

**ЖАЛПЫ ПАЙДАЛАНЫЛМАЙТЫН ТЕМІР ЖОЛДАР ҮШІН  
ТЕХНИКАЛЫҚ ПАЙДАЛАНУ ҚАҒИДАЛАРЫНЫҢ ЖОБАСЫ**

## МАЗМҰНЫ

### Оглавление

КІРІСПЕ .....	- 3 -
1-ТАРАУ Жалпы пайдаланылмайтын темір жол кәсіпорындары қызметкерлерінің жалпы міндеттері .....	- 4 -
2-ТАРАУ- 6 - ГАБАРИТТЕР .....	- 6 -
3-ТАРАУ ЖОЛ ШАРУАШЫЛЫҒЫНЫҢ ҚҰРЫЛЫСТАРЫ МЕН ҚҰРЫЛҒЫЛАРЫ.....	- 8 -
4-ТАРАУ ЛОКОМОТИВ ЖӘНЕ ВАГОН ШАРУАШЫЛЫҒЫНЫҢ ҚҰРЫЛЫСТАРЫ МЕН ҚҰРЫЛҒЫЛАРЫ .....	- 16 -
5-ТАРАУ СИГНАЛДАР .....	- 17 -
6-ТАРАУ ЭЛЕКТРЛЕНДІРІЛГЕН УЧАСКЕЛЕРДІҢ ҚҰРЫЛЫСТАРЫ МЕН ҚҰРЫЛҒЫЛАРЫН ЭЛЕКТРМЕН ЖАБДЫҚТАУ .....	- 20 -
7-ТАРАУ ЖЫЛЖЫМАЛЫ ҚҰРАМ .....	- 24 -
8-ТАРАУ ПОЙЫЗДАР ҚОЗҒАЛЫСЫ МЕН МАНЕВРЛІК ЖҰМЫСТЫ ҰЙЫМДАСТЫРУ .....	- 27 -
9 ТАРАУ ПОЙЫЗДАРДЫҢ ҚОЗҒАЛЫСЫ .....	- 35 -
10 ТАРАУ ЖАНАСУ МЕН ҚИЫЛЫСУЛАР .....	- 38 -
11 ТАРАУ ПОЙЫЗДАРДЫҢ ҚОЗҒАЛЫС ҚАУІПСІЗДІГІН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ .....	- 40 -
Жалпы пайдаланылмайтын темір жолдарды техникалық пайдалану қағидаларында қолданылатын терминдер.....	- 44 -

## КІРІСПЕ

1. Жалпы пайдаланылмайтын темір жолдарды техникалық пайдалану қағидалары (бұдан әрі-ТПҚ) техникалық регламент (ТО ТР 003/2011) талаптарына сәйкес әзірленді және жалпы пайдаланылмайтын темір жолдар мен оның қызметкерлерінің негізгі ережелері мен жұмыс тәртібін, құрылыстарды, құрылғыларды және жылжымалы құрамды күтіп ұстаудың негізгі өлшемдерін, нормаларын және оларға қойылатын талаптарды, пойыздар қозғалысын ұйымдастыру жүйесін және сигнал беру принциптерін белгілейді.
2. ТПҚ-ны орындау жалпы пайдаланылмайтын темір жолдардың нақты жұмысын, қозғалыс қауіпсіздігін және ұйымның, жүк жөнелтушілердің, жүк алушылардың, контрагенттердің өндірістік процестеріне үздіксіз көліктік қызмет көрсетуді қамтамасыз етеді.
3. Осы ТПҚ талаптары Техникалық регламенттің (ТО ТР 003/2011) талаптарына сәйкес темір жол көлігі бөлімшелері мен тармақ иеленушілер әзірлейтін жолдарды, құрылыстарды, құрылғыларды, жылжымалы құрамды, оның ішінде арнайы өздігінен жүретін жылжымалы құрамды, сондай-ақ технологиялық арнайы жылжымалы құрамды пайдалануға, жобалауға және салуға қатысты нұсқаулықтарға, техникалық шарттарға, нормаларға және басқа да нормативтік құжаттарға таралады.
4. ТПҚ жалпы пайдаланылмайтын темір жолдардың және ұйымдардың темір жол көлігі бөлімшелерінің ұйымдық-құқықтық нысандары мен меншік нысанына қарамастан, олардың барлық қызметкерлері, осы ұйымдардың басшылары, жалпы пайдаланылмайтын темір жолдардың жұмысымен байланысты немесе оның жұмысын қамтамасыз ететін қызмет көрсететін өндірістік бөлімшелердің, сондай-ақ жалпы пайдаланылмайтын темір жолдардың жылжымалы құрамын, құрылыстары мен құрылғыларын қайта құрылымдау және салудың жобаларын әзірлейтін жобалық және конструкторлық ұйымдардың қызметкерлері үшін міндетті
5. Магистральдық темір жолдардың тасымалдаушыларының локомотивтері айналыста болатын ұйымдардың темір жолдары 2015 жылғы 30 сәуірдегі № 544 Қазақстан Республикасының Темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидасының талаптарына сай болуы тиіс.
6. Жалпы пайдаланылмайтын темір жол қызметкерлерінің, контрагенттердің, сондай-ақ пойыздар қозғалысына, маневрлік жұмысқа, жүктерді тиеу және түсіруге немесе жылжымалы құрамның, оның ішінде арнайы, сондай-ақ технологиялық арнайы жылжымалы құрамның қозғалысымен байланысты жұмысқа жұмылдырылатын өндірістік ұйым бөлімшелері қызметкерлерінің ТПҚ бұзуы тәртіп бұзушылықтың дәрежесі мен сипатына қарай қолданыстағы заңнамаға сәйкес жауапкершілікке әкеледі.

# 1-ТАРАУ

## Жалпы пайдаланылмайтын темір жол кәсіпорындары қызметкерлерінің жалпы міндеттері

1.1. Жалпы пайдаланылмайтын темір жол кәсіпорындары қызметкерлерінің негізгі міндеттері өндіріске, сондай-ақ контрагенттерге, жүк жөнелтушілер мен жүк алушыларға қозғалыс қауіпсіздігінің және жұмыс істеушілер қауіпсіздігінің, тасымалданатын жүктердің сақталуының, қоршаған табиғи ортаны қорғау талаптарының сақталуының шартсыз қамтамасыз етілуі кезінде темір жол тасымалдарымен үздіксіз және уақтылы қызмет көрсетуі болып табылады.

1.2. Пойыздар қозғалысымен және маневрлік жұмыспен байланысты жалпы пайдаланылмайтын темір жол кәсіпорындарының әрбір қызметкері өз міндеттерінің шеңбері бойынша осы Қағидалардың орындалуы мен қозғалыс қауіпсіздігі үшін жауапкершілікке ие; бұл ретте ол еңбек қауіпсіздігі, өрт қауіпсіздігі, өндірістік санитария жөніндегі ережелер мен нұсқаулықтарды орындауға міндетті; осы Қағидалар мен нұсқаулықтардың орындалуы үшін жауапкершілік орындаушылар мен сәйкес бөлімшелердің басшыларына жүктеледі.

Ұйым қызметкерлерінің жалпы пайдаланылмайтын темір жолдардың ТПҚ және басқа да ережелер мен нұсқаулықтарды сақтауы үшін жауапкершілік өнеркәсіптік темір жол көлігінің қызметтерін пайдаланатын ұйым басшыларына, теміржол көлігі бөлімшелерінің, өндірістік бөлімшелердің басшыларына, контрагенттерге, жүк жөнелтушілер мен жүк алушыларға жүктеледі.

1.3. Жалпы пайдаланылмайтын темір жол кәсіпорындарының әрбір қызметкері адамдардың өміріне немесе қозғалыс қауіпсіздігіне қауіп төндіретін барлық жағдайларда пойызды немесе маневр жасайтын құрамды тоқтатуға шаралар қолдануға міндетті, ал қозғалыс қауіпсіздігіне немесе қоршаған ортаның ластануына қауіп төндіретін құрылыстың немесе құрылғының ақауы анықталған кезде қауіпті жерді қоршауға және ақаулықтарды жоюға дереу шаралар қолдануға тиіс.

1.4. Локомотивтерге, өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамды және басқа да жылжымалы бірліктерді басқару кабиналарына, сигналдарға, бағыттамааларға, аппараттарға, тетіктерге және қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуге байланысты басқа да құрылғыларға, сондай-ақ сигналдарды және осындай құрылғыларды басқару жүргізілетін үй-жайларға кіру құқығы жоқ адамдарды жіберуге тыйым салынады.

Локомотивтерді, өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамды және пойыздың, маневрлік құрамдардың қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуге байланысты басқа да жылжымалы бірліктерді, сигналдарды, аппараттарды, механизмдерді және басқа да құрылғыларды басқаруға, сондай-ақ бағыттамааларды ауыстыруға қызметтік міндеттерін атқару кезінде уәкілеттіктері бар қызметкерлердің ғана құқығы бар.

Екінші тұлға ретінде белгіленген тәртіппен тағылымдамадан өтуші жалпы пайдаланылмайтын темір жол кәсіпорындарының қызметкерлері локомотивтерді, арнайы өздігінен жүретін жылжымалы құрамды және басқа да жылжымалы бірліктерді, сигналдарды, бағыттамааларды, аппараттарды және механизмдерді басқаруға тек жеке жауапкершілікпен және осы құрылғыларға тікелей қызмет көрсететін жұмыскерлердің бақылауымен жіберілуі мүмкін.

1.5. Жалпы пайдаланылмайтын темір жол кәсіпорындарының жұмысына пойыздар қозғалысымен және маневрлік жұмыспен байланысты лауазымдарға орналасатын тұлғалар сәйкес жұмысты орындауға жарамдылығын анықтау үшін медициналық куәландырудан және кейіннен мерзімдік медициналық тексеруден өтуі, сертификатталған даярлық орталықтарында кәсіптік оқудан, білім тексерісінен өтуі және кейіннен білім тексерісінен мерзім сайын өтуі тиіс.

1.6. Алкогольдік, уытқұмарлық немесе есірткілік масаң күйдегі адамдарды жұмысқа жіберуге тыйым салынады. Міндеттерін атқару кезінде осындай күйде анықталған қызметкерлер дереу жұмыстан шеттетіледі және қолданыстағы заңнамаға сәйкес жауапкершілікке тартылады.

1.7. Жалпы пайдаланылмайтын темір жол кәсіпорындарының қызметкерлері темір жол көлігінің сеніп тапсырылған мүлкі мен тасымалданатын жүктердің сақталуын қамтамасыз етуі тиіс.

## **2-ТАРАУ**

### **ГАБАРИТТЕР**

1) Тармақ иеленушілердің жанасу станциясынан қызмет көрсетілетін кәсіпорындардың аумағына дейінгі темір жол кірме жолдарының ғимараттары, құрылыстары, құрылғылары мен механизмдері Сп құрылыстарының жақындау габаритінің талаптарын қанағаттандыруы тиіс.

Т габаритті жылжымалы құрамды пайдалануға енгізу кезінде осы жылжымалы құрамды өткізуге байланысты құрылыстар мен құрылғылар С құрылыстың жақындау габаритінің талаптарын қанағаттандыруы тиіс.

Барлық ғимараттар мен құрылыстар, тармақ иеленушілердің құрылғылары мен механизмдері (ғимараттар мен цехтардың сыртындағы, сондай-ақ ішіндегі) С және Сп құрылыстарының жақындау габаритінің талаптарын қанағаттандыруы тиіс. Егер құрылыстардың жақындау габариті нормаларынан ауытқулар болса, онда олар кәсіпорынның Техникалық паспортында көрсетілуі және осы габаритті емес жерлерде жұмыс істеу тәртібі ескертілуі тиіс.

Егер инфрақұрылымның жобаға сәйкес қажетті немесе конструктивтік нысандары бар құрылыстары мен құрылғылары құрылыстың жақындау нормаларынан ауытқуларға ие болса, онда бұл орындар оның басталуынан 50 метр бұрын «ГАБАРИТСІЗ ОРЫН» белгісімен белгіленуі тиіс, шығыңқы бөлігі боялуы немесе сары және қара түсті кезектесетін жолақтардан тұратын 45 градууста иілген қалқан (жолақтар желімделген) орнатылуы тиіс, тәуліктің қараңғы уақытында қанағаттанғысыз жарықтандыру кезінде жарық қайтарғыш материалынан жолақтар салу немесе жарықтандыру қажет. Габаритті емес орындардың тізбесі және қозғалыстың ерекше тәртібі тармақ иеленушінің темір жол кірме жолында қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулықта көрсетілуі тиіс. Пайдалану процесінде пайда болған барлық басқа габаритті емес орындар қозғалыс қауіпсіздігіне комиссиялық түрде тексерілуі тиіс, ерекше жағдайлармен қозғалу мүмкіндігі кезінде акт жасалып, габаритті емес орын сигналдарымен белгіленуі, қозғалыс тәртібі туралы жергілікті регламенттеуші құжат жасалуы, габаритті емес орындар журналына енгізілуі, жою мерзімдері бар іс-шаралар жасалуы қажет. Габаритсіз орындардағы қозғалыс қауіпсіздігі үшін тармақ иеленуші жауап береді.

2) Темір жол кірме жолдары мен құрылыстарын жөндеу және күтіп ұстау бойынша өз құрылымдары бар ірі кәсіпорындарда қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету, еңбекті қорғауды сақтау және Т, Сп габариттерін сақтау жөніндегі ішкі нұсқаулықтары әзірленуі тиіс.

Қызмет көрсетілетін кәсіпорындардың жаңадан салынып жатқан және қайта жаңартылған аралықтарында өзіаударғыш вагондар мен Т габаритті

жылжымалы құрам айналымы кезінде олардағы темір жол осьтерінің арасындағы қашықтық 2.1-кестеде көрсетілгендерден кем болмауы тиіс.

2.1-кесте

Жылжымалы құрам	Жолдардың осьтері арасындағы қашықтық, мм	
	Екіжолды желілер	Көпжолды желілер (2 мен 3, 5 пен 6 және т.б. арасындағы)
Өзіаударғыш төртосьті вагондар	4100	5000
Тура сол алтыосьті	4600	5100
Тура сол сегізосьті	5000	5300
Тартым агрегаттары	5300	5500

Бұл жағдайларда басты және қабылдау-жөнелту жолдарының осьтері арасындағы қашықтық 5300 мм-ден кем болмауы, ал басқа жолдарда – 5000 мм-ден кем болмауы тиіс.

3) Жүктерді жаппай тиеу орындарында габаритті қақпалар орнату қажет, габариттердің сақталуына жүктерді тиеуді жүргізетін тармақ иеленуші жауапты болады.

4) Түсірілген немесе тиеуге дайындалған жүктер құрылыстың жақындау габаритін бұзбай төселуі және бекітілуі тиіс.

Жүк (жол жұмыстары үшін түсірілетін балластан басқа) рельс бастиегінен 1200 мм-ге дейін санағанда, оларды салу биіктігі кезінде жүкке жақын рельс бастиегінің сыртқы қырынан кемінде 2,0 м, ал үлкен биіктікте кемінде 2,5 м қашықтықта болуы тиіс.

Жылжымалы құраммен операцияларды орындау кезінде (тиеу, түсіру, тазалау және т.б.) оның габаритіне кіретін технологиялық жабдықтың барлық элементтері жұмыс аяқталғаннан кейін құрылыстардың жақындау габаритінен тыс шығарылуы тиіс.

Тасымалдаушылардың локомотивтері мен вагондары айналыста болатын учаскелердегі шаруашылық объектілері Темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидаларына қатаң сәйкес болуы тиіс.

### **3-ТАРАУ**

## **ЖОЛ ШАРУАШЫЛЫҒЫНЫҢ ҚҰРЫЛЫСТАРЫ МЕН ҚҰРЫЛҒЫЛАРЫ**

1) Жалпы пайдаланылмайтын темір жолдар беріктігі, орнықтылығы және техникалық жай-күйі бойынша осы учаске үшін белгіленген жылдамдықтары бар пойыздардың қауіпсіз қозғалысын қамтамасыз етуі тиіс.

Өзінің жөндеу бөлімшелері бар тармақ иеленушілерде белгіленген жылдамдықтары бар пойыздар қозғалысының берілген мөлшерін орындауды қамтамасыз ету үшін жоспарлы жөндеу жұмыстарын орындау үшін жеткілікті техникалық жарақтандырылуы болуы тиіс.

Темір жол осінен үйінді жиегіне дейінгі қашықтық үйінді биіктігіне, үйінді топырақ түріне, жылжымалы құрам түріне және т.б. байланысты анықталады. Бір шөмішті экскаваторлар қолданылатын үйінділерде және жүк көтергіштігі 60 тоннаға дейінгі думкарларды тиеу/түсіру орындарында темір жол осінен жоғарғы жиекке дейінгі қашықтық 1600 мм кем болмауы тиіс, жүк көтергіштігі 60 тоннадан жоғары болғанда - 1800 мм.

Құлама табанынан жақын темір жол осіне дейінгі арақашықтық еңіс биіктігіне және топырақ санатына байланысты анықталады және кемінде 2,5 м болуы тиіс.

