**ФОРМА**  
**переліку питань для проведення заходів державного нагляду (контролю) за додатком № 3**

**до уніфікованої форми акта,   
затвердженої наказом Міністерства інфраструктури України від 12.08.2022 № 599**

Сфера державного нагляду (контролю) **залізничний транспорт**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Порядковий номер | | Вимога законодавства, якої повинні дотримуватися суб’єкти господарювання у відповідній сфері державного нагляду (контролю) | | Посилання на законодавство, в якому міститься вимога (скорочене найменування, номер акта (документа) та номер статті, її частини, пункту, абзацу) | Назва об’єкта, на який спрямована вимога законодавства | Діяльність, на яку спрямована вимога законодавства (із зазначенням коду згідно з КВЕД) | Код цілі державного нагляду (контролю) | Ризик настання негативних наслідків від провадження господарської діяльності | | | | | Ймовір- ність настання негативних наслідків (від 1 до  4 балів, де 4 - найвищий рівень ймовірності) | | Питання для перевірки дотримання вимоги законодавства (підлягає включенню до переліку питань щодо проведення заходу державного нагляду (контролю) | Примітка |
| небезпечна подія, що призводить до настання негативних наслідків | | негативний наслідок | | |
| **питання для перевірки дотримання вимог законодавства, які застосовуються лише до певної категорії суб’єктів господарювання (залежно від виду господарської діяльності, об’єктів, що експлуатуються, обсягу певних операцій, інших показників)** | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | **Перелік питань для перевірки додержання вимог законодавства, норм і стандартів у сфері залізничного транспорту, дія яких поширюється на підприємства залізничного транспорту, інфраструктура залізничного транспорту та/або рухомий склад залізничного транспорту яких утримуються та експлуатуються ними згідно з**  **Правилами технічної експлуатації залізниць України,**  **затвердженими наказом в Міністерства транспорту України   від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрованими Міністерстві юстиції**  **України 25 лютого 1997 року за № 50/1854** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **1** | **вимоги щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту** | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 | споруди, пристрої, механізми та обладнання мають відповідати затвердженій проектній документації та технічним  умовам | | перше речення  абзацу першого пункту 2.2 розділу 2 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | затверджена проєктна документація і технічні умови на споруди, пристрої, механізми та обладнання залізничного транспорту у наявності | |  |
| 1.2 | споруди, пристрої, механізми та обладнання мають відповідати затвердженій проектній документації та технічним  умовам | | перше речення  абзацу першого пункту 2.2 розділу 2 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | споруди, пристрої, механізми та обладнання відповідають затвердженій проектній документації та технічним умовам | |  |
| 1.3 | відхилення від встановлених розмірів ширини колії (1520 мм), які не потребують усунення на прямих і кривих ділянках колії, не повинні перевищувати по розширенню +8 мм і по звуженню - 4 мм | | перше речення абзацу дев’ятого пункту 3.9 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | відхилення від установлених розмірів ширини колії (1520 мм) за розширенням 8 мм або менше | |  |
| 1.4 | відхилення від встановлених розмірів ширини колії (1520 мм), які не потребують усунення на прямих і кривих ділянках колії, не повинні перевищувати по розширенню +8 мм і по звуженню - 4 мм | | абзац дев’ятий пункту 3.9 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | відхилення від установлених розмірів ширини колії (1520 мм) за звуженням 4 мм або менше | |  |
| 1.5 | відхилення від встановлених розмірів ширини колії (1520 мм), які не потребують усунення на прямих і кривих ділянках колії, де встановлені швидкості руху 50 км/год і менше, не повинні перевищувати по розширенню +10 мм, а по звуженню - 4 мм | | друге речення абзацу дев’ятого пункту 3.9 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | відхилення від установлених розмірів ширини колії (1520 мм), де встановлені швидкості руху 50 км/год і менше, за розширенням становить 10 мм або менше | |  |
| 1.6 | ширина колії більше 1548 мм не допускається | | абзац десятий пункту 3.9 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | ширина колії більше 1548 мм відсутня | |  |
| 1.7 | ширина колії менше 1510 мм не допускається | | абзац десятий пункту 3.9 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | ширина колії менше  1510 мм відсутня | |  |
| 1.8 | дозволяється на прямих ділянках колії  утримувати одну рейкову нитку на 6 мм вище другої | | абзац перший пункту 3.10 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | різниця рівнів головок рейок на прямих ділянках колії становить 6 мм або менше | |  |
| 1.9 | підвищення зовнішньої рейкової нитки на кривих ділянках колії не має перевищувати 150 мм, крім випадків, коли це дозволено АТ «Укрзалізниця» | | абзац третій пункту 3.10 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | підвищення зовнішньої рейкової нитки на кривих ділянках колії 150 мм або менше, крім випадків, коли це дозволено  АТ «Укрзалізниця» | |  |
| 1.10 | норми утримання колії шириною 1435 мм, експлуатація суміщеної колії із шириною колії 1520 мм та 1435 мм установлюються за чинними в Україні нормами | | абзац другий пункту 3.15 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | стрілочні переводи, у яких допущено роз’єднання стрілочних вістряків з тягами, відсутні | |  |
| 1.11 | забороняється експлуатувати стрілочні переводи, в яких допущено роз’єднання стрілочних вістряків та рухомих осердь хрестовин  з тягами | | абзац другий пункту 3.15 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | стрілочні переводи, у яких допущено роз’єднання рухомих осердь хрестовин з тягами, відсутні | |  |
| 1.12 | забороняється експлуатувати стрілочні переводи, в яких допущено відставання вістряка від рамної рейки, рухомого осердя хрестовини від вусовика на 4 мм і більше, виміряне біля вістряка й  осердя тупої хрестовини проти першої тяги, біля осердя гострої хрестовини - у вістрі осердя при замкнутому положенні стрілки | | абзац третій пункту 3.15 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | стрілочні переводи, у яких допущено відставання рухомого осердя хрестовини від вусовика на 4 мм і більше, виміряне біля вістряка й  осердя тупої хрестовини проти першої тяги, біля осердя гострої хрестовини - у вістрі осердя при замкнутому положенні стрілки, відсутні | |  |
| 1.13 | забороняється експлуатувати стрілочні переводи, в яких допущено вищерблення вістряка або рухомого осердя, при якому  створюється небезпека набігання гребеня | | абзац четвертий пункту 3.15 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | стрілочні переводи, у яких допущено вищерблення вістряка або рухомого осердя, при якому створюється небезпека набігання гребеня, відсутні | |  |
| 1.14 | забороняється експлуатувати на головних коліях стрілочні переводи, в яких допущено вищерблення вістряка або рухомого осердя довжиною 200 мм і більше | | абзац п’ятий пункту 3.15 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | на головних коліях стрілочні переводи, у яких допущено вищерблення вістряка або рухомого осердя довжиною 200 мм і більше, відсутні | |  |
| 1.15 | забороняється експлуатувати на приймально-відправних коліях стрілочні переводи, в яких допущено вищерблення вістряка або рухомого осердя 300 мм і більше | | абзац шостий пункту 3.15 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | на приймально-відправних коліях стрілочні переводи, у яких допущено вищерблення вістряка або рухомого осердя 300 мм і більше, відсутні | |  |
| 1.16 | забороняється експлуатувати на інших станційних коліях стрілочні переводи, в яких допущено вищерблення вістряка або рухомого осердя 400 мм і більше | | абзац сьомий пункту 3.15 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | на інших станційних коліях стрілочні переводи, у яких допущено вищерблення вістряка або рухомого осердя 400 мм і більше, відсутні | |  |
| 1.17 | забороняється експлуатувати стрілочні переводи, в яких допущено пониження вістряка проти рамної рейки й рухомого осердя проти вусовика на 2 мм і більше, виміряне в розрізі, де ширина головки  вістряка або рухомого осердя зверху 50 мм і більше | | абзац восьмий пункту 3.15 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | стрілочні переводи, у яких допущено пониження вістряка проти рамної рейки й рухомого осердя проти вусовика на 2 мм і більше, виміряне в розрізі, де ширина головки вістряка або рухомого осердя зверху 50 мм і більше, відсутні | |  |
| 1.18 | забороняється експлуатувати стрілочні переводи та глухі  пересічення, в яких допущено відстань між робочою гранню осердя хрестовини та робочою  гранню головки контррейки менша 1472 мм | | абзац дев’ятий пункту 3.15 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | стрілочні переводи та глухі пересічення, у яких допущено відстань між робочою гранню осердя хрестовини та робочою гранню головки контррейки менша ніж  1472 мм, відсутні | |  |
| 1.19 | забороняється експлуатувати стрілочні переводи та глухі пересічення, в яких допущено відстань між робочими гранями головки контррейки й вусовика  більша 1435 мм | | абзац десятий пункту 3.15 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | стрілочні переводи та глухі пересічення, у яких допущено відстань між робочими гранями головки контррейки й вусовика більша ніж 1435 мм, відсутні | |  |
| 1.20 | забороняється експлуатувати стрілочні переводи, в яких допущено злам вістряка або рамної рейки | | абзац одинадцятий пункту 3.15 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | стрілочні переводи, в яких допущено злам вістряка або рамної рейки, відсутні | |  |
| 1.21 | забороняється експлуатувати стрілочні переводи та глухі  пересічення, в яких допущено злам хрестовини (осердя, вусовика або контррейки) | | абзац дванадцятий пункту 3.15 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | стрілочні переводи та глухі пересічення, у яких допущено злам хрестовини (осердя, вусовика або контррейки), відсутні | |  |
| 1.22 | забороняється експлуатувати стрілочні переводи та глухі  пересічення, в яких допущено   розрив контррейкового болта в одноболтовому або обох у двоболтовому вкладиші | | абзац тринадцятий пункту 3.15 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | стрілочні переводи та глухі пересічення, у яких допущено розрив контррейкового болта в одноболтовому або обох у двоболтовому вкладиші, відсутні | |  |
| 1.23 | забороняється експлуатувати стрілочні переводи, в яких допущено відсутність закладки на нецентралізованих стрілках або якщо закладка не забезпечує щільне прилягання гостряка до рамної рейки проти першої тяги і відстань між гостряком і рамною рейкою становить 4 мм і більше | | абзац чотирнадцятий пункту 3.15 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | стрілочні переводи, у яких допущено відсутність закладки на нецентралізованих стрілках або якщо  закладка не забезпечує щільне прилягання гостряка до рамної рейки  проти першої тяги і відстань між гостряком і рамною рейкою становить  4 мм і більше, відсутні | |  |
| 1.24 | біля стрілочних переводів та в інших місцях з’єднання колій встановлюються граничні стовпчики | | речення друге абзацу першого пункту 3.33 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | біля стрілочних переводів та в інших місцях з’єднання колій встановлено граничні стовпчики | |  |
