмака с подошвой, треснута или покороблена подошва, лопнут, надломлен, расплюсчен или изогнут носок подошвы и т.д.). Вагоны, стоящие на путях должны быть надежно сцеплены между собой. Если между вагонами имеются «разрывы», в этом случае закрепляется каждая группа вагонов, или каждый вагон, согласно нормам, указанным в приложении №4 настоящей Инструкции.

Возле мест погрузки - выгрузки на железнодорожном пути необщего пользования находятся ящики с песком, песок применяется при образовании наледи, инея.

Для укладки тормозных башмаков на повышенных путях для выгрузки щебня, имеются переносные лестницы.

Контроль за закреплением вагонов и изъятие тормозных башмаков ведет дежурный по ст. Промышленная в журнале учета закрепления на путях станции

Промышленная. При приеме и сдаче дежурства дежурные стрелочных постов (в отсутствии составитель поездов пути необщего пользования) проверяют закрепление вагонов на станции, наличие тормозных башмаков, о чем докладывают дежурной по станции Промышленная.

#### 4.3 Наличие, хранение, клеймение тормозных башмаков

На станции Промышленная находятся 50 исправных тормозных башмаков, которые хранятся на двух закрываемых стелажах, которые находится на обочине пути №I напротив здания станции Промышленная. Стелаж для хранения тормозных башмаков запирается на навесной замок, ключ от которого хранится у ДСП. Охрану тормозных башмаков осуществляет ДСП по ст. Промышленная круглосуточно. С номера 01 по 15 тормозные башмаки используются для закрепления вагонов на выставочных путях, тормозные башмаки №20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 49, 50 используются для закрепления вагонов на путях необщего пользования предприятия, тормозные башмаки №47, №48 искробезопасные, предназначенные для закрепления вагонов с легковоспламеняющимися жидкостями. 14 тормозных башмаков находится на подвижном составе: тормозные башмаки №16, 41 на ТГМ-4Б №0903, тормозные башмаки №39, 40 на ТГМ-6В №0025, тормозные башмаки №35, 36 на ТГМ-40 №0422, тормозные башмаки №19, 22 на МПРУ, тормозные башмаки №37, 38 на АГС-1-079, тормозные башмаки №43, 44, 45, 46 на вагоне-контейнере ТК-8, тормозные башмаки №17, 18 на вагоне-транспортере, тормозные башмаки №31, 32 на снегоочистителе, тормозные башмаки №29, 30 на вагоне-сопровождения.

Тормозные башмаки должны иметь клеймо, которое содержит: сокращенное наименование предприятия (САЭС), четырехзначный код станции Аселье (1780), и порядковый номер тормозного башмака.

Например, на тормозной башмак под номером 01 должно быть нанесено следующее клеймение: САЭС 1780 01.

Клеймение тормозных башмаков производится на верхней горизонтальной поверхности полоза тормозного башмака на расстоянии не более 70 мм от опорной колодки. Все тормозные башмаки должны быть окрашены в яркий цвет

с нанесением четырёх поперечных полос белого цвета на горизонтальной поверхности и обоих бортах полоза башмака масляной краской.

#### 4.4 Ответственность

Закрепление вагонов на железнодорожных путях необщего пользования производят:

- при подаче вагонов на приемо-отправочные (выставочные) пути №1, 2, 3 необщего пользования станции Промышленная – руководитель маневров, составитель поездов пути необщего пользования ;
- при расстановке вагонов по фронтам погрузки (выгрузки) локомотивом владельца – составитель поездов пути необщего пользования ;
- при подаче (уборки) вагонов с фронтов погрузки (выгрузки) на выставочные пути необщего пользования станции Промышленная, и при формировании составов к отправлению – составитель поездов . пути необщего пользования

Изъятие тормозных башмаков из-под вагонов производят:

- при уборке вагонов с приемо-отправочных(выставочных) путей №1, 2, 3 необщего пользования станции Промышленная – руководитель маневров ОАО РЖД, составитель поездов пути необщего пользования .