Кемерлерді жоғарғы тиеу экскаваторларымен өңдеу кезінде кемер жиегінен темір жол осіне дейінгі қашықтық жобамен белгіленеді және кемінде 2,5 м болуы тиіс.

Су төгілген жерлердегі жер төсемінің жиегі қатты жел кезінде толқындардың ең жоғары биіктігінен 0,5 м жоғары болуы тиіс.

2) Рельс бастиектерінің ішкі қырлары арасындағы жолтабан енінің номиналдық мөлшері жолдың түзу учаскелерінде және радиусы 350 және одан көп миллиметрге 1520 миллиметр сәйкес болуы тиіс.

Аса тік қисықтардағы жолтабанның ені мынадай:

- 1) 1530 миллиметр – ағаш шпалдарда 349-дан 300 метрге дейінгі радиус кезінде;
- 2) 1520 миллиметр – темір бетон шпалдарда 349-дан 300 метрге дейінгі радиус кезінде;
- 3) 1535 миллиметр – шпалдардың барлық түрлері үшін 299 метр және одан аз радиус кезінде.

- Радиусы 650 метрден астам жолдың түзу және қисық учаскелерінде жолтабан ені 1524 миллиметр темір жол учаскелерін пайдалануға жол беріледі



### Ағаш шпалдардан тұратын учаскелердегі табандардың ені, мм

Жол учаскесі	Номиналды	Шекті ауытқу
Радиусы 350 м және одан артық тік және қисық	1524	+ 6; -8
Радиусы 349-150 м қисық	1530	+ 10;-4
Радиусы 149 м және одан кем қисық	1540	+ 8; -4

Табан енінің номиналды өлшемдерінен ауытқу шамасы жолдың тік және шетке қарай қисық учаскелерінде белгіленеді: - 4 миллиметр тарылуға, +8 миллиметрге кеңеюге қарай, ал сағатына 50 километр және одан кем жылдамдықтар белгіленген учаскелерде: 4 миллиметр тарылуға, +10 миллиметрге кеңеюге қарай.

Табан енінің номиналды өлшемдерінен ауытқу шамасы 1512 миллиметрден кем және 1548 миллиметрден артық болғанда ол пайдаланылмайды.

Жолдың тік және қисық учаскелерінде табанның ені бойынша ауытқулар шұғыл болмауы тиіс (тұрақты жолдарда жолдың 1 км-не 3 мм артық емес және жылжымалы жолдың 1 м-не 5 мм артық емес). Табанның ені және жоғарылауы бойынша бұрылу бірқалыпты болуы тиіс және қозғалыс жылдамдығы 25 км/сағ тан 60 км/сағ дейін болғанда, тұрақты жолдың 1 метріне 3 мм аспауы тиіс және қозғалыс жылдамдығы 25 км/сағ кем болғанда тұрақты және жылжымалы жолдардың 1 метріне 3 мм аспауы тиіс.

Жаңа салынып жатқан тармақ иесінің жалпы пайдаланылмайтын темір жолдары үшін, сонымен қатар қайта құру және күрделі жөндеуден кейін жолдың тік учаскелеріндегі және радиусы 350 м және одан артық болатын қисық учаскелерде рельс басының ішкі шектері арасындағы табанның ені 1520 мм болуы тиіс.

2) Екі тармақтағы рельстің бастиегі ұшының қатынасы бір деңгейде болуы тиіс. Жолдың қисық учаскелерінде сыртқы рельстік тармақтың жоғарылауы олардың радиустары мен қозғалыс жылдамдықтарына байланысты орнатылады және 150 мм аспауы тиіс. Кірме т.ж. жол шаруашылығы бойынша жауапты тұлғаның жазбаша рұқсатымен жеке жылжымалы құрам жүретін жолдарда 150 мм аса жоғарылатуға рұқсат етіледі. Тік учаскелерде, жылжымалы құрамның ықпалын азайту үшін тармақтың бірін 5 мм-ге көтеруге, ал екі жолдыларда далалық жақтан жоғарылатуға рұқсат етіледі. Жеке жылжымалы құрам ғана пайдаланылатын тармақ иелерінің кірме теміржолдарында, тармақ иелерінің кірме теміржолдарының жұмыстары бірыңғай технологиялық процеспен бекітіледі. Жолдың қисық учаскелерінде сыртқы рельстік жолдың жоғарылауы 150 мм аспауы тиіс.

Тұрақты және жылжымалы жолдарда жоғары сыртқы рельсті бұрғыштар жылдамдықтарға байланысты бірқалыпты болуы тиіс, 25 тен 60 дейін 3 мм 1 м-ге, 25 км/сағ кем -5 мм.

3) Тармақ иесінің темір жол кірме жолдары қисықтардың радиустарына, тік және қисықтардың түйісуіне, ылдидың құламалылығына және тік қисықтардың түйісуіне қатысты ҚН.1413-2005, ВҚН 94-77 және ҚР басқа нормативтік құжаттарына сәйкес келуі тиіс.

4) Вагондарды (әсіресе қауіпті жүктермен) ағыту және сақтау жолдары, станциялары, жол айырғылары көлденең алаңда орналасуы тиіс, бөлек жағдайларда оларды 1,5 артық емес құламалы еңісте орналастыруға болады, өте қиын жағдайларда 2,5 артық емес жағдайда орналастыруға рұқсат етіледі.

5) Станцияларда, разъездерде, айналма жолдарда және жаңадан салынған және қайта құрылған қабылдау-жөнелту жолдарындағы жекелеген парктерде вагондар немесе құрамдардың (локомотивсіз) өздігінен шығып кетуін болдырмау үшін, локомотивтерді вагондардан ажырату және маневрлік операциялар жүргізу қарастырылады, әдетте, шектеуші тілшіктер жағына шығып кетуге қарсы бойлық профильдер болуы және оны жобалау кезіндегі нормативтерге сәйкес келуі тиіс.

Барлық жағдайларда, вагондардың өздігінен шығып кетуінің алдын алу үшін инфрақұрылым иесінің жолдарында және қажет болған жағдайларда басқа жолдарда жобаға, талаптар мен белгілі реттемеге байланысты сақтандырғыш түйықтар, қорғаушы тілшіктер, түсіргіш тоспалар немесе тілшіктерді, түсіргіш тоспа төсеулері қараастырылуы тиіс.

Станциялар, разъездер мен айналма жолдар еңісте орналасқан жағдайда, жобамен негізделуі және белгіленген салмақ нормасымен құрам орнынан қозғалу шарттарымен қамтамасыз етілуі тиіс.

б) Станциялар, разъездер, айналма жолдар, сонымен қатар жекелеген парктер мен тартымдық жолдар түзу учаскелерде орналасуы тиіс. Қиын жағдайларда, оларды 1500 м кем емес қисық радиуста орналастыруға жол беріледі. Ерекше қиын топографиялық жағдайларда қисық радиусты 500 м дейін, ал станциялар аздаған жолдық дамумен орналасқан кезде тармақ иесінің аймағында- 300м кем емес, карьерлер мен қайырма-180 м кем емес, онда мырышталған экскаваторлар жұмыс істеген кезде 120 м кем емес азайтуға жол беріледі. Қажет болған жағдайда, қисық учаске радиусы 100 м жолдарды төсеуге және пайдалануға жол беріледі. Тартымдық жолдар құрамдарды немесе 200 м кем емес қисық радиуста орналасуы мүмкін вагон топтарын орны-орнына үшін ғана арналған.

7) «ҚТЖ» ҰК» АҚ рұқсатымен, жекелеген жағдайларда, тиеу және түсіру жолдарынан басқа, тиісті негіздерде осы тармақта көрсетілген қисық радиустарды пайдалануда сақтауға жол беріледі.

8) Тармақ иесінің темір жол қатынасы кірме жолдарының жоспары мен профилін 10 жылда бір реттен сирек емес мерзімді тексерістен өткізіп отыру қажет.

9) Жолдардың жоспары мен профилін аспаптық тексеру бойынша жұмыстарды ұйымдастыру, тиісті техникалық құжаттарды әзірлеу, сонымен қатар жолдардың масштабты және схемалық жоспарларын құру II және I санатты тиісті лицензиясы бар компанияларға жүктеледі.

10) Тармақ иелерінің темір жол қатынасының кірме жолдарындағы рельстер мен бағыттамалық аударымдары қуаттылығы мен күйіне қарай пайдалану шарттарына (құрылыс жобасына, қайта құрылымына, жүк көтергіштігіне, осьтік жүктемесіне және қозғалыс жылдамдығына) сәйкес келуі тиіс.

11) Бағыттамалық бұрмалар мен түйік қиылыстар бекітілген сызбалар мен жобаларға сәйкес болуы тиіс.

Бағыттамалық бұрмалардың бар құрылмасына өзгеріс енгізуге, сонымен қатар «ҚТЖ» ҰК» АҚ келісімінсіз бағыттамалық бұрмалардың жаңа құрылмасын қолдануға тыйым салынады.

12) Жылжымалы құрамның қозғалыс қауіпсіздігіне қауіп төндіретін ақаулықтардың кем дегенде біреуі бар бағыттамалық бұрмаларды қолдануға тыйым салынады:

1. Бағыттаманың бұрма үшкілі мен ауырлығы бар қозғалмалы айқастырманың өзекшесінің ажырауы;

2. Бұрма үшкілдің жақтаулы рельстен, айқастырманың қозғалмалы өзекшесінің мұртшадан 4 мм және одан артық, бірінші ауырлыққа қарсы бұрма үшкілде және түйік айқастырма өзегінде өлшенетін, өзекшеде өткір айқастырма, өзекше үшкілінің артта қалуы;

3. Қырының түсу қаупін тудыратын бұрма үшкілдің үгілуі және барлық жағдайларда басты, қабылдау жөнелтуде 300мм астам және басқа жолдарда 400 мм астам үгілу;

4. Жақтаулы рельске қатысты және 2 мм және одан астам бұрма үшкілдің төмендеуі, қимада өлшенген, онда бұрма үшкіл мен қозғалмалы өзекше бастиегінің ені үстінде 50 мм және одан астам;

- Р358 типіндегі жақтаулы рельстердің тігінен тозуы 10мм-ден астам; Ia, P43, P50 типтері үшін басты жолда 8 мм астам, қабылдау-жөнелту жолдарында 10 мм астам және басқа станция жолдарында 12 мм астам; P65 типі басты жолдарда 10 мм астам, қабылдау-жөнелту жолдарында 12 мм астам, басқа станция жолдарында 14 мм астам. Ыстық құймалар, сұйық шойын және қождар

тасымалдайтын жолдарда, сонымен қатар ашық әзірлемелер жолдарында Р65 типідегі жақтаулы рельстердің тігінен тозуы 12мм аспауы тиіс;

- қимадағы айқастырма өзекшесінің тігінен тозуы, онда оның ені 40мм, басты жолдарда 8 мм астам, қабылдау-жөнелту жолдарында 10 мм астам және басқа станция жолдарында 12 мм астам;

5. Айқастырма өзекшесінің жұмыс қыры мен қарсы рельс бастиегінің жұмыс қыры арасындағы ара қашықтық 1472 мм кем емес немесе қарсы рельс пен мұрша арасындағы ара қашықтық 1435 мм аспайды;

6. Бұрма үшкіл немесе жақтаулы рельстің сынуы;

7. Айқастырманың (өзеше, бұрма үшкіл немесе қарсы рельс) сынуы;

8. Бір бұрандамалы немесе екеуіндегі екі бұрандамалы ішпекте бір қарсы рельс бұрандамасының үзілуі.

13) Темір жол қатынас кірме жолдарындағы рельстер мен бағытамалық бұрмалар тармақ иесі бекіткен график бойынша айына бір реттен сирек емес арнайы өлшеу құралдарымен тексеріледі.

14) Бағыттамалық бұрмаларды төсеу және шешіп алу (жолдық дамудың өзгеуі) тармақ иесінің қарауынша жобаны әзірлеу және оны «ҚТЖ» МК» АҚ бекітуі арқылы жүргізіледі. Жолдарда, жеке жылжымалы құрамға назар аударылатын жерлерде жалпы пайдаланылатын жолдарға шықпай «ҚТЖ» МК» АҚ бекітуі талап етілмейді.

15) Жаңадан төселген және қайта салынған бағыттамалық бұрмалар қолданысқа «ҚТЖ» ҰК» АҚ тағайындалған комиссиямен, енгізілген өзгерістер-толықтырулар туралы уәкілетті мемлекеттік органда тіркеу арқылы қабылданады. Жолдарда, жеке жылжымалы құрамға назар аударылатын жерлерде жалпыға ортақ қолданыстағы жолдарға шықпай «ҚТЖ» ҰК» АҚ бекітуі талап етілмейді.

16) Бақылау бағыттамалық құлып орталықтандырылмаған бағыттамалармен жабдықталуы тиіс:

- пойыздарды қабылдау және жөнелту, сонымен қатар қорғау жүргізілетін темір жол қатынас кірме жолдарында орналасқан;

- өткеліктерде басты жолдарға жанасып жатқан, разрядтық жүктері бар вагон тұрақтарына арналған жолдарға алып баратын;

- қалпына келтіру және өрт сөндіру пойыздары тұрақтарына арналған жолға алып баратын;

- сақтандырғыш және ұстағыш түйіқтарға алып баратын;

- жанасып жатқан станциялардың басты және қабылдау-жөнелту жолдарына алып баратын;

Барлық бағыттамалықтардың бұрма үшкілдердің жақтаулы рельстерге тығыз етіп жанасуын қамтамасыз ететін қалауы болуы тиіс.

Бағыттамалықтар мен айқастырманың қозғалмалы өзекшесі, соның ішінде орталықтандырылған және қолда бар бақылау құлыптары оларды аспа құлыптармен жабу мүмкіндігі үшін айла-бұйымдармен жабдықталуы тиіс.

17) Бағыттамалықтар, электрлік орталықтандырылуға қосылғандарды қоспағанда, бағыттамалық жарық беруші немесе жарық бермейтін көрсеткіштермен жабдықтылуы тиіс.

18) Бағыттамалық бұрмалармен тұйық қиылыстарды жөндеу және ағымда ұстау, бағыттамалық көрсеткіштерді, түсіргіш бұрма үшкілдерді, топсалы-иінді тұйықтауыштарды орнату, жөндеу және ұстау, жол жұмыскерлерімен, ал осы құрылғыларда СОБ қолда бар құралдарына жөндеу және техникалық қызмет көрсету - дабылдатпа және тармақ иесі кәсіпорнының дабылдатпа және байланыс жұмыскерлерімен жүргізіледі.

19) Тармақ иесінің темі жол қатынас жолдарының басқа темір жолдармен, трамвай жолдарымен, троллейбус желілерімен, автобус жолдарымен және қала көшелерімен қиылысуы ҚНЖЕ және ҚР МЕМСТ сәйкес жүзеге асырылуы тиіс. Барлық темір жол қатынас қиылыстары уәкілетті органмен бекітілген жобасы немесе техникалық төлқұжаты болуы тиіс.

Жобалар аталған қызмет түрін (II; I санаттар) рұқсат етуші лицензиясы бар компаниялармен, барлық қатысты кәсіпорындар мен мемлекеттік құрылымдардан, соның ішінде «ҚТЖ» МК» АҚ алынған техникалық шарттар (ТШ) негізінде әзірленеді.

20) Көлік құралдары мен өздігінен жүретін машиналардың жол жүруі, сонымен қатар темір жол қатынас жолдары арқылы белгіленбеген жерлерден малды айдап өтуіге тыйым салынады. Осы талаптардың орындалуын қадағалау тармақ иесі қызметкерлеріне жүктеледі.

21) Өткелдер темір жол және автомобиль көлігінің қозғалыс қарқындылығына байланысты төрт санатқа бөлінеді.

Барлық I және II санаттардың, сонымен қатар III және IV санаттардың электр жарығы болуы тиіс.

22) Өткелдер реттелетін және реттелмейтін болып бөлінеді.

Реттелетіндерге жүргізушілерге немесе қызмет көрсетуші кезекші жұмыскерлерге көлік құралдарының пойыз өткеліне жақындап қалғаны туралы хабарлайтын өткел дабылдамасы құрығысымен жабдықталған өткелдер жатады.

Өткел дабылдатпа құрылғысымен жабдықталмаған және кезекші қызметкерлермен қызмет көрсетілмейтін өткелдер реттелмейтінге жатқызылады.

Барлық өткелдер қараңғы тәулік уақытында, сонымен қатар тұман, қар көшкіні және бұрқасын кезінде жарықпен қамтамасыз етілуі тиіс.

Өткел дабылдатпасы, автоматты шлагбаумдар, телефон байанысы және радио байланысының ақаусыз күйі мен жұмысы үшін жауапкершілік тармақ иесіне жүктеледі.

23) Өткелдердің типтік төсемі және бағандармен және таяныштармен қоршалған подъездері, сонымен қатар өткелдерді салу және пайдалану бойынша нұсқаулық негізінде жасалған жоспарға сәйкес (немесе техникалық төлқұжат) болуы тиіс.