| 1.25 | граничні стовпчики встановлюються посередині між коліями в  тому місці, де відстань між осями колій, що сходяться, складає  4100 мм | | абзац четвертий пункту 3.33 розділу 3 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | граничні стовпчики встановлено посередині між коліями в тому місці, де відстань між осями колій, що сходяться, становить 4100 мм, за винятком існуючих станційних колій, де не обертається рухомий склад побудований згідно з габаритом Т та на перевантажувальних коліях із звуженим міжколійям | |  |
| 1.26 | розміщення і технічне оснащення локомотивних депо, пунктів технічного обслуговування локомотивів, майстерень,  екіпірувальних пристроїв та інших споруд і пристроїв локомотивного  господарства мають забезпечувати встановлені розміри руху поїздів,  ефективне використання локомотивів, якісний ремонт та технічне  обслуговування, раціональне використання матеріальних ресурсів і  безпечні умови праці | | абзац перший пункту 4.1 розділу 4 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | розміщення і технічне оснащення локомотивних депо, пунктів технічного обслуговування локомотивів, майстерень,  екіпірувальних пристроїв та інших споруд і пристроїв локомотивного  господарства забезпечують якісний ремонт та технічне  обслуговування локомотивів | |  |
| 1.27 | розміщення і технічне оснащення депо для спеціального рухомого складу, пунктів технічного обслуговування, майстерень, екіпірувальних пристроїв та інших споруд і пристроїв повинні  забезпечувати якісний ремонт і технічне обслуговування  спеціального рухомого складу, раціональне використання  матеріальних ресурсів, безпечні умови праці, ефективне використання спеціального рухомого складу | | абзац другий пункту 4.1 розділу 4 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | розміщення і технічне оснащення депо для спеціального рухомого складу, пунктів технічного обслуговування, майстерень, екіпірувальних пристроїв та інших споруд і пристроїв забезпечують якісний ремонт і технічне обслуговування  спеціального рухомого складу | |  |
| 1.28 | розміщення і технічне оснащення вагонних депо і дільниць, пунктів технічного обслуговування вагонів, промивно-пропарювальних станцій, контрольних пунктів технічного обслуговування вагонів, пунктів підготовки вагонів до перевезень,  пунктів передачі вагонів й інших споруд та пристроїв вагонного  господарства мають забезпечувати встановлені розміри руху поїздів,  якісний ремонт і технічне обслуговування, раціональне використання  матеріальних ресурсів, безпечні умови праці | | абзац перший пункту 4.2 розділу 4 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | розміщення і технічне оснащення вагонних депо і дільниць, пунктів технічного обслуговування вагонів, промивно-пропарювальних станцій, контрольних пунктів технічного обслуговування вагонів, пунктів підготовки вагонів до перевезень, пунктів передачі вагонів й інших споруд та пристроїв вагонного господарства забезпечують якісний ремонт і технічне обслуговування вагонів | |  |
| 1.29 | ремонтно-екіпірувальні депо і пасажирські технічні станції  повинні мати необхідне технологічне устаткування для якісної підготовки пасажирських вагонів у рейс | | абзац другий пункту 4.2 розділу 4 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | ремонтно-екіпірувальні депо і пасажирські технічні станції  мають необхідне технологічне устаткування для якісної підготовки пасажирських вагонів у рейс | |  |
| 1.30 | будівлі, платформи та інші споруди і пристрої для обслуговування пасажирів повинні мати архітектурно-художній  вигляд, а їх утримання має забезпечувати зручне й безпечне виконання операцій, пов’язаних з перевезенням пасажирів | | абзац другий пункту 5.1 розділу 5 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | будівлі, платформи та інші споруди і пристрої для обслуговування пасажирів мають архітектурно-художній вигляд, а їх утримання забезпечує зручне й безпечне виконання операцій, пов’язаних з перевезенням пасажирів | |  |
| 1.31 | при збереженні переходів на одному рівні на станціях вони обладнуються пішохідними настилами, покажчиками й  попереджувальними написами, а при необхідності – автоматичною сигналізацією | | абзац третій пункту 5.1 розділу 5 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | переходи на одному рівні на станціях обладнані пішохідними настилами, покажчиками й  попереджувальними написами, а при необхідності автоматичною сигналізацією | |  |
| 1.32 | Пасажирські пункти зупинки на перегонах повинні мати пасажирські платформи з навісами або павільйонами, а в залежності від кількості пасажирів, що обслуговуються, - квиткові каси. | | абзац п’ятий пункту 5.1 розділу 5 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | пасажирські пункти зупинки на перегонах мають пасажирські платформи з навісами або павільйонами, а в залежності від кількості пасажирів що обслуговуються, квиткові каси | |  |
| 1.33 | пасажирські і вантажні платформи, розміщені на прямих ділянках на лініях із змішаним рухом пасажирських та вантажних поїздів, мають відповідати нормам висоти у 1100 мм - від рівня верху головок рейок для високих платформ та 200 мм - від рівня верху головок рейок для низьких платформ | | абзаци перший – третій  пункту 5.3 розділу 5 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | пасажирські і вантажні платформи, розміщені на прямих ділянках на лініях із змішаним рухом пасажирських та вантажних поїздів, відповідають нормам висоти у 1100 мм - від рівня верху головок рейок для високих платформ та 200 мм - від рівня верху головок рейок для низьких платформ | |  |
| 1.34 | пасажирські і вантажні платформи, розміщені на прямих ділянках на лініях із змішаним рухом пасажирських та вантажних поїздів, мають відповідати нормам відстані від осі колії у  1920 мм - для високих платформ та  1745 мм - для низьких платформ | | абзаци  четвертий, п’ятий  пункту 5.3 розділу 5 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | пасажирські і вантажні платформи, розміщені на прямих ділянках на лініях із змішаним рухом пасажирських та вантажних поїздів, відповідають нормам відстані від осі колії у 1920 мм - для високих платформ та 1745 мм - для низьких платформ | |  |
| 1.35 | у процесі експлуатації пасажирських і вантажних платформ, розміщених на прямих ділянках на лініях із змішаним рухом пасажирських та вантажних поїздів, допускаються зміни норм їх висоти від рівня верху головок рейок до  20 мм - у бік збільшення й до 50 мм - у бік зменшення | | абзац сьомий пункту 5.3 розділу 5 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | зміни норм висоти від рівня верху головок рейок у процесі експлуатації пасажирських і вантажних платформ, розміщених на прямих ділянках на лініях із змішаним рухом пасажирських та вантажних поїздів, не перевищують 20 мм - у бік збільшення й 50 мм - у бік зменшення | |  |
| 1.36 | у процесі експлуатації пасажирських і вантажних платформ, розміщених на прямих ділянках на лініях із змішаним рухом пасажирських та вантажних поїздів, допускаються зміни їх відстані від осі колії  до 30 мм - у бік  збільшення й до 25 мм - у бік зменшення | | абзац сьомий пункту 5.3 розділу 5 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | зміни норм відстані від осі колії у процесі експлуатації пасажирських і вантажних платформ, розміщених на прямих ділянках на лініях із змішаним рухом пасажирських та вантажних поїздів, не перевищують 30 мм - у бік збільшення й 25 мм - у бік зменшення | |  |
| 1.37 | колійний розвиток і технічне оснащення станцій мають  забезпечувати безпеку руху поїздів | | наказ № 411, розділ 5, пункт 5.1 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | приміщення станційних постів централізації і стрілочних постів повинні мати необхідні сигнальні прилади, інвентар,  інструменти і матеріали за нормами, встановленими начальником залізниці. Стрілочні пости, крім того, обладнуються зовнішніми  викликаючими пристроями телефонного зв’язку | | наказ № 411, розділ 5, пункт 5.5 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | на станціях мають освітлюватись споруди для обслуговування пасажирів, колії і парки прймання і відправлення  поїздів, виконання навантажувально-розвантажувальної й маневрової роботи, екіпірування, технічного обслуговування і ремонту рухомого складу, території вантажних районів, контейнерні площадки,  сортувальні платформи, вагонні ваги, а також місця, де працівники зустрічають поїзди, стрілочні переводи, а при необхідності й інші  колії і пункти. Освітлення має відповідати нормам, встановленим  АТ «Укрзалізниця»,  і забезпечувати безпеку руху поїздів та маневрових переміщень, безпеку пасажирів при посадці у вагони і висадці з вагонів,  безпечну роботу обслуговуючого персоналу і охорону вантажів | | наказ № 411, розділ 5, пункт 5.8, абзац перший | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | На проміжних станціях з невеликим обсягом вантажної роботи  мають бути пристрої посекційного вимкнення зовнішнього освітлення  навантажувально-розвантажувальних та інших станційних колій в той час, коли вантажна й маневрова робота на цих коліях не  проводиться | | наказ № 411, розділ 5, пункт 5.8, абзац другий | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | на пасажирських пунктах зупинки мають освітлюватись місця  посадки пасажирів у вагони та висадки із вагонів і приміщення для пасажирів | | наказ № 411, розділ 5, пункт 5.8, абзац третій | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | зовнішнє освітлення не повинно впливати на чітку видимість сигнальних вогнів і перешкоджати веденню поїзда локомотивною бригадою | | наказ № 411, розділ 5, пункт 5.8, абзац четвертий | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | проїзд заборонного показання світлофора забороняється | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.1, абзац третій | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | згаслі сигнальні вогні світлофорів (крім попереджувальних на  ділянках, які не обладнані автоматичним блокуванням, загороджувальних та повторювальних), незрозуміле їх показання, а  також незрозуміла подача сигналів іншими сигнальними приладами  вимагають зупинки | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.1, абзац четвертий | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | У сигналізації, що забезпечує рух поїздів, застосовуються такі основні сигнальні кольори:  зелений, що дозволяє рух із встановленою швидкістю;  жовтий, що дозволяє рух і вимагає зменшення швидкості;  червоний, що вимагає зупинки.  У сигналізації при маневровій роботі застосовуються, крім того, такі кольори:  місячно-білий, що дозволяє маневри;  синій, що забороняє маневри  забороняється розміщення декоративних полотнищ, плакатів та вогнів червоного, жовтого й зеленого кольорів, що перешкоджають сприйманню сигналів і спотворюють сигнальні показання | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.2, | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | червоні, жовті і зелені сигнальні вогні світлофорів  вхідних, попереджувальних, прохідних, загороджувальних та  прикриття на прямих ділянках колії мають бути вдень і вночі чітко  розрізнятися з кабіни управління локомотива поїзда, що наближається, на відстані не меншій ніж 1000 м.  На кривих ділянках колії показання цих світлофорів, а також сигнальних смуг на світлофорах мають чітко розрізнятися на відстані не меншій ніж 400 м. У дуже пересіченій місцевості (гори,  глибокі виїмки) допускається видимість перелічених сигналів на  відстані меншій 400 м, але не меншій ніж 200 м.  