Ответственность за наличие и сохранность тормозных башмаков, выдачу руководителю маневров и составителю поездов пути необщего пользования тормозных башмаков в необходимом количестве возложена на ответственного работника предприятия.

Ответственность за правильность и надежность закрепления подвижного состава на путях предприятия, в том числе при производстве погрузо-разгрузочных работ, за предотвращение самопроизвольного ухода вагонов с пути необщего пользования, учет, маркировку (клеймение), исправность, своевременную замену неисправных и пополнение тормозных башмаков несет ответственное лицо, определенное приказом руководителя предприятия.

Персональный список ответственных лиц ежегодно устанавливается приказом руководителя предприятия, копия действующего приказа высылается

начальнику станции Аселье. При изменении персонального списка ответственных лиц копия нового приказа высылается начальнику станции Аселье незамедлительно.



## **Раздел 5. Техника безопасности**

### **5.1 Обязанности работника**

Все работники железной дороги и пути необщего пользования обязаны соблюдать требования Правил по охране труда в хозяйстве перевозок Федерального железнодорожного транспорта ПОТ РО-32-ЦД-855-01 в дальнейшем – вновь издаваемых правил, других должностных инструкций, местных инструкций по охране труда станции, и ветвевладельца, а также настоящей инструкции.

### **5.2 Местные особенности.**

Негабаритные и опасные места указаны в приложении №7. настоящей Инструкции.

В негабаритных местах устанавливаются предупредительные знаки – «Негабаритное место» окрашенные в соответствии с ГОСТом.

Грузы, складываемые вблизи железнодорожного пути должны находиться на обочине пути на расстояние от головки рельса не ближе 2-х метров при высоте 1,2 м, при большей высоте – 2,5 м.

Ответственным за соблюдение вышеуказанных габаритов дорожный мастер, начальник станции ж/д, заместитель начальника транспортного цеха.

Порядок проезда негабаритных и опасных мест:

– не доезжая 5 метров до негабаритного и опасного места, составитель поездов САЭС обязан остановить маневровый состав, сойти с вагона, пройти пешком негабаритное место стать в безопасное место; дать команду машинисту локомотива на движение. После проезда маневровым составом негабаритного и опасного места остановить маневровый состав, встать на первую по ходу движения вагона подножку (или переходную площадку) и дать команду машинисту маневрового локомотива на движение.

– при подъезде к нерегулируемому железнодорожному переезду составитель поездов пути необщего пользования по радиосвязи дает команду машинисту маневрового локомотива на остановку, сходит с маневрового

локомотива, пешком следует вдоль переезда. После чего, убедившись в отсутствии препятствий для движения, передвижения автотранспорта по переезду, отсутствии снега и грязи на путях, составитель поездов пути необщего пользования дает команду по радиосвязи машинисту маневрового локомотива на дв пути необщего пользования ижение. после занятия маневровым составом переезда, составитель поездов дает по радиосвязи машинисту маневрового локомотива команду на остановку, всходит на подножку первого по ходу вагона и дает по радиосвязи команду машинисту на дальнейшее движение вагонами вперед.

— порядок проследования въездных ворот и ворот складов следующий: перед воротами составитель поездов Владельца по радиосвязи дает команду машинисту маневрового локомотива на остановку, сходит с подножки или переходной площадки первого по ходу движения вагона, проверяет, надежно ли зафиксированы створки ворот в открытом положении, проходит створ ворот пешком. Находясь на обочине пути, на безопасном расстоянии от маневрового состава, составитель поездов Владельца дает по радиосвязи машинисту маневрового локомотива на движение вагонами вперед. После проезда ворот первым вагоном, составитель поездов по радиосвязи дает команду машинисту маневрового локомотива на остановку, всходит на подножку или переходную площадку первого по ходу движения вагона, дает команду по радиосвязи машинисту маневрового локомотива на движение вагонами вперед.

Скорость проезда негабаритных опасных мест при проследовании вагонами вперед не должна превышать 3 км/ч.