24) Электрлендірілген учаскелерде өткелдің екі жағынан сымның биіктігі 4,5м габаритті қақпа орнатады, бұл ретте өткелдегі аспа биіктігі 5 м кем емес, орталық аспасы бар өткелдер үшін қақпаның болуы міндетті емес.

25) Өткел бойынша ірі габаритті және ауыр салмақы көлік құралдарының (жүкпен немесе жүксіз), ақырын жүретін машиналар мен механизмдердің қозғалуына, тармақ иесінің рұқсат етуінен кейін және тармақ иесінің жауапты қызметкерінің қадағалауымен ғана рұқсат етіледі.

26) Өткел кезекшісі өткелдегі пойыздар мен көлік құралдарының қауіпсіз қозғалысын қамтамасыз етуі, шлагбаумдарды уақтылы ашу және жабуы және белгіленген сигналдар беруі, өткінші пойыздардың жай-күйін қадағалауы тиіс. Қозғалыс қауіпсіздігіне қауіп төндіретін ақаулықтар табылған жағдайда, пойыздарды тоқтатуға қатысты шара қолдануға міндетті.

27) Тармақ иесінің темір жол қатынасының кірме жолдарының электр тарату және байланыс желілермен, мұнай-газ-су құбыр жолдары мен басқа да жер үстіндегі және жер астындағы құрылғыларымен қиылысуына, тармақ иесінің және жергілікті атқарушы органдардың рұқсатымен ғана жол беріледі.

Осындай қиылыстарда пойыздар қозғалысының қауіпсіздігі мен үздіксіздігін қамтамасыз ететін арнайы сақтандырғыш құрылғылар қарастырылуы тиіс. Осындай құрылғылардың жобасы тармақ иесімен және уәкілетті органдармен (ҚТЖ, «ҚТЖ» ҰК» АҚ) келісілуі тиіс.

28) Жаңа салынған темір жол қатынас жолдарының жанасуы, «ҚТЖ» МК» АҚ бекітілген алынған техникалық шарттар негізінде лицензияланған компаниямен (II және I санаттағы) әзірленген жобаға сәйкес орындалады және тармақ иесінің рұқсатымен қозғалыс қауіпсіздігін, еңбекті қорғау және қоршаған ортаны қорғауды қамтамасыз ету бойынша шараларды міндетті сақтай отырып жанасу жоспарланады.

29) Бағыттамалық бұрмалар мен темір жол қатынасы жолының кірме жолдары қосылатын басқа да жерлерде шекті бағандар орнатылады. Темір жол қатынас жолының бұру жолағының шектерін көрсету және жер бетінде жер қабатындағы жасырын құрылыстарды белгілеу үшін ерекше белгілер орнатылады.

Сигналды белгілер бірінші жағынан қозғалыс бағыты бойынша, ал жолдық- оң жағынан шеткі жолдан 3100мм кем емес ара қашықтықтағы километр есебімен орнатылады.

Шұңқырларда (құздарда басқа) және одан шығатын жерлерде (100 м ұзындықта) жол белгілері шеткі жолдан 5700мм кем емес қашықтықта орнатылады. Электрлендірілген учаскелерде сигналды және жол белгілері, бағдаршам басында, жиынтықты трансформатор шағын станцияларында, ажыртқыштар мен байланыс желісінің қуаттағыштарында орнатылғандардан басқа байланыс желілерінің тіреуінде орнатылады.

Шекті бағандар жол аралығында, осьтер арасындағы жинақты жолдардың ара қашықтығы 4100мм болатын жерлерде орнатылады. Қолданыстағы станция жолдарында, Т габаритті жылжымалы құрамға қаратылмайтын қолданыстағы жолдарда, көрсетілген қашықтықтағы 3810мм ұзындықты сақтауға рұқсат етіледі. Тарылтқан жол аралығындағы жүк ауыстыратын жолдарда шекті бағандар, жол аралығының ені 3600мм жететін жерлерге орнатылады.

Сигналдық, жолдық және ерекше белгілер бекітілген типте болуы тиіс.

## **4-ТАРАУ**

### **ЛОКОМОТИВ ЖӘНЕ ВАГОН ШАРУАШЫЛЫҒЫНЫҢ ҚҰРЫЛЫСТАРЫ МЕН ҚҰРЫЛҒЫЛАРЫ**

- 1) Жалпы пайдаланылмайтын, өздерінің аймақтарында техникалық жабдықталған депосы, техникалық қызмет көрсету пункттері және жылжымалы құрамның жабдықтауы және локомотивтік және вагондық шаруашылықтың басқа құрылыстары мен құрылғылары бар теміржолдар тасымалдаудың белгіленген көлемінің орындалуын, тұру және орындалу мерзімділігі нормаларының сақталуымен жөндеудің және техникалық қызмет көрсетудің тиімді қолданылуын және қауіпсіз еңбек жағдайының сақталуын қамтамасыз етуі тиіс.
- 2) Тармақ иесі локомотивтік және вагон шаруашылықтарын пайдалану және жөндеу тәртібін анықтайды. Жылжымалы құрамның, соның ішінде арнайы өздігінен жүретін жылжымалы құрамға техникалық қызмет көрсету және жөндеу өндірістік процестерді механикаландыру және автоматтандыру құралдарын қолданумен және еңбек қауіпсіздігі талаптарын сақтаумен жүргізілуі тиіс.
- 3) Тармақ иесінде қалпына келтіру құралдары үнемі дайын болуы тиіс. Қалпына келтіретін пойыздардың тұрақты тұрақтарына және қалпына келтіру жұмыстарын орындауға арналған басқа қалпына келтіру құралдарына жылжымалы құрам қоюға тыйым салынады.
- 4) Орындалған техникалық қызмет көрсету және жөндеудің сапасына және жылжымалы құрам мен арнайы жылжымалы құрам қозғалысының қауіпсіздігіне жауапкершілікті тікелей техникалық қызмет көрсету және жөндеуді жүзеге асыратын жұмыскерлер, тиісті зауыттардың, цехтердің, шеберханалардың, соның ішінде жылжымалы құрамға арналған арнайы депоның, жолдық машина станциясының және техникалық қызмет көрсету пунктерінің шеберлері мен басшылары көтереді.



## 5-ТАРАУ СИГНАЛДАР

1) Барлық сигнал шаруашылығы пойыздардың және вагон ағындарының қауіпсіз және үздіксіздігін қамтамасыз ету, сонымен қатар пойыздар мен маневрлік жұмыстарды нақты ұйымдастыру үшін қызмет етеді. Кірме жолдардың жұмыскерлері сигналдың талаптарын орындау үшін әртүрлі құралдарды қолдануы тиіс.

Сигнал бұйрық болып табылады және сөзсіз орындалуға жатады. Жабық бағдаршамнан және қызыл қалқаннан өтуге тыйым салынған. Бағдаршамның дұрыс емес және түсініксіз көрсеткішін, сөніп қалған жарықтарын тоқтауға қойылған талап ретінде түсіну қажет.

Ерекше қарастырылған жағдайларда осы Қағидалармен және Тармақ иесінің кірме жолдарындағы теміржолдарда қозғалысты ұйымдастыру және оған қызмет көрсету тәртібі туралы нұсқаулыққа сәйкес рұқсат етіледі (түсініксіз көрсеткішпен немесе сөніп қалған).

2) Пойыздар қозғалысының байланысты сигнализациясында 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;

Маневрлік жұмыста, мұнымен бірге келесі түстер қолданылады:

4) айдай ақ – маневрлерге рұқсат беретін;

5) көк – маневрлерге тыйым салатын.

Сигналдардың дұрыс қабылдануына кедергі келтіретін сәндік жабындарды, плакаттарды және қызыл, сары және жасыл түсті жарықтарды орнатуға тыйым салынған.

3) Кірме жолдарда бағдаршамдардың сигналдық жарықтары күні-түні локомотивті басқару кабинасынан айқын көрінеді, 200 м кем емес қашықтықтан көрінеді.

4) Барлық бағдаршамдар пойыз қозғалысының бағыты бойынша оң жақта орнатылады.

Ерекше жағдайларда, бір жолды учаскелерде тармақ иесімен белгіленген тәртіпте қозғалыс бағыты бойынша бағдаршамдарды сол жағынан орнатуға рұқсат етіледі.

5) Кіру бағдаршамдары қарсы бағытты үшкірден немесе оң бағыттағалық бұрманың шектік бағаншасынан бастап есептегенде, бірінші кіру бағыттағалық бұрмасынан 50 метрден кем емес қашықтықта орнатылуы тиіс.

Бағыттамалық бұрмадан 50 метрден кем қашықтықта орнатылған кіру бағдаршамдарын пайдалануға болады.

6) Шығу бағдаршамдары әр жөнелту жолдары үшін локомотивтің тұрақтауына арналған орынның алдына орнатылады.

7) Барлық типті электрлік орталықтандыру құрылғылары:

- бағыттамалар мен сигналдардың өзара жабылуын;
- бағыттамалар мен бағдаршамдардың өзара тұйықталуын;
- бағыттамалардың жергілікті басқаруға берілуін қамтамасыз етуі тиіс;

Барлық типті электрлік орталықтандыру құрылғылары:

- бос емес жолға маршрут қойылған кезінде кіру бағдаршамының ашылуына;
- құрамның астындағы бағыттаманың ауыстырылуына;
- егер бағыттамалар қажетті қалыпқа қойылмаса, осы маршрут бойынша тиісті сигналдардың ашылуына, ал қарсы маршруттардың сигналдары жабылмаған;
- маршрутқа кіретін бағыттаманың ауыстырылуына немесе қойылған маршрутты шектейтін ашық сигнал кезінде қарсы маршрут сигналының ашылуына жол бермейді.

8) Орталықтандырылған бағыттамалардың электрлік жетектері мен тұйықтағыштары:

- қысылған үшкір мен рамалық рельс немесе жылжымалы өзекшемен жақтаудың арасындағы саңылау 4 миллиметр және одан астам болған кезде, бағыттамалардың шеткі жағдайларында қысылған үшкірдің рамалық рельске тығыз жанасуын қамтамасыз ету, егер жуандығы 4 мм қуыс бұрғыны салғанда үшкір жабылса, бұл ақау болады;

9) Автоматты локомотивтік сигнализация құрылғылары автостоптармен толықтырылуы мүмкін. Автостоптар жабық бағдаршамның алдында пойыздың автоматты түрде тоқтауын қамтамасыз етуі тиіс.

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

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 миллиметр және одан астам болғанда бағыттаманың жабылуына жол бермейді.
- 11) Реттелетін өтпелері бар барлық кірме жолдарда, тармақ иесі белгіленген жобаға сәйкес автоматты өтпелік сигнализацияны орнатуға міндетті, ол автомобиль жолына қарай тоқтату сигналының берілуін бастауы тиіс, ал автоматты шлагбаумдар – өтпеге пойыз келгенше өтпені көлік құралдарынан алдын ала босату үшін қажетті жабық жағдайға енуі тиіс.

Автоматты шлагбаумдар жабық күйде қалуы тиіс, ал автоматты өтпелік сигнализация өтпе пойыздан толық босағанша әрекет етуі тиіс.

12) Жол бөгеуі құрылғысы (түсіргіш тоспалар немесе нұсқарлар) бөгейтін күйде жылжымалы құрамның олар орнатылған жолдан шығуына жол бермеуі тиіс. Бұл құрылғылар жол бөгеуі нұсқарларымен жабдықталуы тиіс.

13) Темір жол көлігіндегі қол сигналдары

### **13.1 Тоқтату үшін берілетін қол сигналдары:**

- күндіз - жазылған қызыл жалаумен және түнде – қол фонарының қызыл отымен – «Тоқта!»

- күндіз - жазылған қызыл жалау, түнде – қол фонарының қызыл оты болмаған жағдайда, тоқтау сигналдары: күндіз – сары жалаудың, қолдың немесе басқа бір заттың шеңбер бойынша қозғалысы арқылы, түнде – кез-келген түстегі отты фонарьдың шеңбер бойынша қозғалысы арқылы беріледі.

- күндіз - жазылған сары жалаумен және түнде – қол фонарының сары отымен – «Ескертуде немесе инфрақұрылым иесінің, жалпымен бірдей пайдаланылмайтын теміржол иесінің бұйрығында көрсетілген жылдамдықпен, ал бұл нұсқаулар болмағанда – жалпы пайдаланылатын теміржолдарда 25 км/сағ-тан аспайтын, жалпымен пайдаланылмайтын теміржолдарда – 15 км/сағ-тан аспайтын жылдамдықпен қозғалуға рұқсат етіледі.

## **6-ТАРАУ**

### **ЭЛЕКТРЛЕНДІРІЛГЕН УЧАСКЕЛЕРДІҢ ҚҰРЫЛЫСТАРЫ МЕН ҚҰРЫЛҒЫЛАРЫН ЭЛЕКТРМЕН ЖАБДЫҚТАУ**

1) Қондырғылар мен электрмен жабдықтау құрылғылары барлық ауа-райының жағдайында белгіленген салмақ нормалары мен жылдамдықтарымен қажетті көлемдегі пойыздардың үздіксіз қозғалысын қамтамасыз етуі керек.

Құрылыстардың және электрмен жабдықтау құрылғыларының жағдайына мерзімді бақылау және олардың параметрлерін өлшеу ұйым басшысы бекіткен кестеге сәйкес жүргізілуі керек.

Есептік кезеңде қабылданатын қозғалыс көлемі мен жүктемелердің ең қолайсыз үйлесімдерінде байланыс желісі сымдарының қимасы, кез келген электровоздың тоқ қабылдағышы желілерінің барлық учаскелерінде тұрақты тоқ үшін номиналды (шартты) кернеудің 2/3 кем емес және ауыспалы тоқ үшін номиналды кернеудің 3/4 кем емес кернеуді қамтамасыз етуі тиіс.

2) Электрмен жабдықтау құрылғыларын қысқа тұйықталу тоқтарынан, белгіленген нормалардан асатын шамадан тыс жүктемелерден және артық жүктемелерден қорғалуы тиіс.

Тұрақты токпен электрлендірілген желілердің ауданында тұрған, металл жер асты құрылыстары (күбыр желілері, кабельдер және с.с.), сонымен қатар металл және темірбетон көпірлер, өтпешолдар, байланыс желісінің тіректері, бағдаршамдар, гидробағандар және с.с. электрлік тоттанудан қорғалуы тиіс.

Тұрақты токпен электрлендірілген тартымдық қосалқы станция желілерінде СОБ және байланыстың қалыпты әрекетін бұзатын, тоқтың байланыс желісіне өтуінен қорғанысы болуы керек.

3) Байланыс желісі кез келген ауа райы жағдайында қозғалыстың рұқсат етілген ең үлкен жылдамдықтарында үздіксіз тоқтың алынуын, сонымен қатар орталық байланыс сымнан бүйірлікке өтуге және қозғалыстың белгіленген жылдамдығы кезінде тоқтаусыз кері оралу мүмкіндігін қамтамасыз етуі тиіс.

4) Түйіспелік сым аспасының рельс бастиегінің биіктігі үстіңгі бетінің деңгейінен аралықтарда 5750 миллиметрден төмен емес, ал өтпелерде 6250 миллиметрден төмен болмауы тиіс.

5550-7000 мм орталық тоқ қабылдағыштың биіктігінің жұмыстық ауытқуының шегімен электровоздар мен тартқыш агрегаттар үшін аспа нүктелерінде жұмыстық түйіспе сымның ең үлкен биіктіні 6800 мм артық болмауы, ал 5100-6500 мм шектермен - 6500 мм артық болмауы тиіс.

Жасанды құрылыстың астында жұмыстық түйіспелі сымның ең кіші биіктігі 5550 мм кем болмауы тиіс, ал электровоздар мен тартқыш агрегаттар 5100-6500 мм орталық тоқ қабылдағыш биіктігінің жұмыс шектерінен тыс тиісінше негіздеу кезінде ол 5200 мм дейін азайтылуы мүмкін.

Аспаның биіктігі және бүйірлік түйіспелі сымның жол өсінен әр жағдайда жергілікті жағдайларға, жылжымалы құрамының қолданылатын құрылымына және қозғалыс қауіпсіздігінің жағдайына байланысты жобамен орнатылады.

Жылжымалы жолдарда думпкаар құрамына көпшөмішті порталдық экскаваторлармен тиегенде, жылжымалы құрам мен сымның арасындағы (күндіз) қашықтық 800 мм кем болмауы тиіс.

Бұл ара-қашықтықты локомотивтік және құрама бригадалар мен басқа қызметкерлер үшін техника қауіпсіздігі ережелерін сақтауды қамтамасыз ететін шараларды жүзеге асырған жеке жағдайларда рұқсат етіледі.

5) Өтпелер мен станцияларда шеткі жолдың өсінен тіреуіштің ішкі жиегіне дейін қашықтығы 3100 мм кем болмауы тиіс.