Показання вихідних та маршрутних світлофорів головних колій мають чітко розрізнятися на відстані не меншій 400 м, вихідних і  маршрутних світлофорів бокових колій, а також запрошувальних сигналів і маневрових світлофорів - на відстані не меншій ніж  200 м | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.4 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | на станціях стрілки, що належать до маршрутів приймання та відправлення поїздів, мають бути взаємозалежними з вхідними, вихідними й маршрутними світлофорами | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.13 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | пристрої електричної централізації стрілок та сигналів повинні забезпечувати:  взаємне замикання стрілок та світлофорів;  контроль розрізу стрілки з одночасним закриттям світлофора, що огороджує даний маршрут;  контроль положення стрілок і зайнятості колій та стрілочних секцій на апараті управління;  можливість маршрутного та роздільного управління стрілками і світлофорами, проведення маневрових переміщень за показаннями  маневрових світлофорів, а при необхідності передачу стрілок на місцеве управління | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.27 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | пристрої електричної централізації стрілок і сигналів не повинні допускати:  відкриття вхідного світлофора при маршруті, встановленому на зайняту колію;  переведення стрілки під рухомим складом;  відкриття світлофорів, що відповідають даному маршруту, якщо  стрілки не поставлені в належне положення;  переведення стрілки, що входить до маршруту, або відкриття світлофора ворожого маршруту при відкритому світлофорі, що  огороджує встановлений маршрут | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.28 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | приводи і замикачі централізованих стрілок мають:  забезпечувати при крайніх положеннях стрілок щільне прилягання притиснутого вістряка до рамної рейки й рухомого осердя хрестовини до вусовика;  не допускати замикання вістряків стрілки або рухомого осердя  хрестовини при зазорі між притиснутим вістряком і рамною рейкою або рухомим осердям та вусовиком 4 мм й більше;  відводити другий вістряк від рамної рейки на відстань не менше 125 мм | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.29 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | пристрої диспетчерської централізації мають  забезпечувати:  управління з одного пункту стрілками і сигналами ряду станцій та перегонів;  контроль на апараті управління за положенням і зайнятістю стрілок, перегонів, колій на станціях та прилеглих до них блок-ділянок, а також повторення показань вхідних, маршрутних і  вихідних світлофорів;  можливість передачі станцій на резервне управління стрілками і сигналами з приймання, відправлення поїздів і виконання маневрів  або передачі стрілок на місцеве управління для проведення маневрів;  виконання вимог, поставлених до електричної централізації, автоматичного блокування й автоматичної локомотивної сигналізації, що застосовується як самостійний засіб сигналізації і зв’язку.  Нові системи диспетчерської централізації мають забезпечувати можливість зміни напрямку руху поїзним диспетчером при хибній зайнятості блок-ділянок та автоматичний запис графіка виконаного  руху поїздів | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.30 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | при автоматичній локомотивній сигналізації локомотивні світлофори мають давати показання, що відповідають показанням колійних світлофорів, до яких наближається поїзд.  За умови руху тільки за показанням локомотивних світлофорів ці світлофори мають давати показання в залежності від зайнятості  або вільності блок-ділянок, що лежать попереду.  Локомотивні світлофори встановлюються у кабінах управління локомотива, моторвагонного поїзда, спеціального самохідного  рухомого складу і подають сигнальні показання безпосередньо машиністові та його помічникові або водію дрезини та його  помічникові. Установлення локомотивних світлофорів у кабінах спеціального самохідного рухомого складу виконується відповідно до планів, затверджених  АТ «Укрзалізниця».  Автоматична локомотивна сигналізація повинна доповнюватися автостопом з пристроями перевірки пильності машиніста й контролю швидкості руху поїзда.  На станціях, розміщених на ділянках, які обладнані  автоблокуванням або автоматичною локомотивною сигналізацією, що  застосовується як самостійний засіб сигналізації і зв’язку,  головні колії, колії приймання й відправлення пасажирських поїздів, а також приймально-відправні колії для безупинного пропускання поїздів, мають бути обладнані колійними пристроями автоматичної локомотивної сигналізації.  Відсутність колійних пристроїв автоматичної локомотивної сигналізації для окремих станцій допускається тільки з дозволу АТ «Укрзалізниця».  При напівавтоматичному блокуванні колійними пристроями автоматичної локомотивної сигналізації обладнуються ділянки  наближення й головні колії станцій з електричною централізацією | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.31 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | автостопи мають забезпечувати автоматичну зупинку поїзда перед закритим світлофором | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.32 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | пристрої ключової залежності мають забезпечувати взаємне замикання стрілок та сигналів за допомогою контрольних замків | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.33 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | стрілочні контрольні замки мають допускати:  виймання ключа тільки при замкненій стрілці;  замикання стрілки тільки у положенні, яке вказане на  вийнятому з замка ключі за умови щільного прилягання вістряка до рамної рейки;  неможливість замикання стрілки при зазорі між притиснутим вістряком і рамною рейкою 4 мм і більше.  Забороняється застосування стрілочних контрольних замків однієї і тієї ж серії у межах однієї станції, а на великих станціях - у межах одного стрілочного району й суміжних з ним  стрілочних постів інших районів | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.34 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | станційне блокування має забезпечувати:  контроль з боку чергового по станції за правильністю  приготування постами маршрутів приймання та відправлення поїздів і  внутрішньостанційних маршрутів;  взаємне замикання стрілок і сигналів, що управляються з різних постів | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.35 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | автоматична переїзна сигналізація має починати подачу сигналу зупинки в бік автомобільної дороги, а автоматичні шлагбауми - приймати закрите положення за час, необхідний для завчасного вивільнення переїзду транспортними засобами до підходу поїзда до переїзду.  Автоматична переїзна сигналізація повинна продовжувати діяти,  а автоматичні шлагбауми мають залишатися в закритому положенні до  повного звільнення переїзду поїздом | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.37 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | перегони з автоблокуванням та станції з електричною  централізацією стрілок мають обладнуватися автоматичною системою  сповіщення працівників, які виконують роботи на коліях, про наближення поїзда відповідно до планів, затверджених  АТ «Укрзалізниця» | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.38 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | пристрої автоматичного виявлення перегрітих букс у поїздах, які проходять, мають забезпечувати:  передавання машиністові локомотива і черговому по станції, до якої наближається поїзд, інформації про наявність у поїзді перегрітої букси;  реєстрацію переданої інформації на спеціальній стрічці.  Порядок розміщення, експлуатації і технічного обслуговування зазначених пристроїв визначається  АТ «Укрзалізниця» | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.39 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | пристрої колійного загородження (скидальні башмаки або стрілки) у загороджувальному положенні не повинні допускати виходу поїзда чи рухомого складу з колій, на яких вони встановлені.  Ці пристрої мають обладнуватися покажчиками колійного загородження | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.40 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | на всіх ділянках має бути поїзний диспетчерський,  поїзний міжстанційний, постанційний, лінійно-колійний, стрілочний  зв’язок.  На ділянках, обладнаних автоблокуванням, диспетчерською централізацією, та на всіх електрифікованих ділянках має бути енергодиспетчерський і перегінний зв’язок.  Ділянки з кабельними лініями зв’язку повинні мати службовий зв’язок електромеханіків СЦБ і зв’язку.  Окрім того, на залізницях мають бути магістральний, дорожній,  квитково-диспетчерський, інформаційно-обчислювальний, місцевий та інші види телефонного і телеграфного зв’язку для керування рухом поїздів, продажем квитків і роботою дільничних підрозділів | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.41 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | усі ділянки повинні бути обладнані поїзним  радіозв’язком.  Поїзний радіозв’язок повинен забезпечувати надійний двосторонній зв’язок машиністів поїзних локомотивів, спеціального  самохідного рухомого складу:  з поїзним диспетчером у межах всієї  диспетчерської ділянки;  з черговими по станціях, що обмежують перегін; з машиністами зустрічних та тих, що йдуть позаду,  локомотивів, моторвагонних поїздів, спеціального самохідного рухомого складу, що знаходяться на одному перегоні; з черговими по переїздах та депо; з керівниками ремонтних робіт і сигналістами;  зі стрілками воєнізованої охорони в поїздах та на об’єктах; з помічником машиніста при виході його з кабіни; з начальником (механіком-бригадиром) пасажирського поїзда  При збільшенні довжини перегонів понад 15 км внаслідок закриття станцій або відміни чергування черговими по станціях,  надалі до введення нових систем поїзного радіозв'язку, дозволяється забезпечувати радіозв'язок машиністів поїзних локомотивів, моторвагонних поїздів та спеціального самохідного рухомого складу при проходженні по перегону з черговим найближчої станції при умові стійкого радіозв'язку з поїзним диспетчером. Порядок взаємодії при цьому машиністів, поїзного диспетчера і чергових по станціях, що забезпечують безпеку руху поїздів, та  перелік таких перегонів установлюється начальником залізниці.  Нові системи поїзного радіозв'язку, що впроваджуються на ділянках залізниць з інтенсивним рухом поїздів та диспетчерською централізацією, повинні забезпечувати надійний двосторонній зв'язок перелічених у цьому пункті працівників, незалежно від  довжини перегонів. | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.42 абзаци перший - четвертий | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | порядок, що забезпечує безпеку руху при  несправності поїзного радіозв’язку встановлюється Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.42, абзац п’ятий | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | На станціях залежно від технологічної потреби мають застосовуватися: станційний радіозв'язок, пристрої двостороннього  паркового зв'язку і зв'язок для інформації пасажирів.  Станційний радіозв'язок має забезпечувати двосторонній радіозв'язок у мережах: маневрового і гіркового радіозв'язку,  радіозв'язку станційнних технологічних центрів, пунктів технічного  обслуговування вагонів і локомотивів, радіозв'язку пунктів комерційного огляду вагонів, контейнерних майданчиків, бригад з обслуговування і ремонту технічних засобів (СЦБ, зв'язку, колії,  контактної мережі тощо), підрозділів воєнізованої охорони | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.43, абзац перший, другий | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | забороняється застосування однакових радіочастот для різних маневрових районів у межах однієї станції. Для кожного маневрового  району станції та обслуговуючих його локомотивів виділяється  окрема радіочастота | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.43, абзац третій | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | пристрої двостороннього паркового зв’язку мають забезпечувати добру чутність у межах парку. Ці пристрої повинні мати направлену дію для зменшення шуму за територією залізниці.  