Запрещается организовывать новые опасные и негабаритные места, особенно в зимний период времени во время отчистки путей необщего пользования от снега.

Ведомости железнодорожных переездов, негабаритных и опасных мест приведены в таблицах разделы П.1.14, П.1.15. Технический паспорт железнодорожного пути необщего пользования филиала АО «Концерн Росэнергоатом». «Смоленская атомная станция» примыкающего к станции Аселье Московской железной дороги.

### 5.3 Ответственность владельца за состояние территории железнодорожного пути необщего пользования.

Владелец обязан содержать железнодорожный путь необщего пользования в состоянии, обеспечивающем безопасные условия работы маневровых бригад и приемосдатчиков. Все негабаритные, опасные места и проезды должны быть обозначены соответствующими сигналами и знаками. Своевременно производить очистку путей, стрелочных переводов и междупутий, соблюдать габариты, в том числе при выгрузке грузов согласно п.21 ПТЭ. Территория железнодорожных путей необщего пользования в ночное время суток должна освещаться. Все технические средства и инвентарь должны содержаться в исправном состоянии.

Очистка пути необщего пользования от снега производится в соответствии с требованием Инструкции №ЦП-751, утвержденной 25 апреля 2000 г.

При ручной очистке путей снег внутри колеи должен очищаться не менее чем на 50 мм ниже уровня верха головки рельса, а с наружи колеи – в уровень с верхом головок рельса» (Требования телеграфного указания Д Шинкарева А.Г. от 31.01.2017г. №1196(ИСХ-728/МоскД)

## **Раздел 6. Дополнительный**

6.1 По вопросам, не предусмотренным настоящей Инструкцией, работники владельца железнодорожных путей необщего пользования должны руководствоваться Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации и приложения к ним и другими действующими документами по обеспечению безопасности движения, сохранности вагонного парка и охраны труда. Комиссионный осмотр подъездного железнодорожного пути необщего пользования на балансе ИЧ-4 проводится один раз в месяц в комиссии под председательством ДС Аселье (от знака граница станции до входного светофора Н). Комиссионный осмотр подъездных железнодорожных путей необщего пользования, находящихся на балансе САЭС проводится один

раз в месяц в комиссии под председательством заместителя начальника транспортного цеха.

Приложения:

- Приложение 1 Схема железнодорожных путей необщего пользования филиала АО «Концерн Росэнергоатом» «Смоленская атомная станция»
- Приложение 2 Ведомость железнодорожных путей необщего пользования филиала АО «Концерн Росэнергоатом» «Смоленская атомная станция»
- Приложение 3 Ведомость стрелочных переводов железнодорожных путей необщего пользования филиала АО «Концерн Росэнергоатом» «Смоленская атомная станция»
- Приложение 4 Порядок и нормы закрепления вагонов на железнодорожных путях необщего пользования филиала АО «Концерн Росэнергоатом» «Смоленская атомная станция»
- Приложение 5 Продольные профили железнодорожных путей необщего пользования филиала АО «Концерн Росэнергоатом» «Смоленская атомная станция»
- Приложение 6 Расчеты норм закрепления на железнодорожных путях необщего пользования филиала АО «Концерн Росэнергоатом» «Смоленская атомная станция»
- Приложение 7 Ведомость негабаритных и опасных мест на железнодорожных путях необщего пользования филиала АО «Концерн Росэнергоатом» «Смоленская атомная станция»

Составил:

Начальник ст. Промышленная

ДС станции Аселье

Проверил:

и. о. ДНЧ-37

Согласовано:

ИЧ-4

ТЧЭ-42

ДЦС-6

РБДтер-6

ДЦСДС-6

и. о. АФТО-6

Заместитель директора  
по общим вопросам

Начальник ТрЦ

С.В. Ковальков

Н.П. Павлюченкова

Д.Л. Журавлев

В.В. Митрюшин

А.Н. Маньков

С.А. Шабанов

Н.Г. Довидович

С.Ю. Бубнов

М.В. Столяренко

Л.И. Искандарян

О.Н. Рапп