Тіреуіштің ойықтарында кюветтің артына орнатылуы тиіс. Аса қатты қар түсетін ойықтарда (жарлы) және олардың шығаберістерінде (100 м ұзындықта) шеткі жол өсінен түйіспелі желінің тіреуішінің ішкі жиегіне дейінгі қашықтық 5700 мм кем болмауы тиіс.

Бар электрлендірілген желілерде, сонымен қатар жаңадан электрлендірілетін желілердегі аса қиын жағдайларда жол өсінен тіреуіштің ішкі жиегіне дейін, станцияларда 2450 мм кем емес және өтпелерде 2750 мм кем емес қашықтыққа рұқсат беріледі. Көрсетілген өлшемдер жолдың тік учаскелерінде берілген.

Қисық учаскелерде бұл қашықтықтар түйіспелі желінің тіреуіштері үшін белгіленген габариттік кеңейтуге сәйкес арттырылуы тиіс.

Түйіспелі желі мен бағдаршамдардың тіреуіштерінің, сонымен қатар сигналдық таңбалардың өзара орналасуы сигналдар мен таңбалардың жақсы көрінуін қамтамасыз етуі тиіс.

б) Түйіспелі желінің элементтері бекітілетін барлық металл құрылыстар (көпірлер, өтпелер, тіреуіштер), темірбетон тіреуіштеріндегі, темірбетон және металл емес жасанды құрылыстардағы түйіспелі желінің оқшаулағыштарындағы бекіту бөлшектері, сонымен қатар кернеудегі түйіспелі желінің бөлшектерінен кемінде 5 м қашықтықта орналасқан бөлек тұрған металл құрастырылымдар (бағдаршамдар, көпір және өтпе жол элементтері және б.) жерге тұйықталып, оларға жоғары кернеу түскенде қорғаныстық сөну құрылғыларымен жабдықталуы тиіс.

Ауыспалы тоқтың түйіспелі желісінің әсер ету аймағында орналасқан, қауіпті кернеу туындауы мүмкін барлық металл құрылыстар жерге тұйықталуы тиіс.

Электрлендірілген жолдардың үстінде орналасқан өтпе жолдар мен жаяу жүргіншілер көпірінде тұтас қорғаныстық қалқан және кернеудегі түйіспелі желінің бөлшектерінен ақшаулау үшін адамдар өтетін жерлерде тегіс жабындар орнатылуы тиіс.

Автомобиль жолдары бар электрлендірілген жолдардың барлық қиылыстарында және тиеу-түсіру жұмыстары жүргізіліп жатқан барлық пункттерде «Түйіспелі сымнан сақтан» ескерту жазбалары орнатылуы тиіс.

7) Тоқ қабылдағыштың тоқ әкелетін элементтерінен немесе түйіспелі желінің кернеудегі элементтерінен қолдайтын құрастырылымның, ғимараттың немесе басқа инженерлік құрылыстардың (көпірлер, өтпе жолдар және с.с.) бөліктерінен жерге тұйықтау бөліктеріне дейінгі ең кіші қашықтық, номиналды кернеу 1 кВ дейін болғанда, 150 мм кем болмауы тиіс, тар орындарда (бар

жасанды құрылыстың, ұстап тұратын құрылғылардың, бүйірлік түйіспелі желінің және с.с. астында) бұл қашықтық 100 мм дейін азайтылуы тиіс. 1,5 кВ және одан жоғары номиналды кернеулерде мемлекеттік стандартқа сәйкес тұрақты тоқпен электрлендірілген желілерде 200 мм кем емес және ауыспалы тоқпен электрлендірілген желілерде 350 мм кем болмауы тиіс; тар орындарда бұл қашықтықтар тиісінше 150 және 300 мм дейін азайтылуы мүмкін.

8) Түйіспелі желі әуелік аралықтардың (түйісуді оқшаулайтын), бейтарап ендірмелердің, секциялық оқшаулағыштардың, ажыратқыштардың көмегімен жеке учаскелерге (секцияларға) бөлінуі тиіс.

Қолмен басқарылатын секциялық ажыратқыштардың жетектері арнайы кілттері бар құлыппен жабылуы тиіс.

Бейтарап ендірмелердің құрылысы мен орналасуы 20 км/с аспайтын, бейтарап ендірмені қоршайтын, сигналдық белгінің жылдамдығымен, сигналдық белгіден өту жылдамдығы кезінде пойыздардың тоқтаусыз жүруін қамтамасыз етуі тиіс.

Түйіспелі желіні қуаттандыру және секциялау сызбасы қалыпты пайдалану жағдайында, сонымен қатар түйіспелі желінің жеке учаскелерін сөндіргенде, барлық учаскелердің үздіксіз қуат алуын қамтамасыз етуі тиіс.

Секциялау сызбасында тұрақты және жылжымалы түйіспелі желілерді бөлек қуаттандыру қарастырылуы тиіс.

9) Үйінділер мен карьерлердегі жылжымалы жолдардағы түйіспелі желі жеке желілермен қуаттандырылуы тиіс. Бір желімен екіден артық емес үйінділік немесе аршыма және өндіру пункттерін қуаттандыруға рұқсат етіледі. Қуаттандыратын желілер діңгекті ажыратқыш арқылы түйіспелі желіге қосылуы тиіс.

Тарату посттары стационарлық және жылжымалы болуы мүмкін. Төрттен аса қуаттандыру желілері бар стационарлық және жылжымалы тарату посттарында тартқыш қосалқы станциядан екі кірмесі болуы тиіс.

10) Түйіспе желісін қуаттандыру және секциялаудың, автоматты бұғаттау көлденең электрмен жабдықтау желілері ұйым басшысымен белгіленген тәртіпте бекітілуі тиіс.

Сызбадан көшірме өтпені шектейтін станцияның техникалық-өкімдік актілеріне тіркелуі тиіс.

11) Электрлік депоның түйіспелі желісін, техникалық қызмет көрсету пункттерінің, сонымен қатар электрлік жылжымалы құрамның төбе жабдығы қаралатын жолдардың ажыратқыштарын ауыстырып-қосу локомотивтік депоның немесе техникалық қызмет көрсету пункттерінің жұмыскерлерімен жүргізіледі. Қалған секциялық ажыратқыштарды ауыстырып-қосу ұйым басшысымен белгіленген тәртіпте жүргізіледі. Жүкті мөлшерлеумен вагондарды өлшеуге, жанар-жағармайды төгуге, тиеу-түсіру жұмыстарына, төбе жабдығын, жабдықтау құрылғыларын қарауға арналған арнайы жолдарда орнатылған секциялық ажыратқыштарды шұғыл ауыстырып-қосу локомотив машинисттерімен және тиісті біліктілік тобына ие басқа жұмыскерлермен орындала алады.

Түйіспелі желіні ажыратқыштарды, сонымен қатар автобұғаттау, бойлық электрмен жабдықтау желісінің сөндіргіштері мен ажыратқыштарын ауыстырып-қосу тәртібі, электрмен жабдықтаудың үздіксіздігін және жұмыстардың жүргізілуінің қауіпсіздігін қамтамасыз ететін ажыратқыштық жабық жетектерінің кілттерін сақтау тәртібі ұйым басшысымен белгіленеді.

12) Қуат беру және секциялау сызбасындағы секциялық ажыратқыштарды шұғыл ауыстырып-қосу түйіспелі желіге қызмет көрсететін қызметкерлермен ғана және электрлендірілген теміржолдарындағы түйіспелі желіні және электрмен жабдықтауды автобұғаттау құрылғыларын пайдаланған кездегі техника қауіпсіздігі ережелеріне сәйкес жүргізілуі тиіс.

13) Электрлендірілген учаскелер бойымен габариттік емес жүкпен жылжымалы құрамды өткізу аралықтың ең төменгі нүктесіндегі байланыс сымы мен вагонға тиелген жүктің максималды биіктігінің арасындағы келесі минималды қуыстар қамтамасыз етілгенде рұқсат етіледі:

1,5-4,0 кВ кернеумен тұрақты тоқ кезінде - 250 мм;

6,0-10,0 кВ кернеумен ауыспалы тоқ кезінде - 300 мм

25,0 кВ ауыспалы тоқ кезінде - 375 мм;

35,0 кВ ауыспалы тоқ кезінде - 450 мм.

Егер тиелген жүктің биіктігі көрсетілген минималды қуыстарды қамтамасыз етпесе, онда жүк пен байланыс сымының арасында 100 мм кем емес қуыс болады, тасымалдау байланыс сымы өшіріліп жүргізілуі тиіс.

Жүк пен байланыс сымы арасындағы қуыс 100 мм кем болғанда ауытқу доғалары қолданылады.

14) Кернеуі 1000 вольттан астам электр берілісі әуе желілері сымдарының төменгі нүктесінен жер бетіне дейінгі қашықтық барынша ұзын асу жебесі болғанда кем дегенде:

аралықтарда - 6,0 метр;

соның ішінде жетуі қиын жерлерде -5,0 метр:

автомобиль жолдарымен қиылысқанда, станцияларда және елді мекендерде 7,0 метр болуы тиіс,

темір жол жолдары қиылысқан кезде кернеуі 1000 вольттан астам электр берілісі әуе желілері сымдарының төменгі нүктесінен электрлендірілмеген жолдардың рельс бастиегінің жоғарғы жағының деңгейіне дейін кем дегенде 7,5 метр болуы тиіс.

Электрлендірілген желілерде бұл қашықтық байланыс желілерінің сымдарына дейін электр қондырғылары құрылысының еркшеліктеріне сәйкес қиылысатын кернеулердің деңгейіне байланысты орнатылады.

## **7-ТАРАУ**

### **ЖЫЛЖЫМАЛЫ ҚҰРАМ**

1) Тармақ иеленушілердің жылжымалы құрамының паркі кәсіпорынның техникалық нормалары мен технологиялық процестерінің талаптарына сәйкес келуі және қанағаттандыруы тиіс. Жылжымалы құрам оның үздіксіз жұмысын, қозғалыс қауіпсіздігі мен қауіпсіздік техникасын қамтамасыз ететін жарамды күйде ұсталуы тиіс.

2) Пойыздық және маневрлік жұмыста пайдаланылатын локомотивтер локомотив машинисінің құрастырушымен, диспетчермен немесе станция бойынша кезекшімен жедел байланысы үшін жылдамдық көрсеткіштері тіркелетін жылдамдық өлшегіштермен және радиостанциялармен, ал "ҚТЖ "ҰК" АҚ магистральдық жолдарына шығу кезінде маневрлік диспетчермен немесе жанасу станциясының кезекшісімен міндетті екі жақты радиобайланыспен жабдықталуы тиіс. Барлық локомотивтер үлкен және кіші дыбыс сигналдарын беруге арналған құрылғылармен жабдықталады.

3) "ҚТЖ "ҰК" АҚ магистральдық жолдарына шығатын локомотивтер мен вагондар ҚР Темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидаларының талаптарына сай болуы қажет. Мұндай жылжымалы құрамның айналыста болу тәртібі Тармақ иеленушінің темір жол кірме жолындағы қозғалысқа қызмет көрсету және оны ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулықпен белгіленеді.

4) Тармақ иеленуші "ҚТЖ "ҰК" АҚ бөлімшелерінен барлық рұқсат беру құжаттарын ала отырып, өзінің (жалға алынған) локомотивін пайдалануға құқығы бар, онда вагондарды жанасу станциясына беру және жинау бойынша барлық шарттар көрсетіледі.

5) Қозғалыс қауіпсіздігіне қауіп төндіретін ақаулары бар жылжымалы құрамды пайдалануға тыйым салынады.

6) Жылжымалы құрамға техникалық қызмет көрсету және жөндеу техникалық диагностика құралдарын пайдалана отырып жүргізілуі тиіс.

7) Техникалық қызмет көрсету мен жөндеудің орындалған түрлерінің сапасы үшін, сондай-ақ жылжымалы құрам қозғалысының қауіпсіздігі үшін тармақ иеленуші мен жылжымалы құрам иесі жауапты болады.

8) Локомотивтердің техникалық жай-күйі мен жөндеу аралық мерзімдердің сақталуына локомотивтердің меншік иесі жауап береді.

Төмендегі ақаулардың ең болмағанда біреуі бар локомотивтерді пайдалануға тыйым салынады:

- дыбыс сигналын беруге арналған құралдың ақаулығы;
- автоматты, қосалқы және қол тежегіштерінің немесе компрессордың ақаулығы;



- дизель тоңазытқышы желдеткішінің, тартым қозғалтқыштары желдеткішінің ақаулығы;
- кем дегенде бір тартымдық электр қозғалтқышының ақаулығы немесе ажыратылуы;
- қозғалыс жылдамдығын көрсететін аспаптың ақаулығы;
- пойыздық немесе маневрлік радиобайланыс құрылғыларының ақаулығы;
- автотіркегіш құрылғылардың ақаулығы;
- құм беру жүйесінің ақаулығы;
- прожектордың, буферлік шамның, жарықтандырудың, бақылау немесе өлшеу аспабының ақаулығы;
- қамыттағы, серіппегіштік аспа немесе серіппегіштің түпкі табағындағы жарық, серіппегіш табағының сынуы;
- букса корпусындағы жарық;
- буксалық немесе моторлы-осьтік мойынтіректің ақаулығы;
- конструкцияда көзделген сақтандыру құрылғысының болмауы немесе бөлшектердің жолға құлауынан болған ақаулығы;
- карданды біліктің ақаулығы;
- жағармайдың ағуын тудыратын тісті беріліс қаптамасының немесе осьтік редуктор корпусының ақаулығы;
- жоғары вольтты камераның қорғаныс бұғаттауының ақаулығы;
- токқабылдағыштың ақаулығы;
- өрт сөндіру құралдарының ақаулығы;
- қысқа тұйықталу токтарынан, шамадан тыс жүктемеден және асқын кернеуден, дизельдің апаттық тоқтауынан қорғау құрылғыларының ақаулығы;
- дизельде немесе гидроберілісте тарсылдың, бөгде шудың пайда болуы;
- қоректендіргіш аспаптың, сақтандырғыш клапанның, су көрсеткіш аспаптың ақаулығы;
- май, су және отын жүйелерінің ақаулығы;
- қозғалтқыштың жұмыс істемейтін цилиндрі;
- қозғалтқыштың иінді білігінің балқытылған немесе үгілген құймасы бар түбірлі немесе шатунды мойынтірегі;
- ақаулығы бар аккумуляторлық батарея.

9) Локомотивтерде орнатылған манометрлер мен сақтандыру клапандары, электр энергиясының шығынын есептегіштер пломбалануы тиіс.

10) Өрт сөндіру, өрт сигнализациясы және автоматика құралдарын электрлік қорғау құрылғылары, сондай-ақ манометрлер, сақтандырғыш клапандары, локомотивтердегі әуе резервуарлары белгіленген мерзімдерде куәландырылуы тиіс.

11) Локомотивті қызмет көрсету ережелерін білетін және оны тоқтата алатын адамның бақылаусыз жұмыс жағдайында қалдыруға тыйым салынады.

12) Өзінің жылжымалы құрамы бар (жалға алынған) тармақ иеленуші оны жүктің қауіпсіз тасымалдануын қамтамасыз ететін техникалық жарамды күйінде ұстауға міндетті.

"ҚТЖ "ҰК" АҚ-ның жолдарына жөнелтілетін вагондарды техникалық қызмет көрсетусіз және тасымалдауға жарамды деп тану туралы арнайы журналға жазусыз оларды жүктерді тиеуге қоюға тыйым салынады.

13) Вагондардың техникалық жай-күйін және жүру жолындағы жүктің орналасуын бақылауды локомотив және құрастырушы бригадалары жүзеге асырады.

Вагондардың зақымдануы немесе қозғалыс қауіпсіздігіне қауіп төндіретін жүктердің дұрыс орналаспауы анықталған жағдайда құрастырушы немесе машинист ауысым бастығына (диспетчерге) немесе станция бойынша кезекшіге вагондарды ағыту және жөндеу немесе оларды қайта тиеу қажеттілігі туралы хабарлайды.

## **8-ТАРАУ**

### **ПОЙЫЗДАР ҚОЗҒАЛЫСЫ МЕН МАНЕВРЛІК ЖҰМЫСТЫ ҰЙЫМДАСТЫРУ**

1) Темір жол кірме жолдарында пойыздар қозғалысын және маневрлік жұмысты ұйымдастырудың негізі Тармақ иеленушінің темір жол кірме жолында қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы бекітілген нұсқаулық немесе магистральдық жанау станциясының жұмыс технологиясымен байланыстырылған, тармақ иеленуші жұмысының бірыңғай технологиялық процесі болып табылады.

2) Тармақ иеленушінің темір жол кірме жолында қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулық немесе бірыңғай технологиялық процесс бойынша пойыздардың, беру құрамдарының қозғалысын және маневрлік жұмысты ұйымдастыру төмендегілерді қамтамасыз етуі қажет:

- қызмет көрсетілетін кәсіпорындардың технологиялық процестерін орындау үшін жүктерді уақтылы тасымалдау;
- пойыздар қозғалысының, маневрлік жұмыс және адамдардың қауіпсіздігі;
- жылжымалы құрамды және тиеу-түсіру машиналары мен механизмдерді неғұрлым тиімді пайдалану;
- тармақ иеленушінің кәсіпорны мен жанау станциясы жұмысының келісілуі;
- станциялардың, учаскелердің жұмысындағы ырғақтық және олардың өткізу қабілетін аса жақсы пайдалану;
- жүк операцияларын уақтылы орындау;
- жолды, құрылыстарды, СОБ және электрмен жабдықтау құрылғыларын ағымдағы күтіп ұстау бойынша жөндеу жұмыстарын жүргізу мүмкіндігі.