Пристрої двостороннього паркового зв’язку, що застосовуються для передавання вказівок про поїзну і маневрову роботу, а також для інформації пасажирів, мають бути постійно увімкнені,  забезпечувати безперервну дію каналів зв’язку, мати контроль увімкненого стану | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.43, абзаци четвертий, п’ятий | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | поїзний міжстанційний зв’язок на прикордонних станціях, а також пристрої поїзного і станційного радіозв’язку на станціях  (відповідно до переліку, встановленого начальником залізниці) та диспетчерських ділянках мають обладнуватися системою  документованої реєстрації переговорів.  Порядок користування системою документованої реєстрації переговорів визначається  АТ «Укрзалізниця» | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.44 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | забороняється користуватися поїзним диспетчерським і стрілочним зв'язком для переговорів з питань, безвідносних до руху  поїздів.  Забороняється увімкнення до мережі стрілочного зв'язку інших  телефонів, крім виконавчих постів централізації, стрілочних постів  та чергового по станції.  У поїзний диспетчерський зв'язок допускається увімкнення тільки телефонів чергових по станціях, маневрових диспетчерів,  операторів, чергових локомотивних депо, підмінних пунктів,  енергодиспетчерів і локомотивних диспетчерів, чергових інженерів  дистанції сигналізації і зв'язку. На ділянках з диспетчерською централізацією у поїзний диспетчерський зв'язок допускається з дозволу начальника дирекції залізничних перевезень (начальника залізниці) увімкнення телефонів чергових на переїздах.  На станціях, де немає штату чергових працівників служби перевезень або вони передбачені штатом, але не передбачено їх цілодобове чергування, дозволяється увімкнення до поїзного диспетчерського зв'язку телефонів, встановлених у квартирах начальників станцій, електромеханіків і електромонтерів СЦБ.  Допускається тимчасово підключати до проводів поїзного диспетчерського зв'язку на перегонах переносні телефони водіїв  дрезин (під час вимушених зупинок), начальників відбудовних і пожежних поїздів, електромеханіків СЦБ і керівників колійних робіт і робіт по забезпеченню електропостачання.  У поїзний міжстанційний зв'язок допускається увімкнення тільки телефонів чергових по станціях, а на ділянках з  автоблокуванням, крім того, телефонів перегонного зв'язку та  чергових на переїздах | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.46 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | відстань від нижньої точки проводів повітряних ліній  СЦБ і зв’язку до землі при максимальній стрілі провисання має бути  не меншою 2,5 м на перегонах, 3,0 м - на станціях, 5,5 м - на  пересіченнях з автомобільними дорогами (на існуючих лініях до їх  перебудови дозволяється зберегти відстань 4,5 м).  При пересіченнях залізничних колій відстань від нижньої точки  проводів повітряних ліній СЦБ і зв’язку до рівня верху головки рейки має бути не меншою 7,5 м.  Пересічення електрифікованих залізниць повітряними лініями СЦБ і зв’язку не допускається. Такі пересічення виконуються підземними кабельними вставками | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.48 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | cпоруди та пристрої СЦБ та зв’язку мають бути захищені від заважаючого і небезпечного впливу тягового струму, ліній  електропередачі і грозових розрядів | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.50 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | апарати СЦБ, за допомогою яких здійснюються різного  роду залежності, а також апарати поїзного та станційного радіозв’язку мають бути замкнені і запломбовані; розкриття їх  дозволяється проводити тільки уповноваженим на це працівникам служби сигналізації і зв’язку з обов’язковим попереднім записом у журналі огляду цих пристроїв. За цілісність пломб на апаратах СЦБ  та радіозв'язку відповідають чергові працівники, які користуються цими апаратами (чергові по станціях, оператори поста  централізації, чергові стрілочного поста, машиністи локомотивів  тощо) | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.51 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | пристрої колії, СЦБ, електропостачання і рухомий склад, у тому числі спеціальний самохідний рухомий склад мають забезпечувати постійну надійну роботу електричних рейкових кіл.  Малодіяльні дільниці колій з рейковими колами повинні періодично обкатуватись рухомим складом у порядку, що визначається  АТ «Укрзалізниця». Порядок технічного обслуговування та норми утримання пристроїв колії, СЦБ, електропостачання і рухомого складу, у тому  числі спеціального самохідного рухомого складу, що забезпечують  безперебійну роботу електричних рейкових кіл, визначається  АТ «Укрзалізниця» | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.57 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | працівники, які користуються пристроями СЦБ, зв’язку та  автоматичного виявлення перегрітих букс, повинні знати порядок користування ними, і знання їх мають бути перевірені.  Начальник дистанції сигналізації та зв’язку забезпечує навчання працівників інших служб, які користуються пристроями СЦБ, зв’язку та автоматичного виявлення перегрітих букс.  Відповідальним за навчання і періодичну перевірку знань цих пристроїв є кожний начальник відносно своїх підлеглих | | наказ № 411, розділ 6, пункт 6.58 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | пристрої електропостачання мають забезпечувати надійне електропостачання:  електрорухомого складу для руху поїздів із встановленими ваговими нормами, швидкостями й інтервалами між ними з дотриманням розмірів руху, що вимагаються;  пристроїв СЦБ, зв’язку і обчислювальної техніки як споживачів електричної енергії I категорії;  всіх інших споживачів залізничного транспорту - відповідно до встановленої АТ «Укрзалізниця» категорії  За наявності акумуляторного резерву джерела електропостачання  автоматичного і напівавтоматичного блокування він має бути у  постійній готовності та забезпечувати безперебійну роботу пристроїв СЦБ і переїзної сигналізації протягом не менше 8 год за  умови, що живлення не вимикалося у попередні 36 год.  Час переходу з основної системи електропостачання  автоматичного і напівавтоматичного блокування на резервну або  навпаки має не перевищувати 1,3 с.  Для забезпечення надійного електропостачання мають  проводитися: періодичний контроль стану споруд та пристроїв електропостачання, виміри їх параметрів вагонами-лабораторіями, приладами діагностики і здійснюватися планові ремонтні роботи | | наказ № 411, розділ 7, пункт 7.1 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | рівень напруги на струмоприймачі електрорухомого складу  має бути не меншим 21 кВ при змінному струмі, 2,7 кВ – при постійному струмі і не більше 29 кВ - при змінному струмі, та 4 кВ  - при постійному струмі.  На окремих ділянках з дозволу АТ «Укрзалізниця» допускається напруга не менша 19 кВ при змінному струмі і 2,4 кВ - при постійному струмі.  Номінальна напруга змінного струму на пристроях СЦБ має бути  115, 230 або 380 В.  Відхилення від зазначених величин номінальної напруги допускається в бік зменшення не більше 10%, а в бік збільшення -  не більше 5% | | наказ № 411, розділ 7, пункт 7.2 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | висота підвіски контактного проводу над рівнем верху  головки рейки має бути на перегонах і станціях не нижчою 5750 мм.  У виняткових випадках на існуючих лініях ця відстань у межах штучних споруд, розташованих на коліях станцій, на яких не  передбачається стоянка рухомого складу, а також на перегонах з дозволу  АТ «Укрзалізниця» може бути зменшена до 5675 мм за електрифікації ліній на змінному струмі і до 5550 мм - на постійному струмі.  Висота підвіски контактного проводу має не перевищувати 6800 мм | | наказ № 411, розділ 7, пункт 7.4 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | у межах штучних споруд відстань від струмопровідних елементів, струмоприймача і частин контактної мережі, що  знаходиться під напругою, до заземлених частин споруд і рухомого складу має бути не меншою 200 мм на лініях, електрифікованих на постійному струмі, і не меншою 350 мм - на змінному струмі.  В особливих випадках на існуючих штучних спорудах з дозволу АТ «Укрзалізниця» може  допускатися зменшення вказаних відстаней | | наказ № 411, розділ 7, пункт 7.5 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | відстань від осі крайньої колії до внутрішнього краю  опор контактної мережі на перегонах і станціях має бути не меншою 3100 мм.  Опори у виїмках мають встановлюватися поза межами кюветів.  У виїмках, що надміру заносяться снігом (крім скельових) і на виходах з них (на довжині 100 м) відстань від осі крайньої колії до внутрішнього краю опор контактної мережі має бути не меншою 5700 мм. Перелік таких місць визначається начальником залізниці.  На існуючих лініях до їх реконструкції, а також в особливо важких умовах на заново електрифікованих лініях відстань від осі  колії до внутрішнього краю опор допускається не меншою: 2450 мм -  на станціях і 2750 мм - на перегонах.  Усі зазначені розміри визначені для прямих ділянок колії. На  кривих ділянках ці відстані мають збільшуватися згідно з  габаритним розширенням, встановленим для опор контактної мережі  Взаємне розташування опор контактної мережі, наземних ліній і світлофорів, а також сигнальних знаків має забезпечувати чітку видимість сигналів і знаків | | наказ № 411, розділ 7, пункт 7.6 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | усі металеві споруди (мости, шляхопроводи, опори), на  яких закріплюються елементи контактної мережі, деталі кріплення контактної мережі на залізобетонних опорах, залізобетонних і  неметалевих штучних спорудах, а також металеві конструкції (гідроколонки, світлофори, елементи мостів і шляхопроводів тощо),  що стоять окремо і розташовані на відстані, меншій 5 м від частин  контактної мережі, що знаходиться під напругою, мають бути заземлені або обладнані пристроями захисного вимкнення при  потраплянні на споруди і конструкції високої напруги.  Заземленню підлягають також усі розташовані у зоні впливу контактної мережі змінного струму металеві споруди, на яких може виникати небезпечна напруга.  На шляхопроводах і пішохідних мостах, розташованих над  електрифікованими лініями, встановлюються захисні щити і суцільний настил в місцях проходу людей для огородження частин контактної мережі, що перебувають під напругою | | наказ № 411, розділ 7, пункт 7.7 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | контактна мережа, лінії автоблокування і поздовжнього  електропостачання напругою понад 1000 В мають поділятися на окремі  ділянки (секції) за допомогою повітряних проміжків (ізольованих  сполучень), нейтральних вставок, секційних і врізних ізоляторів, роз’єднувачів.  Опори контактної мережі або щити, встановлені в межах повітряних проміжків, повинні мати відрізняюче забарвлення. Між цими опорами або щитами забороняється зупинка електрорухомого  складу з піднятими струмоприймачами | | наказ № 411, розділ 7, пункт 7.8 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | схема живлення і секціонування контактної мережі, ліній автоблокування і поздовжнього електропостачання має  затверджуватися начальником залізниці.  Викопіровки зі схеми додаються до технічно-розпорядчого акта  станції | | наказ № 411, розділ 7, пункт 7.9 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | відстань від нижньої точки проводів повітряних ліній  електропередачі з напругою, вищою 1000 В, до поверхні землі при максимальній стрілі провисання має бути не меншою:  - на перегонах - 6,0 м;  - у т. ч. у важкодоступних місцях - 5,0 м;  - на пересіченнях з автомобільними дорогами, станціях і населених пунктах - 7,0 м.  На пересіченнях залізничних колій відстань від нижньої точки повітряних ліній електропередачі з напругою більше 1000 В до рівня  верху головки рейки неелектрифікованих колій повинна бути не меншою 7,5 м. На електрифікованих лініях ця відстань до проводів контактної мережі має встановлюватися, в залежності від рівня  напруги ліній, що перетинаються, відповідно до Правил влаштування  електроустановок і за технічними умовами залізниці | | наказ № 411, розділ 7, пункт 7.11 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | на основні споруди, пристрої, механізми та обладнання мають бути технічні паспорти, які містять в собі найважливіші технічні та експлуатаційні характеристики | | наказ № 411, розділ 2, пункт 2.2, абзац перший, речення друге | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | С  споруди та пристрої залізниць мають відповідати вимогам, які  забезпечували б пропуск поїздів з найбільшими встановленими швидкостями:  пасажирських 140 - км/год, рефрижераторних - 120 км/год, вантажних - 90 км/год. На конкретних ділянках залізниць відповідно до переліку, затвердженого АТ «Укрзалізниця» встановлюються диференційовані швидкості.  Додаткові вимоги до споруд та пристроїв на ділянках, де пасажирські поїзди рухаються із швидкістю більше 140 км/год., встановлюються відповідною інструкцією АТ «Укрзалізниця».  Внесення змін у конструкції споруд та пристроїв допускається тільки з дозволу тих посадових осіб, які мають право затверджувати проектну документацію на ці споруди та пристрої.  Класифікація, строки періодичних ремонтів і норми утримання основних споруд та пристроїв встановлюються  АТ «Укрзалізниця»  Вказівки та типові технологічні процеси з технічного обслуговування, ремонту та утримання споруд і пристроїв  затверджуються відповідними управліннями АТ «Укрзалізниця» | | наказ № 411, розділ 2, пункт 2.2, абзац другий - шостий | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | Заново побудовані та реконструйовані лінії, споруди, пристрої та будівлі повинні бути прийняті в постійну експлуатацію  приймальними комісіями відповідно до Правил приймання в  експлуатацію закінченого будівництва об'єктів залізничного транспорту та метрополітенів.  Заново побудовані та реконструйовані споруди і пристрої вводяться в дію тільки після затвердження технічної документації, яка встановлює порядок їх роботи, та забезпечує  безпеку руху (технічно-розпорядчі акти, інструкції для роботи) | | наказ № 411, розділ 2, пункт 2.3, | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | забороняється порушувати габарити споруд та пристроїв при проведенні різних ремонтних, будівельних та інших робіт | | наказ № 411, розділ 2, пункт 2.4, абзац шостий | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | усі елементи залізничної колії (земляне полотно, верхня будова та штучні споруди) за міцністю, стійкістю і станом мають  забезпечувати безпечний і плавний рух поїздів із швидкостями, встановленими на даній ділянці | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.1 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | розміщення та технічне оснащення дистанцій колій, колійних машинних станцій та інших підприємств колійного  господарства мають забезпечувати виконання необхідних робіт щодо  утримання й ремонту залізничної колії, споруд та пристроїв для  виконання заданих розмірів руху із встановленими швидкостями | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.2 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | вимоги до конструкцій споруд та пристроїв, порядок їх утримання й експлуатації, не враховані в цих Правилах,  встановлюються  АТ «Укрзалізниця» | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.3 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | залізнична колія по відношенню до радіусів кривих, сполучення прямих та кривих, крутості ухилів має відповідати  затвердженому плану й профілю ліній | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.4 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | План та профіль головних та станційних колій, а також  під'їзних колій, які належать залізниці підлягають періодичній  інструментальній перевірці.  Організація робіт з інструментальної перевірки плану й профілю колій, виготовлення відповідної технічної документації, а  також складання масштабних та схематичних планів станцій  покладається на служби колії залізниць із залученням для виконання цих робіт проектних інститутів, проектно-наукових та  проектно-кошторисних груп, які мають право на виконання цих робіт.  Дистанції колій повинні мати:  - креслення й описи всіх споруд та пристроїв колійного господарства, що знаходяться в дистанції, а також відповідні стандарти та норми;  - масштабні й схематичні плани станцій, поздовжні профілі усіх головних та станційних колій, сортувальних гірок, а також під'їзних колій, де обертаються локомотиви залізниці.  Поздовжні профілі сортувальних гірок, підгіркових та витяжних  колійна сортувальних, дільничних і вантажних станціях перевіряються не рідше одного разу на три роки, на решті  станційних колій профіль перевіряється не рідше одного разу на 10  років. Після кожної перевірки у місячний термін дані про стан  плану й профілю колії продаються службою колії начальнику служби  перевезень. Поздовжній профіль головних колій на перегонах перевіряється в період проведення капітального й середнього  ремонту колій. За результатами перевірок встановлюються конкретні  строки виконання робіт по виправленню профілю. Ділянки, на яких  виконується реконструкція колії та інші роботи, що викликають зміну плану й профілю, перевіряються виконавцями робіт після їх  закінчення з поданням у дистанцію колії, а на станціях - і начальнику станції відповідної документації.  Зміна профілю й плану колії на електрифікованих ділянках проводиться за узгодженням із начальником дистанції  електропостачання.  При спорудженні на території станції нових об'єктів, розширенні або перенесенні існуючих будь-яка організація, що  виконує такі роботи, повинна негайно передавати начальнику  дистанції колії і начальнику станції виконавчу документацію, що  визначає прив'язку об'єкта до існуючого розвитку станції | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.7 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | Ширина земляного полотна зверху на прямих ділянках колії має відповідати верхній будові колії. На існуючих лініях до їх  реконструкції допускається ширина земляного полотна не менша: на  одноколійних - 5,5 м, двоколійних - 9,6 м, а в скельових та дренуючих грунтах не менша: на одноколійних - 5,0 м, двоколійних - 9,1 м. Мінімальна ширина узбіччя земляного полотна зверху має бути 0,4 м з кожного боку колії.  На кривих ділянках радіусом меншим 2000 м земляне полотно розширюється за встановленими нормами.  Для залізничних колій, що будуються, та других колій ширина земляного полотна зверху має відповідати вимогам Державних  будівельних норм і правил України.  Брівка земляного полотна у місцях розливу води має бути не менш ніж на 0,5 м вище максимальної висоти накочування хвилі при сильних вітрах | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.8 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | ширина колії на дерев'яних шпалах між внутрішніми  гранями головок рейок на прямих ділянках і на кривих радіусом 650 м і більше - 1520 мм. Ширина колії на дерев'яних шпалах більш  крутих кривих повинна бути:  при радіусі від 649 м до 450 м - 1530 мм;  при радіусі від 449 м і менше - 1535 мм.  Для колії на залізобетонних шпалах ширина колії на прямих і кривих при радіусі 300 м і більше - 1520 мм.  На існуючих лініях з раніше укладеною колією допускається на прямих і кривих ділянках колії радіусом більше 650 м розмір ширини колії - 1524 мм. При цьому на більш крутих кривих ширина  приймається:  при радіусі від 650 м до 450 м - 1530 мм;  при радіусі від 449 м до 350 м - 1535 мм;  при радіусі від 349 м і менше - 1540 мм.  Відхилення від встановлених розмірів ширини колії, які не потребують усунення на прямих і кривих ділянках колії, не повинні перевищувати по розширенню +8 мм і по звуженню - 4 мм. На ділянках, де встановлені швидкості руху 50 км/год і менше, - по  розширенню +10 мм, а по звуженню - 4 мм.  Ширина колії більше 1548 мм і менше 1510 мм не допускається.  Порядок укладання і експлуатації безстикової колії на залізобетонних шпалах встановлюється інструкцією  АТ «Укрзалізниця» | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.9 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | верх головок рейок обох ниток колії на прямих ділянках має бути на одному рівні. Дозволяється на прямих ділянках колії  утримувати одну рейкову нитку на 6 мм вище другої згідно з нормами, встановленими відповідною інструкцією АТ «Укрзалізниця».  Підвищення зовнішньої рейкової нитки на кривих ділянках колії в залежності від радіусу кривої та швидкостей руху по ній встановлюється наказом начальника залізниці у відповідності з інструкцією АТ «Укрзалізниця».  Підвищення зовнішньої рейкової нитки не має перевищувати 150 мм. У необхідних випадках на кривих ділянках головної колії максимальне підвищення зовнішньої рейкової нитки може допускатися з дозволу Державної адміністрації залізничного транспорту України й більше 150 мм.  Величини допустимих відхилень у рівні розміщення рейкових ниток від встановлених норм на прямих та кривих ділянках колії встановлюються Державною адміністрацією залізничного транспорту  України | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.10 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | Перелік особливо великих і важливих штучних споруд та порядок нагляду за ними, а також порядок нагляду за деформованими або тими, що знаходяться у складних інженерно-геологічних умовах, ділянками земляного полотна встановлюється АТ «Укрзалізниця».  Мости й тунелі за переліком, затвердженим начальником  залізниці, огороджуються контрольно-габаритними пристроями, обладнуються оповісною сигналізацією й загороджувальними  світлофорами.  Штучні споруди мають бути оснащені протипожежними засобами, виходячи із встановлених АТ «Укрзалізниця» норм, і в необхідних випадках мати пристосування для огляду.  Усі мости класифікуються за вантажопідйомністю на основі діючих розрахункових норм та відповідних інструкцій АТ «Укрзалізниця» | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.11 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | рейки та стрілочні переводи на головних і станційних коліях за потужністю й станом мають відповідати умовам експлуатації (вантажонапруженості, осьовим навантаженням і  швидкостям руху поїздів).  Норми граничного зносу рейок та стрілочних переводів встановлюються інструкцією  АТ «Укрзалізниця» | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.13 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | стрілочні переводи повинні мати хрестовини таких марок:  - на головних та приймально-відправних пасажирських коліях - не крутіше 1/11, а перехресні переводи й поодинокі, які є продовженням перехресних, - не крутіше 1/9; стрілочні переводи, якими пасажирські поїзди проходять тільки прямою колією переводу, можуть мати хрестовини марки 1/9. Допускається відхилення пасажирських поїздів на бокову колію стрілочними переводами марки 1/9, якщо заміна таких переводів на марку 1/11 викликає перебудову  стрілочних горловин, здійснити яку на цей час неможливо;  - на приймально-відправних коліях вантажного руху - не крутіше 1/9, а симетричні - не крутіше 1/6;  - на інших коліях - не крутіше 1/8, а симетричні - не крутіше 1/4,5.  Перед вістряками усіх протишерсних стрілочних переводів на головних коліях мають укладатися відбійні бруси.  Укладення заново стрілочних переводів у головні колії на  кривих ділянках не допускається.  У виняткових випадках таке укладання може проводитись тільки  з дозволу АТ «Укрзалізниця».  Застосування заново перехресних стрілочних переводів і глухих  пересічень допускається тільки з дозволу Головного управління колії Державної адміністрації залізничного транспорту України.  