3) Пойыздардың қозғалысы оларды бөлектенген пункттермен шектей отырып жүргізіледі. Бөлектенген пункттер станциялар, разъездер, озба пункттері, зауыттық посттар, ал автобұғаттау кезінде және өту бағдаршамдары болып табылады. Бөлектенген пункттері жоқ тармақ иеленушінің темір жол кірме жолдары станция ретінде қаралады және оларда қозғалыс маневрлік тәртіппен жүргізіледі.

4) Тармақ иеленушінің темір жол кірме жолдарының шекарасы "Тармақ иеленушінің кірме жолының шекарасы" белгісі болып табылады, ол ҚР ИДМ м.а. № 275 бұйрығына сәйкес, кәсіпорынның балансындағы темір жол кірме жолы басталатын жерде орнатылады.

Егер тармақ иеленушінің кәсіпорны өзінің темір жол кірме жолдары бар кәсіпорындар мен ұйымдарға қызмет көрсетсе, онда «кәсіпорынның (ұйымның) жол шекарасы» белгісі олардың балансындағы темір жол кірме жолдары басталатын жерде орнатылады.

5) Әрбір бөлектенген пункттің атауы немесе нөмірі болуы тиіс.

6) Станцияларда әрбір жол, бағыттамалы бұрма, орталықтандырудың станциялық посты және бағыттамалы пост, ал аралықтарда әрбір басты жолдың нөмірі болуы тиіс.

Бір станция, учаске, маневрлік аудан шегіндегі жолдарға, бағыттамалы бұрмалар мен посттарға бірдей нөмір беруге тыйым салынады. Жеке парктері бар станцияларда бір парк шегінде жолдарға бірдей нөмір беруге рұқсат берілмейді.

7) Темір жол кірме жолдарындағы маневрлік жұмыс тармақ иеленушінің темір жол кірме жолында қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулық бойынша жүргізіледі және жылжымалы құраммен барлық жүк операцияларына қауіпсіз және үздіксіз қызмет көрсетуді, сондай-ақ адамдардың қауіпсіздігін және жылжымалы құрам мен тасымалданатын жүктердің сақталуын қамтамасыз етуі тиіс.

Маневрлерге иелік ету бойынша көрсетілген қызметкерлер арасында міндеттерді бөлу техникалық-өкімдік актіде немесе Тармақ иеленушінің темір жол кірме жолында қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулықта көрсетіледі.

8) Маневрлік жұмыс кезінде нұсқауларды берудің негізгі құралы телефон немесе радиобайланыс, ал қажет болған жағдайларда - дауыс зорайтқыш хабарлау құрылғылары болуы тиіс.

9) Тармақ иеленушінің кірме жолдары жергілікті жағдайларға байланысты маневрлік локомотивтер мен бригадалар бекітілетін маневрлік аудандарға бөлінуі мүмкін.

Әрбір маневрлік ауданда әдетте, бір маневрлік локомотив жұмыс істеуі қажет.

Маневрлік локомотивтің (вагондармен немесе оларсыз) бір маневрлік ауданнан екіншісіне қозғалуына маневрлерді басқаратын адамның - станция бойынша кезекшінің (ауысым бастығының, диспетчердің) рұқсатымен ғана жол беріледі. Локомотивтің бір ауданнан екіншісіне жүруі қозғалыс болуы тиіс маневрлік ауданда орналасқан пойыз құрастырушысымен келісілуі қажет. Келісу тәртібі Тармақ иеленушінің темір жол кірме жолында қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулықта белгіленеді және техникалық-өкімдік актіде көрсетіледі.

10) Тармақ иеленушілердің кірме темір жолдарында маневрлік жылжу кезіндегі рұқсат етілетін жылдамдықтар темір жол кірме жолының жай-күйінен, жолдың еңістігінен, локомотивтің қуатынан, қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етудің шарттарынан, жылжымалы құрамның, тасымалданатын жүктердің сақталуынан шыға отырып белгіленеді және Тармақ иеленушінің

темір жол кірме жолында қозғалысқа қызмет көрсету және ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулықта көрсетіледі.

Маневрлер ең көбі төмендегідей жылдамдықпен жүргізілуі мүмкін:

Бос жолдар бойынша дара локомотивтердің және артына қосылған және қысылған ауамен зарядталған автотежегіштері тіркелген вагондары бар локомотивтердің жүріп өтуі кезінде 60 км/сағ.;

Артынан тіркелген вагондары бар локомотивтің бос жолдар бойынша қозғалысы кезінде 40 км/сағ.;

Бос жолдар бойынша вагондардың алдыда тұрған кездегі, сондай-ақ қалпына келтіру және өрт пойыздарының қозғалысы кезінде 25 км/сағ.;

Адамдары бар, сондай-ақ 4,5 және 6 дәрежелі бүйір және төменгі габаритсіз жүктері бар вагондармен қозғалыс кезінде 15 км/сағ.;

Локомотивтердің (вагондармен немесе оларсыз) вагондарға жақындауы кезінде 3 км/сағ.

Жылжымалы құрамның вагон таразылары бойынша қозғалыс жылдамдығы (таразылардың конструкциясына байланысты) Тармақ иеленушінің темір жол кірме жолында қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулықта белгіленеді және техникалық-өкімдік актіде көрсетіледі.

11) Маневрлік меншікті (жалға алынған) локомотивтер Тармақ иеленушінің темір жол кірме жолында қозғалысқа қызмет көрсету және оны ұйымдастыру тәртібі туралы бекітілген нұсқаулыққа қатаң сәйкестікте магистральдық желінің жанасу станциясына шығу құқығына ие.

Пойыз диспетчерінің (ауысым бастығының) және станция кезекшісінің келісімінсіз және машинистке берілетін белгіленген рұқсатсыз құрамның станция шекарасынан шығу маневрлеріне тыйым салынады.

12) Вагонның кету қаупі пайда болатын еңістерде орналасқан тармақ иеленушінің кірме жолдарында маневрлер жүргізу локомотивті түсіру жағынан қоюмен және вагондардың автотежегіштерін қосу арқылы ғана жүргізілуі мүмкін. Локомотивті түсіру жағынан қою мүмкін болмаған жағдайда, мұндай жолдарда маневрлер шегіндіріп тоқтату жолымен жүргізілуі тиіс, ал вагондардың автотежегіштері қосылуы және сыналуы тиіс. Тармақ иеленушінің осындай жолдарындағы қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ететін маневрлерді жүргізу тәртібі Тармақ иеленушінің темір жол кірме жолында қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулықта белгіленеді және техникалық-өкімдік актіде көрсетіледі.

13) Маневрлер кезінде тармақ иеленушінің кірме жолдарындағы жылжымалы құрам шекті бағаналармен белгіленген шекараларда орнатылуы тиіс.

Локомотивсіз жолдарда тұрған пойыздардың құрамдары, вагондар мен арнайы жылжымалы құрам тежеуіш башмақтарымен кетуден сенімді бекітілуі тиіс.

Вагондар мен құрамдарды бекітудің нормалары мен негізгі ережелері Тармақ иеленушінің темір жол кірме жолында қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулықта, тармақ иеленушінің ТӨА(ТРА) немесе кірме жолдың жеке нұсқаулығында белгіленеді.

Келген пойыздар локомотивтерінің машинистері локомотивті пойыздан ағыту алдында барлық жағдайларда құрамды автоматты тежегіштермен тежеуге міндетті.

Жылжымалы құрам аралыққа, пойыздардың және маневрлік құрамдардың жүру маршруттарына немесе басқа маневрлік ауданға кетуі кезінде станция бойынша кезекші (ауысым бастығы, диспетчер) өзінің иелігіндегі барлық құралдарды пайдалана отырып, бұл туралы пойыздар мен маневрлік локомотивтердің машинистеріне, құрастырушыларға, сигнал берушілерге, бағыттамалық посттардың, өтпелердің кезекшілеріне және басқа да қызметкерлерге қарсы пойыздарды немесе маневрлік құрамдарды кідірту бойынша және кеткен жылжымалы құрамды тоқтатуға шаралар қабылдауы үшін хабарлауы тиіс.

Қатты жел туындаған кезде қозғалысқа байланысты қызметкерлер әрқайсысы өз постында жылжымалы құрамның бекітілу сенімділігін тексеруге міндетті.

14) Қауіпті жүктері бар вагондар тармақ иеленушілердің темір жол кірме жолдарында тұрған кезінде техникалық-өкімдік актіде көрсетілген ерекше жолдарда орнатылуы тиіс. Мұндай вагондар тіркелуі, тежегіш башмақтарымен сенімді бекітілуі және жылжымалы тоқтау сигналдарымен қоршалуы тиіс. Көрсетілген вагондардың тұру жолына апаратын бағыттамаалар осы жолға кіру мүмкіндігін болдырмайтын қалыпқа орнатылады.

15) Маневрлік жұмысқа жауапты локомотив және құрастырушы бригадалар техникалық-өкімдік актімен белгіленген маневрлік жұмысты жүргізу тәртібін және Тармақ иеленушінің темір жол кірме жолында қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулықты білуі тиіс.

Локомотив бригадалары белгілі бір маневрлік локомотивтерге сынақтан өткізіліп, бекітілуі тиіс.

16) Пойыздар құрастырушысы міндетті:

- Тармақ иеленушінің темір жол кірме жолында қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулықтың талаптарына нақты сәйкестікте тармақ иеленушінің тапсырмасы бойынша құрамдарды қалыптастыру;

- маневрлік жұмысты қозғалыс қауіпсіздігі, маневрлерде жұмыс істейтін қызметкерлердің жеке қауіпсіздігі, жылжымалы құрам мен жүктің сақталуы қамтамасыз етілетіндей ұйымдастыру.

- адамдары, габаритсіз және разрядты жүктері бар вагондармен маневрлерді ерекше сақтықпен жүргізу.

17) Локомотив бригадасы жұмыстарды жүргізу кезінде:

- маневрлік жұмыс тапсырмаларын дәл және уақтылы орындауға;

- берілетін сигналдарды мұқият қадағалау, қозғалу туралы сигналдар мен нұсқауларды дәл және уақтылы орындауға;

- жолдардағы адамдарды, бағыттағандардың қалпын және жылжымалы құрамның орналасуын мұқият қадағалауға;

- адамдар үшін қауіп төнген жағдайда және қозғалыс қауіпсіздігіне қауіп төндіретін ақаулар мен кедергілер анықталған кезде құрамды немесе локомотивті тоқтатуға дереу шаралар қабылдауға;

- құрастырушы бригаданың қауіпсіздігін қамтамасыз етуге;

- маневрлер жүргізу қауіпсіздігін және жылжымалы құрамның сақталуын қамтамасыз етуге міндетті;

18) Маневрлер кезінде локомотивті басқару машинистпен жүзеге асырылады. Машинист локомотивті басқаруды машинистің көмекшісіне немесе дублеріне тек өзінің бақылауымен, басшылығымен және көмекшінің немесе дублердің іс-әрекеті үшін толық жауапкершілікпен сеніп тапсыра алады.

Машинистке профиль мен көрінудің қолайсыз жағдайларында локомотивті көмекшінің басқаруына беруге тыйым салынады.

Құрастырушының немесе оның көмекшісінің көрінуі жоғалған және онымен радиобайланыс болмаған жағдайда машинист дереу тоқтауға және олардың орналасқан жерін анықтауға міндетті.

Берілетін сигналдарды, сондай-ақ телефон және радиобайланыс немесе дауыс зорайтқыш хабарлау құрылғылары бойынша алынатын нұсқауларды машинист локомотивтің ысқырығымен немесе берілетін нұсқауды қысқаша қайталаумен растауға міндетті.

Егер машинист сигналды немесе нұсқауды қабылдаудың дұрыстығына сенімді болмаса немесе маневрлік жұмыс жоспарын білмесе, онда ол тоқтап, жағдайды анықтауы қажет.

Вагондармен алға жылжу кезінде машинистке маршруттың дайындығы туралы өзіне берілетін сигналдар немесе маневрлік бағдаршамның көрсеткіштері көрінбесе, маневрлердің басшысы бағыттағандарға алдағы шығу қозғалысының басталуы туралы сигналды бағыттағандардың постының кезекшісінен маневрлік қозғалысқа арналған бағыттағандардың дайындығы

туралы сигнал (хабарлама) алғаннан кейін немесе маневрлік бағдаршам ашық жағдайда екеніне көз жеткізе отырып беруі тиіс.

Дайын маршрут кезінде тыйым салынатын көрсеткіші бар маневрлік бағдаршамнан өтуге (ақаулық, оқшауланған секцияның бос болмауы және т.б. салдарынан) маневрлерді басқаратын тұлғаның нұсқауы бойынша рұқсат етіледі.

19) Маневрлік жұмыс басталар алдында пойыздарды құрастырушы міндетті:

- маневрлер болатын маневрлік ауданның жолдарында жылжымалы құрамның болуымен және орналасуымен танысу, жылжымалы құрамның бекітілуін тексеру, тежегіш башмақтарының болуына көз жеткізу;

- маневрлерге қатысатын барлық қызметкерлер, соның ішінде локомотив бригадасы да толық құрамда өз орындарында тұрғанына көз жеткізу;

- машинисті және маневрлерге қатысатын басқа да қызметкерлерді алдағы маневрлер жоспарымен және оны орындау тәртібімен таныстыру;

- вагондардың қозғалуы үшін кедергілердің (доңғалақтардың астындағы тежегіш башмақтар және т.б.) бар-жоғын тексеру.

20) Маневрлерді жүргізу кезінде пойыздардың құрастырушысы және оның көмекшісі міндетті:

- барлық вагондар өзара және локомотивпен тіркескеніне көз жеткізбей, маневрлік құрамдардың қозғалуына жол бермеу;

- ілінісудің басталуы алдында екі вагонда да ағытпа иінтіректері тұтқаларының дұрыс орналасу қалпын тексеру, ал ағытқаннан кейін бұл тұтқаларды тік қалыпқа түсіру;

- маневрлік қозғалыстар үшін бағыттамаалардың уақтылы дайындалуын, сигнал берушілердің, бағыттамаалық пост кезекшілерінің, локомотив машинисінің сигналдарды уақтылы және дұрыс беруін қадағалау;

- маневрлік құрамның жақсы көрінуі қамтамасыз етілетін, ал машинистке немесе оның көмекшісіне берілетін сигналдардың көрінетін жерде болу;

- жолдың қисық учаскелерінде немесе нашар көрініс жағдайында (тұман, боран, қар жауу және т.б.) үлкен құрамдармен маневрлерді жүргізу кезінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін қосымша шаралар қолдану – радиобайланыс бойынша сигналдар мен нұсқауларды жиі беру, сигналдарды беру үшін бағыттамаалық пост кезекшілерін, сигнал берушілерді және т.б. тарту;

- құрамға жақындамас бұрын, қоршау сигналдарының жоқтығына көз жеткізу;

- тиеу немесе түсіру орындарында маневрлік құрамның қозғалуы алдында қозғалыс үшін кедергілердің жоқтығына көз жеткізу;



- тиеу және түсіру аяқталмаған вагондармен маневрлерді тиеу-түсіру операцияларына басшылық ететін қызметкерлермен келіскеннен кейін ғана жүргізу.

Вагондармен алға жылжыған кезде маневрлерді жүргізетін қызметкерлердің біреуі қозғалатын вагондардың алдында немесе қозғалысы бойынша бірінші вагонның бірінші арнайы басқышында (өтпелі алаңшада) болуы тиіс.

Биік платформалар немесе габаритті емес жерлердегі қозғалыс кезінде жұмыскерлердің платформа және габаритті емес орын жағынан вагонның арнайы басқышында болуына тыйым салынады.

21) Станция бойынша кезекші, маневрлік диспетчер маневрлік жұмысқа тапсырманы маневрлерді басқаратын басшыға ғана беруге міндетті. Өз кезегінде маневрлік жұмысқа тапсырма нақты және анық берілуі және маневр жетекшілері тарапынан әрбір қатысы бар қызметкерге жеткізуі тиіс.

Егер маневрлерді жүргізу процесінде белгіленген жұмыс жоспарын өзгерту қажеттігі туындаса, онда бұл өзгерістердің сипатымен маневрлерге қатысатын барлық қызметкерлер алдын ала танысуы тиіс.

22) Жанасу станцияларына және "ҚТЖ "ҰК" АҚ магистральдық жолдарына жөнелтілетін пойыздар немесе вагондардың топтары Темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидаларына сәйкес қалыптастырылуы тиіс.