Централізовані стрілки в залежності від кліматичних та інших умов обладнуються пристроями механізованої очистки або сніготанення | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.14 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | рейки на головних коліях мають перевірятися вагоном-дефектоскопом за графіком, затвердженим начальником служби  колії.  Рейки та стрілочні переводи на головних і приймально-відправних коліях перевіряються дефектоскопними візками за графіком, затвердженим начальником дистанції колії. Порядок пропуску поїздів по рейках і елементах стрілочних переводів, які мають небезпечні дефекти (гостродефектні), до їх заміни встановлюється АТ «Укрзалізниця» | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.16 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | контрольними стрілочними замками мають бути обладнані нецентралізовані стрілки:  розміщені на коліях, по яких проводиться приймання і відправлення поїздів, а також охоронні, що ведуть:  на колії, виділені для стоянки вагонів з небезпечними вантажами класу 1 (вибухові матеріали відповідно до ГОСТ 19433-88 "Грузы опасные. Классификация и маркировка");  на колії, призначені для стоянки відбудовних та пожежних поїздів;  у запобіжні й уловлюючі тупики;  на колії, виділені для відстою вагонів-дефектоскопів, колієвимірювальних вагонів, колійних машин.  Стрілки й рухомі осердя хрестовин (крім розміщених на гіркових та сортувальних коліях), у тому числі централізовані та ті, що мають контрольні замки, мають бути обладнані пристосуваннями для можливості замикання їх навісними замками. Ці пристосування мають забезпечувати щільне прилягання вістряка до рамної рейки, рухомого осердя хрестовини до вусовика | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.18 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | нецентралізовані стрілки мають бути обладнані  стрілочними покажчиками, які освітлюються або не освітлюються, що вказується в технічно-розпорядчому акті станції.  Стрілки, які включені до електричної централізації, та стрілки підгіркових горлових сортувальних парків покажчиками не  обладнуються | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.19 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | пересічення залізничних колій іншими залізничними коліями, трамвайними, тролейбусними лініями, автомобільними дорогами та міськими вулицями мають здійснюватися у відповідності з вимогами АТ «Укрзалізниця».та відповідних правил й інструкцій Міністерства Інфраструктури України.  Відкриття на діючих переїздах трамвайного й тролейбусного руху не допускається. Відкриття на діючих переїздах автобусного руху допускається в кожному окремому випадку з дозволу начальника  залізниці і узгодження з ДАІ.  Місця пересічення залізничних колій автомобільними дорогами  на одному рівні і проїзд під штучними спорудами встановлюються начальником залізниці | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.21 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | проїзд транспортних засобів та самохідних машин, а також прогін худоби через залізничні колії у невстановлених місцях забороняється. Контроль за виконанням цих вимог покладається на  працівників дистанції колії, а на станціях, крім того, - і на працівників станцій | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.22 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | переїзди підрозділяються на регульовані й нерегульовані. В окремих випадках для забезпечення технологічного процесу роботи підприємств у межах роздільних пунктів можуть улаштовуватися технологічні проїзди.  До регульованих належать переїзди, обладнані пристроями переїзної сигналізації, яка сповіщає водіїв транспортних засобів  про підхід поїзда до переїзду, або ті, що обслуговуються черговим  працівником.  Переїзди, які не обладнані пристроями переїзної сигналізації й не обслуговуються черговим працівником, належать до  нерегульованих  переїзди, які обслуговуються черговим працівником, повинні мати радіозв'язо з машиністами поїзних локомотивів, моторвагонного рухомого складу і спеціального самохідного рухомого складу прямий телефонний зв'язок з найближчою станцією чи постом, а на ділянках, обладнаних диспетчерською централізацією, - з поїзним диспетчером.  Справне утримання й робота переїзної сигналізації, автоматичних шлагбаумів, телефонного і радіозв'язку забезпечується дистанціями сигналізації і зв'язку, а брусів автоматичних  шлагбаумів - дистанціями колії | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.24 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | переїзди повинні мати типовий настил та під'їзди,  огороджені стовпчиками або перилами. При підходах до переїздів мають бути попереджувальні знаки: з боку підходу поїздів - сигнальний знак "С" про подання свистка, а з боку автомобільної дороги - знаки, передбачені інструкцією у відповідності з Правилами дорожнього руху. Перед переїздом, який не обслуговується черговим працівником, з незадовільною видимістю з боку підходу поїздів повинен встановлюватись додатковий сигнальний знак "С". Порядок встановлення знаків "С" визначається АТ «Укрзалізниця». | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.25 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | пересічення колій в одному рівні, а також примикання  колій, під'їзних і з'єднуючих колій до головних колій на перегонах і станціях повинні мати запобіжні тупики або охоронні стрілки.  Примикання під'їзних та з'єднуючих колій до приймально-відправних й інших станційних колій для запобігання мимовільного виходу рухомого складу на станцію або перегін повинні  мати запобіжні тупики, охоронні стрілки, скидальні башмаки або стрілки.  Корисна довжина запобіжних тупиків має бути не меншою 50 м.  На перегонах, що мають затяжні спуски, а також на станціях, що обмежують такі перегони, при необхідності будуються уловлюючі тупики за проектами, затвердженими АТ «Укрзалізниця».  Розвідні мости мають бути огороджені з обох боків запобіжними тупиками, скидальними башмаками або стрілками | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.30 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | Стрілочні переводи, які укладаються на перегонах  двоколійних колій, мають бути пошерсними для поїздів, які рухаються правильною колією.  У виняткових випадках при важких підходах примикаючих колій з дозволу начальника залізниці може допускатися укладання протишерсних стрілочних переводів | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.31 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | біля головних колій встановлюються сигнальні й колійні знаки. Біля стрілочних переводів та в інших місцях з'єднання колій встановлюються граничні стовпчики. Для позначення меж залізничної смуги відведення, а також для позначення на поверхні землі схованих споруд земляного полотна встановлюються особливі знаки.  Сигнальні знаки встановлюються з правого боку у напрямку руху, а колійні - з правого боку за рахунком кілометрів на відстані не менше 3100 мм від осі крайньої колії.  У виїмках (крім скельових) та на виходах з них (на довжині 100 м) колійні знаки мають встановлюватись на відстані не менше 5700 мм від осі крайньої колії. На електрифікованих ділянках сигнальні та колійні знаки можуть встановлюватись на опорах контактної мережі, крім тих опор, на яких встановлені світлофорні  головки, комплектні трансформаторні підстанції, роз'єднувачі й розрядники контактної мережі.  Граничні стовпчики встановлюються посередині між коліями в тому місці, де відстань між осями колій, що сходяться, складає 4100 мм. На існуючих станційних коліях, на яких не обертається рухомий склад побудований згідно з габаритом Т, дозволяється зберігати відстань 3810 мм. На перевантажувальних коліях із звуженим міжколійям граничні стовпчики встановлюються в тому місці, де ширина міжколійя досягає 3600 мм.  На кривих ділянках колії ці відстані мають бути збільшені у відповідності з нормами, встановленими Інструкцією із застосування габаритів наближення споруд.  Сигнальні колійні й особливі знаки мають бути затвердженого  АТ «Укрзалізниця» | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.33 | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 1.37 | приміщення чергового по станції має бути ізольованим. Правом входу до приміщення чергового по станції користуються тільки  начальник станції, особи, які безпосередньо працюють чи виконують свої службові обов'язки разом з черговим по станції, і працівники, що контролюють дії чергового по станції та справність приладів управління | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.5, другий абзац | | інфраструктура залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо утримання інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| **2** | **вимоги щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту** | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 | пасажирські, поштово-багажні, вантажно-пасажирські, військові та людські поїзди забезпечуються протипожежними засобами, засобами для надання першої медичної допомоги.  Состави пасажирських поїздів обладнуються радіостанціями для  зв’язку начальника (механіка-бригадира) з машиністом поїзда.  Норми та порядок забезпечення поїздів зазначеними засобами  затверджуються  АТ «Укрзалізниця» | | пункт 15.44 розділу 15 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | пасажирські поштово-багажні, вантажно-пасажирські, військові та людські поїзди протипожежними засобами забезпечені | |  |
| 2.2 | пасажирські, поштово-багажні, вантажно-пасажирські, військові та людські поїзди забезпечуються протипожежними засобами, засобами для надання першої медичної допомоги.  Состави пасажирських поїздів обладнуються радіостанціями для  зв’язку начальника (механіка-бригадира) з машиністом поїзда.  Норми та порядок забезпечення поїздів зазначеними засобами  затверджуються  АТ «Укрзалізниця» | | пункт 15.44 розділу 15 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | пасажирські поштово-багажні, вантажно-пасажирські, військові та людські поїзди засобами для надання першої медичної допомоги забезпечені | |  |
| 2.3 | порядок використання колій для приймання і відправлення поїздів має бути вказаний в технічно-розпорядчому акті станції | | абзац третій пункту 16.3 розділу 16 ПТЕ залізниць України, затверджених наказом № 411 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | порядок використання колій для приймання і відправлення поїздів, вказаний в технічно-розпорядчому акті станції, виконується | |  |
| 2.4 | Питання технічної експлуатації залізниць України регулюються також Інструкцією з сигналізації на залізницях України  та Інструкцією з руху поїздів та маневрової роботи на залізницях України.  Усі інструкції, які регулюють питання технічної експлуатації,  проектування та будівництва залізниць, споруд, пристроїв і  рухомого складу, мають відповідати вимогам цих Правил | | наказ № 411, пункт 3 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | забороняється допускати на локомотиви, у кабіни  управління моторвагонних поїздів, спеціального самохідного рухомого складу та інших рухомих одиниць, до сигналів, стрілок, апаратів, механізмів та інших пристроїв, які забезпечують безпеку  руху поїздів, а також у приміщення, звідки здійснюється управління  сигналами та цими пристроями, осіб, які не мають права доступу до  них.  управляти локомотивами, моторвагонними поїздами, спеціальним самохідним рухомим складом й іншими рухомими  одиницями, сигналами, апаратами, механізмами й іншими пристроями,  пов’язаними із забезпеченням безпеки руху поїздів, а також  переводити стрілки мають право тільки уповноважені на це працівники під час виконання ними службових обов’язків.  Працівники залізничного транспорту, які проходять у встановленому порядку стажування як другі особи, можуть допускатися до управління локомотивами, моторвагонними поїздами, спеціальним самохідним рухомим складом й іншими рухомими одиницями, сигналами, стрілками, апаратами й механізмами та іншими пристроями, пов'язаними із забезпеченням безпеки руху поїздів, тільки під наглядом і під особисту відповідальність працівників, які безпосередньо обслуговують ці пристрої | | наказ № 411, розділ 1, пункт 1.6 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | особи, які влаштовуються на роботу на залізничний транспорт на роботу, пов'язану з рухом поїздів, повинні пройти професійне навчання, а працівники локомотивних бригад і поїзні диспетчери, крім того, професійний відбір, витримати перевірку і в майбутньому періодично перевірятися на знання  - Правил технічної експлуатації залізниць України  - Інструкції з сигналізації на залізницях України ;  - Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України ;  - посадових інструкцій та інших документів, які встановлюють обов'язки працівників;  - правил та інструкцій з охорони праці;  - Положення про дисципліну працівників залізничного транспорту України.  Усі інші працівники повинні знати загальні обов'язки працівників залізничного транспорту, передбачені цими Правилами, Правила та інструкції з охорони праці, посадові інструкції та інші документи, які встановлюють обов'язки працівників.  Працівники залізничного транспорту, на яких у порядку ущільнення робочого дня або суміщення професій покладається виконання додаткових обов'язків, пов'язаних з рухом поїздів, допускаються до цієї роботи тільки після перевірки їх знань відповідних правил та інструкцій.  Перелік посад і професій, для заняття яких працівники підлягають перевірці, передбаченій цим пунктом, обсяг знань для кожної посади (професії), порядок проведення перевірок при прийнятті на роботу та періодичних встановлюється Міністерством  транспорту України | | наказ № 411, розділ 1, пункт 1.7 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | не допускається виконання обов’язків працівниками  залізничного транспорту, які перебувають у стані алкогольного, токсичного або наркотичного сп’яніння.  Особи, виявлені у такому  стані, негайно усуваються від роботи на них накладається дисциплінарне стягнення. | | наказ № 411, розділ 1, пункт 1.10, | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 4 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | заново побудовані та реконструйовані лінії, споруди, пристрої та будівлі повинні бути прийняті в постійну експлуатацію  приймальними комісіями відповідно до Правил приймання в експлуатацію закінченого будівництва об'єктів залізничного транспорту та метрополітенів.  Заново побудовані та реконструйовані споруди і пристрої вводяться в дію тільки після перевірки знання працівниками, які  обслуговують ці споруди та пристрої, технічної документації, що встановлює порядок їх роботи та забезпечує безпеку руху (технічно-розпорядчі акти, інструкції для роботи) | | наказ № 411, розділ 2, пункт 2.3 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | навантажений на відкритому рухомому складі вантаж (з урахуванням упаковки та закріплення) повинен розміщуватися у межах габаритів навантаження, визначених АТ «Укрзалізниця».  Вантажі, які не можуть бути розміщені на відкритому рухомому складі в межах габаритів навантаження, перевозяться згідно з порядком, встановленим АТ «Укрзалізниця»  Для перевірки правильності розміщення вантажів у межах зазначеного габариту в місцях масового навантаження (на під'їзних коліях, у морських і річкових портах), на станціях перевантаження встановлюються габаритні ворота.  Розвантажені та підготовлені до навантаження біля колії вантажі укладаються і закріплюються таким чином, щоб габарит наближення споруд не порушувався.  Вантажі (крім баласту, розвантаженого для робіт на колії) при висоті до 1200 мм мають знаходитися від зовнішньої грані головки крайньої рейки не ближче 2,0 м, а при більшій висоті - не ближче 2,5 м | | наказ № 411, розділ 2, пункт 2.6 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | Контроль за станом колії та споруд на залізницях мають  здійснювати лабораторії дефектоскопії, мостовипробні, тунелеобстежувальні, колієобстежувальні, габаритообстежувальні, обстежувальні водолазні станції, для чого мають застосовуватися колієвимірювальні вагони й візки, вагони-дефектоскопи, дефектоскопні візки. Періодичність перевірки головних колій колієвимірювальними вагонами встановлюється окремою інструкцією АТ «Укрзалізниця».  Періодичність перевірки головних колій колієвимірювальними  вагонами встановлюється начальником залізниці, але не менш ніж два  рази на місяць по маршруту прямування пасажирських поїздів зі  швидкістю більше 60 км/год.  Норми утримання колії шириною 1435 мм, експлуатація суміщеної колії із шириною колії 1520 мм та 1435 мм установлюються  за чинними в Україні нормами | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.12 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | черговий переїзду повинен забезпечувати безпеку руху поїздів і транспортних засобів на переїзді, своєчасно відкривати й закривати шлагбаум та подавати встановлені сигнали, наглядати за станом поїздів, що проїжджають у порядку, визначеному Міністерством інфраструктури України | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.27, абзац перший | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | у разі виявлення несправності, яка загрожує безпеці руху, черговий переїзду зобов’язаний вжити заходів для зупинки поїзда, а якщо відсутній  сигнал, що означає хвіст поїзда, доповісти про це черговому по станції, а на ділянках, обладнаних диспетчерською централізацією - поїзному диспетчеру | | наказ № 411, розділ 3, пункт 3.27, абзац другий | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | у пунктах, встановлених начальником залізниці, мають бути в постійній готовності:  відбудовні поїзди для поновлення нормального руху і ліквідації наслідків зіткнень і сходу з рейок рухомого складу, спеціальні автомотриси, дрезини і автомобілі для відбудови колії і пристроїв електропостачання, вагони й автомобілі ремонтно-відбудовних летючок зв'язку, аварійно-польової команди;  пожежні поїзди і пожежні команди для запобігання і гасіння пожеж.  Забороняється займати рухомим складом колії постійної стоянки  відновних і пожежних поїздів, спеціальні автомотриси та дрезин,  призначених для ведення відновних робіт | | наказ № 411, розділ 4, пункт 4.4 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | у службових спорудах та приміщеннях, призначених для працівників, пов'язаних з рухом поїздів (чергових по станціях, маневрових диспетчерів, працівників дистанції сигналізації і зв'язку тощо), мають бути забезпечені необхідні умови для роботи.  У службових приміщеннях чергових по станціях дозволяється встановлювати прилади управління і контролю, в тому числі  апаратуру автоматизованого робочого місця, що безпосередньо відноситься до роботи чергового по станції, а також пульти  централізованого управління освітленням та дистанційного управління секційними роз'єднувачами і стійками телемеханіки. Розміщення іншого обладнання й апаратури допускається у виключних випадках з дозволу начальника дирекції залізничних перевезень  (начальника залізниці).  Приміщення для працівників, які обслуговують пасажирів,  вантажовідправників та вантажоодержувачів, повинні мати зручний  доступ для швидкого виконання операцій. Приміщення, призначенні  для обслуговування пасажирів, категорично забороняється займати  для інших потреб | | наказ № 411, розділ 5, пункт 5.2 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | огляд споруд, пристроїв і службово-технічних будівель здійснюється працівниками, які безпосередньо їх обслуговують, а також начальниками станцій, депо, дистанцій чи дільниць, у підпорядкуванні яких перебувають ці споруди та пристрої, згідно з  порядком і в терміни, визначені відповідними положеннями й інструкціями.  Головні та приймально-відправні колії, стрілочні переводи на головних та приймально-відправних коліях, крім того, щомісячно в першій декаді повинні оглядатися комісією під головуванням  начальника станції у складі колійного майстра та електромеханіка СЦБ. Результати огляду й заходи, необхідні для усунення виявлених несправностей, заносяться до спеціального журналу, у якому  зазначаються також терміни усунення несправностей і виконання намічених заходів | | наказ № 411, розділ 8, пункт 8.1 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | начальники залізниць, служб, дирекції залізничних  перевезень і керівники лінійних підприємств повинні систематично  перевіряти у підвідомчих підрозділах стан господарства, дотримання  трудової дисципліни і вживати необхідних заходів, що гарантують утримання усіх споруд та пристроїв у справному стані, виконання  технології роботи, забезпечення безпеки руху і вимог охорони праці.  Порядок проведення таких перевірок з оглядом при цьому споруд, пристроїв, службово-технічних будівель і їх періодичність  визначаються начальником залізниці.  Безпосередньо начальником  залізниці огляд має здійснюватися не рідше одного разу на рік, а  начальником дирекції залізничних перевезень - двох разів на рік | | наказ № 411, розділ 8, пункт 8.2 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | будь-які перешкоди для руху (місце, що вимагає зупинки)  на перегоні і станції, а також місце виконання робіт, небезпечне для руху, що вимагає зупинки чи зменшення швидкості мають бути огороджені сигналами з обох боків незалежно від того, очікується поїзд (маневровий состав) чи ні.  Забороняється:  розпочинати роботу до огородження сигналами перешкод або місця виконання робіт, небезпечних для руху;  знімати сигнали, що огороджують перешкоди або місце виконання робіт, до усунення перешкоди, повного завершення робіт, перевірки стану колії, контактної мережі і дотримування габариту.  Порядок огородження перешкод і місць виконання робіт  визначається Інструкцією з сигналізації на залізницях | | наказ № 411, розділ 8, пункт 8.5 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | для встановлення й охорони переносних сигналів, які  огороджують місце виконання робіт на колії, керівник робіт виділяє  сигналістів з числа працівників бригади, що склали відповідні  іспити. Сигналісти повинні мати головні убори оранжевого кольору,  що відрізняються від загальноприйнятих для інших працівників залізниці.  В умовах виконання робіт на колії розгорнутим фронтом, а також на кривих ділянках малого радіусу, виїмках і інших місцях з  поганою видимістю сигналів і на ділянках з інтенсивним рухом поїздів керівник робіт зобов'язаний встановити зв'язок (телефонний  чи по радіо) з працівниками, які знаходяться біля сигналів, що  огороджують місце робіт. Сигналісти і керівники робіт повинні мати  при собі переносні радіостанції. Порядок забезпечення зв'язком  місць виконання робіт встановлюється начальником залізниці | | наказ № 411, розділ 8, пункт 8.6 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | порядок використання технічних засобів станції  визначається технічно-розпорядчим актом, що регламентує безпечне і  безперешкодне приймання, відправлення та проходження поїздів через  станцію, безпеку внутрішньостанційної маневрової роботи і  дотримання вимог техніки безпеки. Порядок, що встановлюється технічно-розпорядчим актом, є  обов’язковим для працівників усіх служб | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.1 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | технічно-розпорядчий акт станції складається начальником станції на підставі інструкції АТ «Укрзалізниця» відповідності з цими Правилами, Інструкцією з сигналізації та Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях.  Технічно-розпорядчий акт станції перевіряється помічником начальника (спеціалістом) відділу перевезень з безпеки руху і  затверджується.  