Тармақ иеленушілердің темір жол кірме жолдары шегінде айналымда болатын пойыздар немесе вагондардың топтары тармақ иеленушінің кірме жолдары жұмысының бірыңғай технологиялық процесіне немесе Тармақ иеленушінің темір жол кірме жолында қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулыққа сәйкес қалыптастырылады.

Пойыздың ұзындығы мен салмақтық нормалары тармақ иеленушінің кірме жолдары жұмысының бірыңғай технологиялық процесіне немесе Тармақ иеленушінің темір жол кірме жолында қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулыққа сәйкес келуі тиіс.

22) Пойыздарға келесілерді кіргізуге тыйым салынады:

- техникалық жарамсыз, қозғалыс қауіпсіздігіне және тасымалданатын жүктердің сақталуына қауіп төндіретін вагондар;

- жүк көтергіштігінен тыс тиелген вагондар;

- жүкті тиеудің және ашық жылжымалы құрамда жүктерді бекітудің техникалық шарттарына науытқумен жүктелген платформалары мен жартылай вагондары;

- жүру бөліктеріне кузов пен раманың соғылуы немесе кузовтың ауытқуына әкелетін тесілген рессорлары бар вагондар, сонымен қатар вагонның бетінің жұлынып қалу қауіпіне әкелетін шатырдың ақауы;

- рельстен шығып кету жағдайы болған немесе апаттық жағдайға ұшыраған пойыздың құрамында болған вагондар, оларды тексеріп, қозғалысқа жарамды деп танығанға дейін;

- жөндеу жұмыстарының бекітілген түрлерінің өндірісі туралы трафареті жоқ вагондары, ерекше құжаттары бойынша зауыттан келетін вагондарды қоспағанда (өзінің осіндегі жүк ретінде);

- габаритті емес жүктері бар платформалар, транспортерлер және жартылай вагондар, егер мұндай вагондардың жүруі туралы ерекше нұсқаулар берілмесе;

- жабық емес борттары бар, бекітілмеген бункерлері бар бункерлік жартылай вагондар, цистерналар, хопперлер, дән-, цемент тасығыштар және соған ұқсас жүкті тиеу-түсірудің жоғарғы және төменгі құрылғысының ашық төбесі бар жылжымалы құрамдар;

- есіктері мен люктары ашық немесе бітеу механизмінің бір жағына жабық люктары бар жартылай вагондары;

- есіктің закидкасымен жабылмаған және ашық есіктері бар бос жабық вагондары, сырғанау шеңбері бойынша битумнан тазартылмаған дөңгелек жұптары бар сұйық битумды тасымалдауға арналған вагондар;

- разрядты жүгі бар, сығылған және сұйытылған газдары мен басқа да қауіпті және иістенген жүктері бар, сонымен қатар сұйытылған газдардың бос цистерналарын жолаушылар пойызының вагондарына қоюға тыйым салынады.

23) Локомотивтер өрт сөндіру құралдарымен және көтергіш құралдармен, қажетті сигнал беру құралдарымен, аспаптармен, тежегіш башмақтармен және басқа да инвентарімен жабдықталуы тиіс.

24) Пойыздарға локомотив бригадасы немесе локомотив бригадасы мен құрастырушы қызмет көрсетеді.

25) Локомотивпен құрастырушы бригаданың жүруіне рұқсат етіледі.

## 9 ТАРАУ

### ПОЙЫЗДАРДЫҢ ҚОЗҒАЛЫСЫ

1)Тармақ иеленушінің кірме жолдарына пойыздарды қабылдау кірме жолда қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулыққа немесе тармақ иеленушінің кірме жолдары жұмысының бірыңғай технологиялық процесіне арналған бос жолдарға жүргізілуі тиіс.

2) Тармақ иеленушілердің кірме жолдарында жұмыс істейтін локомотивтердің машинистері келесідей міндеттерді білу керек:

- локомотивтің құрылымын, өз учаскесінің профилін, онда тұрақты сигналдардың, сигналдық көрсеткіштердің, белгілердің орналасуын және олардың тармақ иеленушінің темір жол кірме жолында және станциялардың техникалық-өкімдік актілерінде қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулықта белгіленуін жақсы білу;

- локомотивтің бірінші вагонмен бекітілуінің және әуе жеңдерінің жалғануының дұрыстығына көз жеткізу, сонымен қатар олардың арасындағы соңғы крандарының ашықтығына көз жеткізуі тиіс;

- тежеу магистралін қысылған ауамен зарядтау және қысымның төмендеуі белгіленген нормалардан аспайтынына көз жеткізу және автотежегішті сынау;

- автотежегіштердің толық сынамасынан кейін пойыздағы тежегіштік басудың белгіленген нормасына сәйкестігіне көз жеткізу;

- радиобайланыспен жабдықталған учаскілерде радиостанция қосылғанына, ал автоматты локомотивті сигнализациямен жабдықталған телімдерде осы құрылғыларды локомотивте қосу;

- жүк поезының құрамымен, вагондардың болуымен, ерекше сақтықты талап ететін жекелеген санаттағы жүктермен, сондай-ақ ашық жылжымалы құраммен натурлық парақ бойынша танысу.

3) Пойызды енгізу кезінде локомотивті бригада міндетті:

- жолдың бостығын, сигналдарды, сигналды көрсеткіштер мен белгілерді қадағалау, олардың талаптарынынорындау және бағдаршаммен берілетін барлық сигналдарды, жол мен пойыздан келетін тоқтау мен жылдамдықты азайту сигналдарын бір-біріне қайталау керек;

- пойыздың жай-күйі мен бүтіндігін және онымен берілетін сигналдарды қадағалау;

- локомотивтің үздіксіз жұмыс істеуін және қауіпсіздігін бақылайтын аспаптардың көрсеткіштерін бақылау;

- электр энергиясын, отынды және майларды үнемді жұмсау кезінде локомотив қуатын барынша толық пайдалануды қамтамасыз ету;

- станцияға кіру және станциялық жолдар бойынша өту кезінде белгіленген сигналдарды беруге, бағыттағалы көрсеткіштер бойынша маршруттың дұрыстығын, станция қызметкерлері беретін жолдың және сигналдардың бостығын, сондай-ақ қозғалыс қауіпсіздігіне қатер төнген кезде тоқтау шараларын қабылдай отырып, пойыздардың және аралас жолдардағы маневрлік локомотивтердің қозғалысын бақылауға тиіс.

Станцияда пойыз тоқтағаннан кейін, егер онда қандай да бір ақаулар табылса, машинист бұл туралы станция бойынша кезекшіге немесе диспетчерге дереу хабарлауға міндетті.

Жөнелту жолында машиниставтоблоктау сигналының ақаулануын, жолдың және басқа да ғимараттар мен құрылғылардың ақаулануын анықтаса станция бойынша кезекшіге (пойыздық диспетчерге) хабарын айтуы тиіс.

Станцияда тоқтату қажет болған жағдайда машинист шекті бағанадан немесе қабылдау жолының шығу сигналынан өтпестен пойызды тоқтатуға міндетті. Бұл ретте пойыздың локомотиві, әдетте, шекті бағанада немесе қабылдау жолының шығу сигналында тоқтатылуы тиіс. Машинист пойызды оларға жетпей тоқтата алады, егер ол барлық құрам қабылдау жолының пайдалы ұзындығының шегінде орналастырылғанына көз жеткізсе.

4) Пойызды жүргізу кезінде машинист міндетті:

- әрдайым әрекетке дайын тежеуіш құрылғыларына ие болуы, оларды жүру жолында тексеру, басты резервуардағы және магистральдардағы қысымның белгіленген нормалардан төмен түсуіне жол бермеуге;

- тұрақты сигналдардың тыйым салатын көрсеткіштері, жылдамдықты азайту сигналдарының көрсеткіштері және қызметтік тежелуді қолдана отырып, жылдамдықты төмендетуді талап ететін басқа да сигналдар кезінде тоқтау сигналынан өтпестен пойызды тоқтатуға, ал жылдамдықты азайту сигналы осы сигнал үшін белгіленген жылдамдықпен жүріп өтуге;

- кенеттен тоқтату сигналын берген немесе кенеттен кедергі туындаған кезде пойызды тоқтату үшін оның иелігіндегі барлық шұғыл тежеу құралдарын қолдану;

- сигналдардың көрінуін күрт шектейтін қатты тұман, нөсер және боран кезінде пойызды ерекше қырағылықпен жүргізу және қажет болған жағдайларда қозғалыс қауіпсіздігін толық қамтамасыз ету үшін жылдамдықты төмендету қажет.

5) Жолда машинистке тыйым салынады:

- белгіленген қозғалыс жылдамдығынан асуға;

- локомотивті басқарудан, оған қызмет көрсетуден және сигналдарды мен жолдың жай-күйін қадағалаудан алаңдауға.

6) Пойыздың қос тартыммен немесе итеруші локомотивпен жөнелтуі кезінде пойыздың қозғалысын жүргізуші локомотивтегі машинист басқарады. Екінші итеруші локомотивтердің машинисттері жүргізуші локомотивтің машинистінің барлық сигналдары мен нұсқауларына бағынып қайталауы керек.

7) Пойыздың мәжбүрлі тоқтатылуы кезінде машинист міндетті:

- пойызды мүмкіндігінше аланда және жолдың тура учаскесінде тоқтатуға, егер шұғыл аялдау қажет етілмесе;

- пойыздың автотежегіші мен локомотивтің көмекші тежегішін әрекетке келтіруге;

- ары қарай жөнелту мүмкіндігін анықтауға;

- пойызға ілесіп жүретін барлық қызметкерлермен бірге қозғалыс үшін туындаған кедергілерді жою шараларын қабылдауға, қол тежегіштерін іске қосуға, ал қажет болған жағдайларда пойызды қоршауды қамтамасыз етуге.

8) Құраушымен бірге жүретін пойыздың мәжбүрлі тоқтауы кезінде құраушы локомотив машинистінің нұсқауы бойынша қол тежегішін әрекетке келтіруі керек, ал қажетті жағдайларда машинисттің талабы бойынша вагондардың дөңгелектерінің астына тежегіш башмақтарын жатқызу керек.

9) Пойыздардың қозғалысы машинисттің көмекшісінің (пойыздың құраушысы) пойыздың еруге дайындығы туралы мәлімдемесінен кейін машинистпен қайта орнына келтіріледі.

10) Егер пойыз өрде тоқтаса және оның артында итеретін локомотиві болмаса, машинист қажет болған жағдайда пойызды тармақ иеленушінің темір жол кірме жолындағы жеңілірек профиліне шегіндіріп тоқтата алады. Бұл жағдайда шегіндіріп тоқтатылған пойыздың алдында локомотивті бригаданың жұмыскері, пойыздың құраушысы болуы тиіс. Пойыздың шегіндіріп тоқтатылу жылдамдығы 5 км/сағ. аспауы керек.

11) Шегіндіріп тоқтату рұқсат етілмейтін жағдайлар:

- сигналдар қиын ажыратылатын тұман, боран уақытында және де басқа қолайсыз шарттар болса;

- егер тоқтаған пойыз сигнализация мен байланыстың бекітілген құралдарының әрекетінің үзілісі кезінде жөнелтілген болса;

- берілген өрде орыннан жылжу шарты бойынша массасы нормадан асатын және шегіндіріп тоқтатуға рұқсат етілмейтін пойыздың өрге тоқтауы кезде машинист жедел түрде көмекші локомотив талап етуі керек.

12) Егер пойыз тоқтағаннан кейін өздігінен қозғала алмаса, ол көмекші локомотивпен шығарылады.

13) Егер қалпына келтіру немесе өрт сөндіру пойызы, сондай-ақ көмекші локомотив қажет болған болса, онда тоқтатылған пойыз сұралған көмек келгенге дейін немесе оған рұқсат берілгенге дейін қозғала алмайды.

14) Қалпына келтіру пойыздары мен қосалқы локомотивтерді талап ету, тағайындау, қозғалыс және олардың одан әрі жүру тәртібі бірыңғай технологиялық процестермен немесе кірме жолда қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулықпен белгіленеді.

## 10 ТАРАУ

### ЖАНАСУ МЕН ҚИЫЛЫСУЛАР

1) Жаңадан салынып жатқан темір жолдардың жанасуы алынған техникалық шарттар негізінде және «ҚТЖ» ҰК» АҚ бекіткен және оған жанасу жоспарланып отырған тармақ иеленушінің рұқсаты негізінде, қозғалыс қауіпсіздігін, еңбекті қорғауды және қоршаған ортаны қорғауды қамтамасыз ету жөніндегі шараларды міндетті түрде сақтай отырып, лицензияланған компания (I және II санаттағы) әзірлеген жобаға сәйкес орындалады.

2) Аралықтарда жаңадан салынып жатқан желілердің бас жолдарға жанасуына тыйым салынады. Ерекше жағдайларда мұндай жанасуға «ҚТЖ» ҰК» АҚ рұқсатымен жол берілуі мүмкін.

3) Бұл жағдайларда бағыттамалы бұрмалар электр жетектермен немесе бақылау құлыптарымен жабдықталуы тиіс, орталықтандырылған бағыттамалы бұрмалар 3 (үш) ай ішінде «ҚТЖ «ҰК» АҚ балансына берілуі тиіс.

4) Аралықтар мен станциялардағы темір жолдардың басты жолдарға жанасуы ұзындығы 50 м кем емес болатын сақтандырғыш тұйықтары немесе күзет бағыттамалары болуы тиіс.

5) Жылжымалы құрамның станция жағына кетуіне мүмкіндік беретін 0,0025 тік құламалар болған кезде қабылдау-жөнелту және өзге де станциялық жолдарға жанасу сақтандырғыш тұйықтары, қорғау бағыттамалары, лақтыратын башмақтар немесе бағыттамалар болуы тиіс.

Станциялардан 2,5 асатын көлбеу учаскелерде және жылжымалы құрамды алу мүмкіндігін туғызатын станция жолдарында қауіпсіздік құралдарын пайдалану қажеттілігін жоба белгілейді.

Жергілікті жағдайлар бойынша ұстап қалатын және сақтандырғыш тұйықтарды салу мүмкін болмаған жағдайларда, жол иеленуші жобалау ұйымымен бірлесіп, поездар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ететін ұйымдастыру - техникалық іс-шараларды әзірлейді.

6) Электр беріліс пен байланыс, мұнай – газ – өнімдік – сымдармен, су құбырларымен және басқа да жер үсті, жер асты құрылғылары мен ғимараттарды жалпы емес қолданудағы темір жолдардың қиылысуы тек ұйымның жетекшісінің рұқсатымен жүзеге асырылуы керек. Бұндай қиылыстарда жобамен пойыздың қозғалысының үзіліссіздігі мен қауіпсіздігін және маневрлік жұмыстың өндірісін қамтамасыз ететін қорғаныстық және сақтандырғыш құралдары қарастырылуы керек.

7) Басқа тармақ иеленушінің кірме темір жолының түйісуіне келісім берген тармақ иесі:

- ТМРК РК бекітілген тарифіне сәйкес вагондардың жол жүруі үшін ақы ала отырып, контрагенттің вагон ағындарын кедергісіз өткізуге міндетті;

- келесі күнтізбелік жылға жөндеу жұмыстарының жоспарын контрагентке мәлімет үшін ұсынуға міндетті;

- барлық даулы мәселелер мен келіспеушіліктерді контрагент вагондарын беру-алып кетуді тоқтатусыз ҚР заңнамасына сәйкес немесе сот органдарында шешуге міндетті;

8) Жобалауға, құрылысқа немесе модернизацияға техникалық шарттарды алғаннан кейін тармақ иеленуші ұлғайған вагон ағынын қайта өңдеу үшін жанасу станциясының дамуын алдын ала қарастыру керек.

9) Жобалау мен құрылыс кезіндегі барлық берілген техникалық шарттар мен қабылданған шешімдер техникалық регламентке (ТРТС 003/2011) сәйкес болуы керек

## 11 ТАРАУ

# ПОЙЫЗДАРДЫҢ ҚОЗҒАЛЫС ҚАУІПСІЗДІГІН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ

Жалпы қолданыстағы емес кірме жолдардағы теміржолдары үшін техникалық пайдалану қағидаларын орындауы меншік формасына тәуелсіз пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз етуі тиіс.

Тасымалдау процессінің қатысушыларының қауіпсіздікпен басқару жүйесіне сәйкестігі «Қауіпсіздік сертификатын» берумен растайды, ол өз кезегінде тармақ иеленушінің қауіпсіздікпен басқару жүйесінің нормативті құжаттарының талаптарына сәйкестігін куәландыратын құжат болып табылады. Темір жол кірме жолы тасымалдаушының магистральды торабының станциясына немесе тармақ иеленуші арқылы жанасу жағдайы болса, онда тасымалдаушының магистральды торабының қызметіне тармақ иеленушіге құзыретті мүшемен берілген «Қауіпсіздік сертификаты» болған жағдайда рұқсат беріледі. Мемлекеттік құзіретті мүшесі – Көліктік бақылау инспекциясы (КБИ) қоғамдық ұйымның аккредиттелген тәуелсіз сарапшыларын тарта отырып, аудит нәтижелері бойынша қорытынды бере отырып, тармақ иеленушінің қауіпсіздігін басқару жүйесінің сәйкестігіне аудит жүргізеді. Аудит жүргізу туралы хабарлама тармақ иеленушіге аудит басталғанға дейін бір айдан кешіктірмей жіберіледі. Тармақ иеленуші аудит жүргізу туралы хабарламаны алған күннен бастап 5 жұмыс күні ішінде уәкілетті органға құрылтай құжаттарының, Нұсқаулықтың, вагондарды беру/әкету туралы Шарттың және ұйымдастыру құрылымының көшірмелерін жібереді.

Аудит жүргізілуі туралы хабарламаны алғаннан кейін, тасымалдау үрдісінің қатысушылары:

1. Жұмысшыларға аудиттің мақсаты туралы ақпарат айтады;
2. Аудит жүргізу және оларға аудит жүргізуге жәрдем көрсету барысында уәкілетті органның өкілдерін сүйемелдеу үшін қызметкерлер қатарындағы адамдардың жауапкершілігін тағайындайды;
3. Құзіретті мүшенің өкілдерін және сарапшыларды аудитті тиімді және нәтижелі жүргізу үшін қажетті құралдармен (жеке үй-жай, жұмыс орны, қажет болған жағдайда жеке қорғау құралдары) қамтамасыз етеді;
4. Құзіретті мүше өкілдерінің және аудит жүргізуге қатысушы сарапшылардың сұрауы бойынша қажетті жабдықтарды, деректерді және ақпараттарды ұсынады.
5. Аудит келесі ретпен жүргізіледі:
  - құзіретті мүшенің тармақ иеленушілердің жұмысшылары мен басшылығымен кіріспе кеңесін жүргізеді, ол жерде құзіретті мүше тармақ иеленушіні аудиттің масштабы туралы, тармақ иеленушілердің жұмысшыларымен қарым қатынасының тәсілі мен әдістері туралы хабарлайды;



- ақпаратты жинау, қызметкерлердің сұхбаттары, темір жол кірме жолдарын, жабдықтарды, құрылыстарды заттай тексеру және тармақ иеленушілерде қауіпсіздікті басқару жүйесі туралы ақпаратты талдау;

- аудит барысында және аяқталған соң сәйкессіздіктерді және оларды жою жөніндегі ұсыныстарды талқылау;

- аудит жүргізудің қорытындылары бойынша қорытынды кеңесі, бұл жерде тармақ иеленушілердің басшыларына анықталған ескертулер мен оларды жою және тармақ иеленушілердің жұмысын жақсарту жөніндегі ұсыныстар туралы хабарланады;

- құзіретті мүшенің басшылығы үшін тексеру қорытындысы бойынша қорытынды әзірленеді.

Қорытынды ретінде келесі шешімдердің біреуі көрсетіледі:

1. аудиттің қорытындысы бойынша қауіпсіздік сертификатын беру;
2. қауіпсіздікті басқару жүйесі қауіпсіздік талаптарына сәйкес келмейді;
3. сәйкессіздіктер жойылғанға дейін немесе Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес қауіпсіздік сертификатынан айырылғанға дейін сертификаттың қолданылуын тоқтата тұру жөнінде шаралар қабылдау туралы.

Қозғалыс қауіпсіздігіне, адамдардың өміріне, денсаулығына және қоршаған ортаға қауіп төндіретін он және одан да көп ескертулер анықталған кезде қауіпсіздік сертификатының қолданылуын 3 айға дейінгі мерзімге тоқтата тұру туралы шешім қабылдауға әкеп соғады.

Қауіпсіздік сертификатын тоқтата тұру туралы хабарлама тармақ иеленушіге және «ҚТЖ ҰК» АҚ филиалына жазбаша түрде жіберіледі.

Барлық ақаулар жойылған жағдайда қауіпсіздік сертификатының қолданылуы жаңартылады, Бұл туралы тармақ иеленушіге жазбаша хабарланады.

Тармақ иеленушінің 3 ай ішінде сәйкессіздікті жою жөніндегі дәрменсіздігі қауіпсіздік сертификатының күшін жоюға әкеп соғады, бұл туралы тармақ иеленушіні құзіретті мүше жазбаша хабардар етеді.

Тармақ иеленуші аудиттен кейін 15 күн ішінде құзіретті мүшеге осы сәйкессіздіктердің пайда болу себептері туралы ақпаратты, мерзімдерін көрсете отырып, оларды жою жөніндегі жоспарларды ұсынады.

Тармақ иеленуші анықталған сәйкессіздіктерді жою жөніндегі түзету іс-шараларының жоспарларын іске асыру қорытындылары бойынша құзіретті мүшеге жоспарда көрсетілген мерзімде ақпарат жібереді.

Қабылданған түзету әрекеттерінің нәтижелілігі мен тиімділігін талдауды тасымалдау процесіне қатысушының басшысы жүзеге асырады.

Аудитті жүргізу қорытындылары бойынша құзіретті мүше форма бойынша сәйкессіздік реестрін құрайды. Жіберілген бұзушылықтарды есепке алуды құзіретті мүшенің аумақтық бөлімшелері жүргізеді.

Сонымен қатар жоспардан тыс аудиттер де жүргізіледі. Жоспардан тыс аудит құзіретті мүшенің басшылығының шешімі бойынша келесі негіздемелер бойынша белгіленеді:

1. Аудиттің нәтижесінде анықталған сәйкессіздіктерді жоюды бақылау;

2. Тұтынушылардың шағымдары негізінде анықталатын көрсетілетін қызметтер, орындалатын жұмыстар сапасының нашарлауы;
  3. Құқықтары бұзылған жеке және заңды тұлғалардың (тұтынушылардың) өтініштері;
  4. Прокуратура мүшелерінің адамның өміріне, денсаулығына, қоршаған ортаға және жеке және заңды тұлғалардың, мемлекеттің заңды мүдделеріне зиян келтірудің не келтіру қаупінің нақты фактілері бойынша тапсырмалары;
  5. Егер поездар қозғалысының қауіпсіздігі бұзылса (апат, құлау, оқиға және инцидент);
  6. Мемлекеттік органдардың адамның өміріне, денсаулығына, қоршаған ортаға және жеке және заңды тұлғалардың, мемлекеттің заңды мүдделеріне зиян келтірудің не келтірудің нақты фактісі бойынша өтініштері;
  7. Аудитті жүзеге асыру үшін қажетті ақпаратты үйрету мақсатында тасымалдау процесіне қатысушының азаматтық-құқықтық қатынастары болған үшінші тұлғаларға қатысты қарсы аудит;
  8. Қайталау аудиті тасымалдау процесіне қатысушы бастапқы аудит нәтижелерімен келіспеген жағдайда тағайындалады.
  9. Тексерілетін субъектінің «Әкімшілік рәсімдер туралы» Қазақстан Республикасының Заңында белгіленген тәртіппен қызметті немесе белгілі бір іс-әрекеттерді жүзеге асыруды бастағаны туралы хабарлама беруі;
  10. Тасымалдау процесіне қатысушының қауіпсіздігін басқару жүйесі процестерінің өзгеруі;
  11. Тасымалдау процесінің қатысушысының жұмыстарын орындау, қызмет көрсету технологиясындағы өзгерістер.
- Нормативті құжаттардың талаптарына сәйкес тармақ иеленушілерінің тасымалдау процесіне қатысушылары ISO 9001: 2008 «Сапа менеджментінің жүйесі. Талаптары», ISO 14001: 2004 «Экологиялық менеджмент жүйесі. Оларды басқару бойынша нұсқаулықтар мен талаптары», OHSAS 18001:2007 «Менеджмент, ден саулық және еңбек қауіпсіздігін қамтамасыз ету жүйесі. Талаптары» халықаралық стандарттарымен тасымалдау үрдісінің қауіпсіздігін басқару жүйесін өңдеп енгізе алады.
- Жалпыға ортақ пайдаланылатын темір жолдардағы қауіпсіздікті басқару жүйесінің талаптары бұзылған кезде қоғамдық ұйымдардың тәуелсіз аккредиттелген сарапшыларын тарта отырып, құзіретті мүшенің жауапты қызметкері тағайындаған қызметтік тексеру жүргізіледі. Тасымалдаушылардың, темір жол кірме жолдарына жіберілген барлық заңды және жеке тұлғалардың тартылым немесе өзге де жылжымалы құрамының қатысуы орын алған қозғалыс қауіпсіздігін бұзу (құлау, апат, оқиға, инциденттер) жағдайларын алдын ала тексеруді тәуелсіз сарапшыларды тарта отырып, станция бастығының төрағалық етуімен жүргізу қажет. Құзіретті мүше меншік нысанына қарамастан, тармақ иеленушінің өз шаруашылығында алдын алу жөнінде шаралар қабылдауы үшін қозғалыс қауіпсіздігін бұзудың барлық жағдайлары туралы барлық автокөлік иелеріне хабарлайды.
- Қирауды, апатты, инциденттерді жасыру жағдайы кезінде құзіретті мүше қоғамдық ұйымдардың тәуелсіз аккредиттелген сарапшыларын тарта отырып

берілген жағдайды зерттеу бойынша комиссиясын белгілейді, соның нәтижесінде берілген жағдай үшін Қауіпсіздік Сертификатының әрекетін міндетті түрде жоюмен және тармақ иеленушілердің вагондарын беру/алу шартының әрекетін тоқтатумен барлық қатысты жұмысшылардың (соның ішінде тасымалдаушы үрдістің ұлттық операторының) жауапкершілігі туралы шешім шығарылуы тиіс.

## **Жалпы пайдаланылмайтын темір жолдарды техникалық пайдалану қағидаларында қолданылатын терминдер.**

**Жанама жол** - Жылжымалы құрам жүретін жол бағыттамалы бұрма бойынша ауытқиды.

**Жүк вагондары** - Жүктерді тасымалдауға арналған вагондар. Оларға әмбебап вагондар жатады: жабық, жартылай вагондар, платформалар және мамандандырылған вагондар: цистерналар, бункерлік типті вагондар, рефрижераторлық вагондар, дэнтасығыш, транспортерлар, контейнер тасығыш, цемент тасығыш, кокстасығыш, шекемтас тасығыш (окатышевоз), тыңайтқыштарды, ағашты және т.б. тасымалдауға арналған вагондар.

**Пойызды ерекше қырағылықпен жүргізу** - Локомотивтік бригаданың пойыздың жүру жағдайларына ұдайы, аса назар аударуы.

**Ішкі жолдар** - Ұйымдардың аумағында орналасқан жолдар: станциялық, станцияларды, посттарды өзара қосатын аралықтардың жолдары; тиеу-түсіру жолдары; карьерлердің, үйінділердің жұмыс горизонттарына кіреберістер; забойлардағы және үйінділердегі жылжымалы жолдар; жалғама жолдар мен мақсаты орындалатын операциялармен анықталатын басқа да жолдар.

**Ауа аралығы (оқшаулағыш жанасу)** - Контактілі желінің аралас учаскелерінің электр оқшаулағышымен қосылуы (ток бөлу). Оқшаулағыш жанасу электржылжымалы құрамның ток қабылдағышынан өту кезінде жанасатын учаскелер электр арқылы жалғанатындай етіп орындалады.

**Жылжымалы құрам габариті** - Көлденең (жол осіне перпендикуляр) пішін, онда сыртқа шықпай-ақ горизонтальды тік жолда бос, сондай-ақ жүктелген күйде орнатылған тек жаңа жылжымалы құрам ғана емес, сонымен бірге барынша нормаланатын тозулары бар жылжымалы құрам да орналастырылуы тиіс.

**Құрылыстардың жақындау габариті** - Жылжымалы құрамнан басқа ешқандай құрылыстар мен құрылғылардың бөліктері, сондай-ақ жолдың жанында жатқан материалдар, жылжымалы құраммен тікелей әрекеттесуге арналған құрылғылардың бөлшектерін қоспағанда (бекіту бөлшектері бар түйіспе сымдары, жұмыс жағдайындағы вагон баяулатқыштары, сынама алғыштар, жүктің сусымалылығын қалпына келтіру және вагондарды жүк қалдықтарынан тазартуға арналған құрылғылар және т.б.) қосалқы бөлшектер мен жабдықтар кірмеуі керек, бұл құрылыстардың габариттік кеңістік ішіндегі орналасуы жылжымалы құрамның жанаса алатын бөлшектерімен байланыстырылған және олар жылжымалы құрамның басқа элементтерімен жанаса алмайды.

**Басты жолдар** - Аралықтардың жолдары, сондай-ақ іргелес аралықтар жолдарының тікелей жалғасы болып табылатын және әдетте, бағыттамалық бұрмаларда ауытқулары жоқ станциялардың жолдары.

**Жүк жөнелтуші** - Өз атынан немесе жүк иесінің атынан әрекет ететін және тасымалдау құжаттарында көрсетілген заңды немесе жеке тұлға.

**Жүк алушы** - Жүкті алуға (қабылдауға) уәкілетті заңды немесе жеке тұлға.

**Станция бойынша кезекші** - Пойыздарды қабылдауды, жөнелтуді, сондай-ақ станцияның бас және қабылдау-жөнелту жолдары бойынша, ал маневрлік диспетчер жоқ жерде қалған станциялық жолдар бойынша құрамның барлық басқа да қозғалыстарын жеке-дара басқаратын станция қызметкері.

**Жалпы пайдаланылмайтын жолда қызмет көрсету және жұмысты ұйымдастыру жөніндегі нұсқаулық** - Темір жол көлігін пайдаланудың жергілікті жағдайларын ескере отырып, Өнеркәсіптік темір жол көлігіндегі техникалық пайдалану қағидаларының, Пойыздар қозғалысы және сигнал беру жөніндегі нұсқаулықтардың жекелеген ережелерін дамытуға әзірленетін нұсқаулық.

**Жасанды құрылыстар** - Жол құрылыстарының шартты атауы, олардың құрылысы жер төсемдерін шайып кетуден және көшкіннен, көктемгі су өткізу және т.б. сақтау үшін қиылысқан жерлерде темір жолдарды төсеу үшін қажет.

Жасанды құрылыстарға көпірлер, жол өтпелері, эстакадалар, виадуктер, науалар, үйінді астындағы құбырлар, тіреуіш қабырғалар жатады.

**Түйіспелі желі** - Тартымдық қосалқы станциялардан электржылжымалы құрамның ток қабылдағыштарына электр энергиясын беруді қамтамасыз ететін сымдардың, конструкциялар мен жабдықтардың жиынтығы.

**Контрагент** - Басқа жүк жөнелтушіге немесе жүк алушыға тиесілі темір жол кірме жолының шегінде өзінің қоймалары немесе көрсетілген темір жолға жанасатын өздерінің кірме жолдары бар жүк жөнелтуші немесе жүк алушы.

**Локомотив** - Локомотив. Электровоз, тартқыш агрегат, тепловоз.

**Локомотив бригадасы** - Поездық және маневрлік локомотивтерді басқару және қызмет көрсету үшін тағайындалатын қызметкерлер.

Локомотивті басқару және қызмет көрсету бір машиниспен жүзеге асырыла алады.

**Маневрлік диспетчер** - Қолданылатын кестелерге (байланыс, тәуліктік жоспар-кестелерге, технологиялық, вагондарды беру және әкету және т.б.) сәйкес өндірістің (жүк жөнелтушілердің, жүк алушылардың, контрагенттердің) технологиялық процестерін тасымалдаумен қамтамасыз ететін станциядағы (аудандағы) маневрлік жұмыстың ауысымдық басшысы.

Станция бойынша кезекші жоқ учаскелерде - пойыздарды қабылдау және жөнелту бойынша иелік етуші.

**Маневрлік аудан** - Станцияның бір маневрлік локомотивпен қызмет көрсетілетін станциялық жолдарды, сұрыптау дөңес және тартымдық (сұрыптау) жолын қамтитын бөлігі (ұйымның жол дамуы).

Бір маневрлік ауданда екі және одан да көп маневрлік локомотивтердің жұмысы маневрлерге иелік ететін тұлғаның бақылауымен жүргізіледі.

**Маневрлік құрам** - Маневрлік жұмыс (маневрлер) жасалатын бір вагон немесе вагондар тобы бар маневрлік локомотив. Маневрлік жұмыс процесінде маневрлік құрамдағы вагондар саны өзгеруі мүмкін.

**Маневрлер (маневрлік жұмыс)** - Пойыздар мен маневрлік құрамдарды таратуға және қалыптастыруға, сондай-ақ өндірістің технологиялық

процестеріне (жүк жөнелтушілерге, жүк алушыларға, контрагенттерге) көліктік қызмет көрсету жөніндегі операцияларды орындауға байланысты станция (ұйымның жол дамуы) шегінде жылжымалы құрамның қозғалысы.

**Станция бастығы** - Станция басшысы.

**Габаритсіз орын** - Құрылыстардың жақындау габаритінің талаптары сақталмаған темір жол жолындағы орын.

**Бейтарап кірістіру** - Электржылжымалы құрамның өтуі кезінде барлық жағдайларда жанасатын учаскелердің электрлік оқшаулануы қамтамасыз етілетін түйіспелі желінің аралас учаскелерінің жанасуы.

**Терезе** - Жөндеу-құрылыс жұмыстарын жүргізу үшін аралық (станция жолдары) бойынша қозғалыс тоқтатылатын уақыт.

**Ұйым** - Меншігінде, шаруашылық жүргізуінде немесе жедел басқаруында оқшауланған мүлкі бар және өз міндеттемелері бойынша осы мүлікпен жауап беретін заңды тұлғаның өз атынан міндеттерді атқара алады, сотта талапкер және жауапкер бола алады, дербес балансы немесе сметасы болады.

**Ерекше жол белгілері** - Темір жол өтпелі бөлігі жолағының шекаралары, бағыттама нөмірінің көрсеткіші, айналмалы қисықтардың, жер төсемінің жасырын құрылыстарының басы мен шеттерінің, өтпелі қисықтардың басы, ортасы мен шеттерінің, судың ең жоғары көкжиегінің және толқынның ең жоғары биіктігінің реперлері.

**Күзет бағыттапасы** - Пойызды (маневрлік құрамды) қабылдау немесе жөнелту маршрутын дайындаған кезде жылжымалы құрамның дайындалған маршрутқа немесе станцияның басқа жолдарына шығу мүмкіндігін болдырмайтын қалыпқа орнатылатын бағыттама.

**Аралық** - Іргелес станциялармен, разъездермен, басып озба пункттерімен немесе жол посттарымен шектелген темір жол желісінің бөлігі.

**Өтпе** - Темір жолдардың қажетті құрылғылармен жабдықталған автомобиль жолдарымен (трамвай жолдарымен) бір деңгейдегі қиылысу орны.

**Жылжымалы құрам** - Локомотивтер, вагондар.

**Кірме жол** - Жекелеген ұйымдардың ұйымдық-құқықтық нысандары мен меншік нысандарына қарамастан, темір жолдармен үздіксіз рельс жолтабанмен байланысты және ұйымға немесе темір жолға тиесілі жеке жолдарға қызмет көрсетуге жол.

**Пойыз** - Аралықтар бойынша сигнал беру және байланыстың белгіленген құралдарының бірі бойынша айналатын, бір немесе бірнеше жұмыс істеп тұрған локомотивтері бар вагондардың қалыптастырылған және тіркелген құрамы.

Вагонсыз локомотивтер және аралыққа жөнелтілетін өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрам пойыз ретінде қаралады.

**Пойыз диспетчері** - Белгіленген кестелерге сәйкес тасымалдауды қамтамасыз ететін аралықтағы пойыздар қозғалысының ауысым жетекшісі.

Осы Қағиданың мәтініндегі "пойыздық диспетчер" термині дегенде оның міндеттерін орындайтын басқа да қызметкерлер түсіндіріледі.

**Электр орталықтандыру посты** - Орталықтандырылған бағыттамаалар мен сигналдар тобын басқару үшін жабдық жинақталған станциядағы ғимарат.

**Сақтандырғыш түйық** - Жылжымалы құрамның пойыздардың (маневрлік құрамдардың) жүру маршруттарына шығуын болдырмауға арналған түйық жол.

**Техникалық қызмет көрсету пункті** - Жылжымалы құрамның жұмыс қабілеттілігін қолдау жөніндегі операциялар кешені (немесе жекелеген операциялар) жүргізілетін, технологиялық жабдықпен жабдықталған арнайы бөлінген орын.

**Локомотивтің жұмыс жағдайы** - Нормативтік-техникалық құжаттамада белгіленген параметрлері бар жобада көзделген функцияларды дереу орындауға қабілетті локомотивтің жай-күйі.

**Бөлектенген пункт** - Темір жол желісін аралықтарға немесе блок-учаскелерге бөлетін пункт.

**Маневрлер жетекшісі** - Маневрлерге қатысушы барлық тұлғалардың іс-қимылдарына тікелей басшылық жасайтын жұмыскер, оның нұсқауынсыз маневрлерді жүргізетін локомотив машинисінің локомотивті қозғалысқа келтіруге құқығы жоқ.

**Жұмыс жетекшісі** - Пайдаланылатын темір жолдардағы, ғимараттар мен құрылғылардағы жұмыстарға басшылық жасау жүктелген жауапты тұлға.

**Сигнал** - Белгілі бір бұйрық берілетін шартты көрінетін немесе дыбыстық белгі.

**Сигнал белгісі** - Шартты көрінетін белгі, оның көмегімен белгілі бір санаттағы қызметкерлерге бұйрық немесе нұсқау беріледі. Сигналдық белгілерге станцияның шекарасын көрсететін шекті бағандар, белгілер, ысқырық беру, тоқты ажырату және қосу және т.б. жатады.

**Арнайы жылжымалы құрам** - Теміржол жүрісіндегі алынбайтын жылжымалы бірліктер:

арнайы өздігінен жүретін жылжымалы құрам – мотовоздар, дрезиналар, жұмыс өндірісі үшін қажетті материалдарды тасымалдау немесе жұмыскерлерді жұмыс орнына жеткізу үшін арнайы автотрисалар, көлік режимінде тартым жетегі бар автомобиль қозғалтқышына ие темір жол-құрылыс машиналары;

арнайы өздігінен жүрмейтін жылжымалы құрам – көлік режимінде тартым жетегі жоқ темір жол-құрылыс машиналары, тіркемелер және темір жол көлігінің құрылыстары мен құрылғыларын күтіп ұстау, қызмет көрсету және жөндеу бойынша жұмыстарды жүргізуге арналған, шаруашылық пойыздарына енгізілетін басқа да арнайы жылжымалы құрам.

**Созылмалы еңіс.** Тіктіктің ұзындыққа қатысты келесі мәндерінде:

Тіктік	Ұзындық
0,008-ден 0,010 дейін	8 және одан көп км
0,011-ден 0,014 дейін	6 км -"
0,015-ден 0,017 дейін	5 км -"
0,018-ден 0,020 дейін	4 км -"
0,021-ден 0,030 дейін	2 км -"

**Барынша тік еңіс** - Тіктігі бойынша ұзындығы тежегіш жолынан кем емес ең үлкен тік еңіс.

**Станциялық құрастырушы бригада** - Белгілі бір локомотивтерге бекітілмеген және оның жұмыс ауданындағы барлық локомотивтерге қызмет көрсететін құрастырушы бригада.

**Станциялық жолдар** - Станция шекарасындағы жолдар - басты, қабылдау-жөнелту, сұрыптау, тиеу-түсіру, тартымдық, деполық (локомотив және вагон шаруашылықтары), жалғама (станциядағы жеке парктерді қосатын, өндірістік объектілерге, қоймаларға, жылжымалы құрамды тазалау және жөндеу пункттеріне апаратын), жылжымалы құрамға техникалық қызмет көрсету, сондай-ақ қолданыс мақсаты оларда жүргізілетін операциялармен айқындалатын өзге де жолдар.

Барлық станциялық жолдардың тағайындалуы станцияның техникалық-өкімдік актісінде көрсетіледі.

**Станция** - Пойыздарды қабылдау, жөнелту, айырылыстыру және басып озу, өндірістің технологиялық процестеріне көліктік қызмет көрсету (жүк жөнелтушілер, жүк алушылар, контрагенттер) бойынша операцияларды, сондай-ақ пойыздарды қалыптастыру және тарату бойынша маневрлік жұмысты, оларға техникалық қызмет көрсету, тиеу-түсіру фронттары бойынша вагондарды іріктеу және қызмет көрсететін өндірістің талаптарын ескере отырып, жылжымалы құраммен басқа да техникалық операцияларды жүргізуге мүмкіндік беретін жол дамуы бар бөлектенген пункт.

Осы Қағиданың мәтінінде жол дамуы бар немесе кезекші қызметкерлер қызмет көрсететін (станция, пост) бөлектенген пункттер туралы айту қажет болған барлық жағдайларда "станция" немесе "станция бойынша кезекші" жалпы терминдері қолданылады (Қағида талаптарының сипаты бойынша нақты қандай бөлектенген пункттер туралы сөз болып жатқанын дәл көрсету қажет орындарды қоспағанда)

Ұйымның темір жол көлігінің жол дамуында станциялар болмаған жағдайда, станциялық шаруашылық пен станцияға қойылатын талаптар ұйымның темір жол шаруашылығының барлық кешеніне қолданылады.

**Бағыттама** - Рамалық рельстерден, үшкірлерден және бұру тетігінен тұратын бағыттамалық бұрма бөлігі.

**Орталықтандырылмаған бағыттама** - Үшкірлері ауыстыру механизмінің көмегімен қолмен аударылатын бағыттама.

**Орталықтандырылған бағыттама** - Үшкірлері бір орталық пункттен басқарылатын, арнайы құрылғылармен ауыстырылатын бағыттама.

**Бағыттамалық бұрма** - Жылжымалы құрамды бір жолдан екіншісіне ауыстыру үшін қызмет ететін құрылғы. Бағыттамалық бұрмалар стрелкалардан, айқастырмадан және олардың арасындағы жалғағыш жолдардан тұрады.

Айқастырмалар қозғалмайтын немесе жылжымалы өзекшемен болуы мүмкін.



**Бағыттамалық пост** - Бағыттамалық посттың бір кезекшісі қызмет көрсететін, орталықтандырылмаған басқарудың бір немесе бірнеше бағыттамалық бұрмалары.

**Қалыптастыру сұлбасы** - Вагондарды пойыздарда олардың тағайындалуына сәйкес орналастыру тәртібі.

**Алынбалы жылжымалы бірліктер** - Алынбалы дрезиналар, жол вагончиктері, электрлендірілген учаскелердегі жөндеу мұнаралары, дефектоскопты, жол өлшегіш және басқа да арбашықтар мен жылжымалы бірліктер, олар қызмет көрсетуші қызметкерлермен жолдан қолмен алуы мүмкін.

**Техникалық қызмет көрсету** - Өнеркәсіптік темір жол көлігі құрылыстарын, құрылғыларын, механизмдерін және жылжымалы құрамын қолданыс мақсаты бойынша дайындау және пайдалану, сақтау және тасымалдау кезінде олардың жарамдылығын немесе жұмысқа қабілеттілігін қолдауға арналған жұмыстар кешені.

Техникалық қызмет көрсетуге құрылыстардың, құрылғылардың және жылжымалы құрамның техникалық жай-күйін бақылау, тазалау, майлау, жекелеген құрамдас бөліктерін ауыстыру немесе зақымданулардың алдын алу мақсатында оларды реттеу, сондай-ақ зақымданулар мен олардың салдарын жою жөніндегі жұмыстың бір бөлігі және т.б. кіруі мүмкін.

**Толық қызметтік тежеу** - Тежегіш цилиндрлерде ауа таратқыштардың жүк режимінде рұқсат етілетін ең үлкен қысымды алу үшін қызметтік разрядка қарқынымен бір мезгілде магистральдағы зарядтау қысымын төмендетумен қол жеткізілетін тежеу.

**Қызметтік тежеу** - Жылдамдықтың бірқалыпты төмендеуі немесе алдын ала қарастырылған жерде пойыздың тоқтауы үшін кез келген шама сатыларымен тежеу.

**Шұғыл тежеу** - Пойызды дереу тоқтатуды талап ететін жағдайларда қолданылатын, магистральды шұғыл разрядтау жолымен қол жеткізілетін, ең жоғары тежеу әсерін беретін тежеу.

**Тежегіш жолы** - Машинист кранның тұтқасын немесе шұғыл тежеу кранын тежеу жағдайына ауыстыру сәтінен бастап толық тоқтағанға дейінгі уақыт ішінде пойыз өтетін қашықтық.

Тежегіш жолдары тежелу түріне байланысты ерекшеленеді (қызметтік, толық қызметтік және шұғыл).

**Еңіс** - Көлденең сызыққа еңісі бар, темір жол жолының бойлық профилінің элементі. Төменгі нүктеден жоғарыға қарай қозғалатын пойыз үшін еңіс көтеру, ал кері қарай - түсіру деп аталады.

**Ұстағыш тұйық** - Созылмалы еңіс бойынша қозғалыс кезінде басқарудан айырылған пойызды немесе пойыздың бір бөлігін тоқтатуға арналған тұйық жол..

**Дауыс зорайтқыш хабарлаудың құрылғысы** - Пойыздардың қозғалысы, маневрлік жұмысты жүргізу, вагондарды қарау және басқа операцияларды орындау бойынша нұсқауларды локомотив, арнайы өздігінен жүретін жылжымалы құрам машинистеріне, бағыттамалық посттардың

кезекшілеріне, жол қызметінің, түйіспе желісінің, СОБ және байланыс қызметкерлеріне, құрастырушылар мен станцияның басқа да қызметкерлеріне беруге арналған құрылғы.

**Тиеу-түсіру фронты** - Тиеу-түсіру жұмыстарын жүргізуге арналған темір жолдардың бір бөлігі. Тиеу-түсіру фронтының сыйымдылығы физикалық немесе шартты есеппен орнатылатын вагондардың санымен көрсетіледі.

Тиеу-түсіру фронттарын қоймалық үй-жайлардың орналасуына, конструкциясына, мөлшерлеріне және олардың тиеу-түсіру құрылғыларымен және механизмдерімен (крандармен, тасымалдағыштармен, бункерлермен және т.б.) жабдықталуына байланысты желілік және нүктелік деп ажыратады.

**Жабдықтаушы пункт** - Локомотивті, өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамды жұмысқа дайындауға: отынмен, майлау және үйкелеу материалдарымен, сумен, құммен және т.б. жабдықтауға байланысты операцияларды орындауға, сондай-ақ локомотивтерге, өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамға техникалық қызмет көрсетуді орындауға арналған пункт.

№ нөс: 27-01-27/14064-Н от: 05.12.2019

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ  
ИНДУСТРИЯ ЖӘНЕ  
ИНФРАҚҰРЫЛЫМДЫҚ ДАМУ  
МИНИСТРЛІГІ



МИНИСТЕРСТВО  
ИНДУСТРИИ И  
ИНФРАСТРУКТУРНОГО РАЗВИТИЯ  
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

КӨЛІК КОМИТЕТІ

КОМИТЕТ ТРАНСПОРТА

010000, Нұр-Сұлтан қ., Қабанбай Батыр даңғылы, 32/1  
тел.: 8(7172) 98-35-08, e-mail: komsa.kt@miid.gov.kz

010000, г. Нур-Султан, пр. Кабанбай Батыра 32/1  
тел.: 8(7172) 98-35-08, e-mail: komsa.kt@miid.gov.kz

№ \_\_\_\_\_

2019 жылғы 7 қазандағы  
№ 26-С хатқа

**Қазақстан Республикасының  
теміржол тармақ иеленушілер ассоциациясы**  
*Алматы қ, көш. Тополевская 42*

Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Көлік комитеті (бұдан әрі – Комитет) жоғарыда көрсетілген хатты қарастырып, келесіні хабарлайды.

«Теміржол кірме жолдары үшін техникалық пайдалану қағидалары» және «Тармақ иеленушілер үшін қауіпсіздік сертификатын беру тәртібі» жобалары бойынша Қазақстан Республикасының теміржол тармақ иеленушілер ассоциациясымен жүргізіліп жатқан ғылыми-зерттеу жұмыстар бүгінгі күні өзекті.

Осыған орай, Комитет жоғарыда көрсетілген жобалар бойынша ұсыныстарды Теміржол қызметтері нарығында жаңа субъектілердің өзара іс-қимылының нормативтік құқықтық базасы мен технологиясын жетілдіру жөніндегі жұмыс тобында қарастыруға дайын.

Төраға орынбасары

Қ. Нүркенов

и.с: М. Қуантай  
☎: (7172) 98-35-29  
✉: [m.kuantai@miid.gov.kz](mailto:m.kuantai@miid.gov.kz)

2019 жылғы 7 қазандағы  
№ 26-С хатқа

**Қазақстан Республикасының  
теміржол тармақ  
иеленушілер ассоциациясы**  
Алматы қ., көш. Тополевская 42

Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Көлік комитеті (бұдан әрі – Комитет) жоғарыда көрсетілген хатты қарастырып, келесіні хабарлайды.

«Теміржол кірме жолдары үшін техникалық пайдалану қағидалары» және «Тармақ иеленушілер үшін қауіпсіздік сертификатын беру тәртібі» жобалары бойынша Қазақстан Республикасының теміржол тармақ иеленушілер ассоциациясымен жүргізіліп жатқан ғылыми-зерттеу жұмыстар бүгінгі күні өзекті.

Осыған орай, Комитет жоғарыда көрсетілген жобалар бойынша ұсыныстарды Теміржол қызметтері нарығында жаңа субъектілердің өзара іс-қимылының нормативтік құқықтық базасы мен технологиясын жетілдіру жөніндегі жұмыс тобында қарастыруға дайын.

**Төраға орынбасары**

**К. Нуркенов**

☐: *М. Қуантай*  
☐: (7172) 98-35-29  
☐: *m.kuantai@miid.gov.kz*