для станцій сортувальних і пасажирських, а також вантажних та дільничних позакласних і 1-го класу - начальником служби перевезень залізниці і, крім того, для зазначених станцій погоджується керівниками локомотивних та вагонних депо, дистанцій  колії, сигналізації та зв'язку, електропостачання;  для решти станцій - начальником відділу перевезень дирекції залізничних перевезень (начальником служби перевезень залізниці).  До технічно-розпорядчого акта додаються масштабний або схематичний план станції, необхідні документи та інструкції.  витяги з технічно-розпорядчого акта, а для чергового по станції копії, засвідчені начальником станції, мають знаходитися в  приміщеннях чергового по станції, маневрового диспетчера, чергових  парків та сортувальних гірок, виконавчих постів централізації, стрілочних постів, чергового локомотивного депо та оглядачів вагонів. Витяги мають містити дані, необхідні для відповідних  працівників | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.2 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | стрілки, розташовані на головних та приймально-відправних коліях, а також охоронні мають перебувати у нормальному положенні  Нормальним положенням стрілок є:  вхідних на головних коліях станцій одноколійних ліній - напрямок з кожного кінця станції на різні колії;  вхідних на головних коліях станцій двоколійних ліній - напрямок на відповідні головні колії;  усіх інших на головних коліях перегонів та станцій, за винятком стрілок, що ведуть до запобіжного та вловлюючого тупиків,  - напрямок на відповідні головні колії;  тих, що ведуть до запобіжних та вловлюючих тупиків,- напрямок до цих же тупиків.  На станціях малодіяльних ліній, де обслуговування двох стрілочних постів виконується одним черговим стрілочного поста, а також, де в штатному розкладі не передбачені працівники господарства служби перевезень, нормальне положення вхідних стрілок на головних коліях одноколійних ліній встановлюється начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці).  Нормальне положення стрілок визначається знаком плюс у таблицях взаємозалежності положення стрілок і сигнальних показань світлофорів у маршрутах. Крім того, для станцій з нецентралізованими стрілками нормальне їх положення визначається в  технічно-розпорядчому акті станції та витягах з нього. У необхідних випадках начальником станції встановлюється нормальне положення нецентралізованих стрілок, що не включені в залежність  від сигналів та маршрутів і ведуть до станційних колій, визначених для стоянки відбудовних та пожежних поїздів, вагонів з  небезпечними вантажами класу I (вибухові матеріали) тощо.  Установлене нормальне положення позначається на станинах стрілок і на кожухах приводів стрілок електричної централізації.  Стрілки в інше положення можуть переводитися за умов:  приготування маршрутів для приймання та відправлення поїздів;  маневрової роботи;  зайнятості колій рухомим складом;  необхідності огородження місць перешкод та виконання робіт на станційних коліях;  очищення, перевірки та ремонту стрілок.  На станціях з електричною централізацією встановлення стрілок  у нормальне положення необов'язкове за винятком стрілок, що ведуть  до запобіжних та вловлюючих тупиків, скидальних стрілок, що мають встановлюватися в нормальне положення пристроями автоматичного  повернення, а при їх відсутності - черговим по станції | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.3 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | стрілочні переводи на станційних коліях, в тому числі стрілочні переводи на примиканні колій, що передаються у підпорядкування інших служб та організацій, перебувають в розпорядженні начальника станції.  Стрілочні переводи на коліях інших служб та установ перебувають в розпорядженні начальників відповідних підрозділів залізниць та установ  начальники станцій і відповідних підрозділів повинні забезпечити утримання стрілочних переводів, що знаходяться в їх розпорядженні, у чистому та справному стані, а також чистоту,  справність дії та добре освітлення стрілочних покажчиків | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.11 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | розподіл обов’язків по розпорядженню маневрами визначається в технічно-розпорядчому акті станції | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.13 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | забороняється машиністу локомотива, спеціального  самохідного рухомого складу, які виконують маневри, приводити в  рух локомотив або спеціальний самохідний рухомий склад без  отримання вказівки керівника маневрів особисто, через радіозв’язок, пристрої двостороннього паркового зв’язку або сигналу, що подається ручними сигнальними приладами. Крім вказівки або сигналу керівника маневрів, до виїзду на стрілки  централізованих маневрових маршрутів машиніст повинен переконатися  в наявності показання маневрового світлофора, що дозволяє рух, а  на нецентралізовані стрілки - одержати від чергового стрілочного поста сигнал або повідомлення (особисто, через радіозв’язок, пристрої двостороннього паркового зв’язку) про готовність стрілок до маневрових переміщень. За відсутності маневрових світлофорів  перед виїздом на централізовані стрілки машиніст повинен отримати  повідомлення про готовність стрілок для маневрових переміщень від  чергового по станції (особисто, через радіозв’язок, пристрої  двостороннього паркового зв’язку або передане через керівника маневрів).  На станціях з електричною централізацією стрілок і сигналів у випадках передачі стрілок з центрального на місцеве управління виїзд на стрілки дозволяється за вказівкою або сигналом  працівника, на якого покладено переведення цих стрілок.  Основні положення використання пристроїв радіозв’язку та  двостороннього паркового зв’язку за умови маневрової роботи  передбачаються Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.15 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | маневри здійснюються зі швидкістю не більше як:  60 км/год - за умови прямування вільними коліями окремих локомотивів і локомотивів з вагонами, що причеплені позаду, з включеними та випробуваними автогальмами;  40 км/год - за умови руху локомотива з вагонами, що  причеплені позаду, а також при слідуванні одиночного спеціального самохідного рухомого складу або з причепленими до нього позаду вагонами, по вільних коліях;  25 км/год - за умови руху вагонами вперед по вільних коліях, а також відбудовних і пожежних поїздів;  15 км/год - за умови руху з вагонами, що зайняті людьми, а також з негабаритними вантажами бокової та нижньої негабаритності 4-го, 5-го та 6-го ступенів;  5 км/год - за умови маневрів поштовхами, у разі прямування одного відчепу вагонів до іншого в підгірковому парку;  3 км/год - за умови підходу локомотива або спеціального самохідного рухомого складу (з вагонами або без них) до вагонів, а  також у разі підходу до інших відчепів з вантажами окремих категорій.  Швидкість пересування рухомого складу на вагонних вагах залежно від конструкції ваг визначається в технічно-розпорядчому  акті станції.  Швидкість розпуску вагонів на сортувальних гірках за умов різних сигналів гіркових світлофорів, а також умови, що  забезпечують безпеку руху та збереження рухомого складу, визначаються начальником залізниці залежно від технічного  обладнання гірок та місцевих умов.  Маневри поштовхами та розпуск з сортувальної гірки вагонів з вантажами окремих категорій, зазначених у «Правилах перевезення вантажів», «Правилах перевезення небезпечних вантажів», «Правилам перевозки опасных грузов» додатку 2 до СМГС, згідно з  Правилами перевезення вантажів, рефрижераторних вагонів та секцій, мають виконуватися з особливою обережністю відповідно до порядку, що визначається Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.16 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | маневри на головних коліях або з перетинанням їх, а  також з виходом за вихідні стрілки можуть допускатися у кожному випадку тільки з дозволу чергового по станції за умови закритих відповідних вхідних світлофорів, що відгороджують вхід на колії та стрілки, на яких виконуються маневри.  Забороняються маневри з виходом состава за межі станції на перегін на одноколійних і на неправильній колії на двоколійних ділянках без наказу поїзного диспетчера і усної згоди чергового по  сусідній станції та без встановленого дозволу, що видається машиністу. Маневри з виходом состава за межі станції правильною  колією на двоколійних ділянках дозволяються за згодою поїзного диспетчера за усним дозволом чергового по станції. На станціях, де на щоглі вхідного світлофора в бік осі станції є спеціальний маневровий світлофор, вихід маневруючого состава за межі станції виконується за його сигналом | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.17 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | маневри на станційних коліях, розташованих на ухилах, де створюється небезпека виходу рухомого складу на перегін,  виконуються з постановкою локомотива з боку ухилу з ввімкненням і випробуванням автогальм вагонів. За неможливості постановки локомотива з боку ухилу маневри на таких коліях мають виконуватися  шляхом осаджування, автогальма вагонів мають бути включені та  випробувані. Порядок виконання маневрів, який забезпечує безпеку  руху на станціях, що мають такі колії, встановлюється Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи і зазначається в технічно-розпорядчому акті станції | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.18 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | на станціях, що мають гіркові пристрої для сортування вагонів, маневри виконуються відповідно до інструкцій, що затверджені начальником дирекції залізничних перевезень  (начальником залізниці).  Забороняється виконувати маневри поштовхами і розпускати з гірки:  вагони, що зайняті людьми, крім вагонів з провідниками (командами), які супроводжують вантажі;  вагони з вантажами окремих категорій, зазначених у «Правилах перевезення вантажів», «Правилах перевезення небезпечних вантажів», «Правилам перевозки опасных грузов» додатку 2 до СМГС;  платформи та піввагони, що завантажені вантажами бокової та нижньої негабаритності 4-го, 5-го, 6-го ступенів і вантажами з  верхньою негабаритністю  3-го ступеня, завантажені транспортери;  локомотиви в недіючому стані, моторвагонний рухомий склад, состави рефрижераторних поїздів, пасажирські вагони, крани на залізничному ходу;  вагони і спеціальний рухомий склад, що мають трафарет «З гірки не спускати»;  вагони з несправностями, що загрожують безпеці руху. Зазначений рухомий склад може прямувати через сортувальну гірку тільки з маневровим локомотивом | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.19 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | забороняється пропускати через сортувальні гірки:  завантажені та порожні транспортери, що мають 12 і більше осей, завантажені транспортери зчіпного типу вантажопідйомністю 120 т за наявності в зчепі однієї чи двох проміжних платформ, а також рухомий склад, що має трафарет «Через гірку не пропускати» | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.20 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | рухомий склад на станційних коліях має розміщуватися в межах, що позначені граничними стовпчиками.  Состави поїздів, що стоять на станційних коліях без  локомотива, локомотиви та моторвагонний рухомий склад у неробочому  стані, а також вагони і спеціальний рухомий склад мають бути надійно закріплені від виходу гальмовими башмаками, ручними гальмами або іншими засобами закріплення що визначаються  АТ «Укрзалізниця». Порядок закріплення вагонів і составів визначається Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи і зазначається в  технічно-розпорядчому акті станції з врахуванням місцевих умов.  У вагонів, що стоять на станції й не зайняті під вантажними операціями, а також не знаходяться під очищенням, дезинфекцією та в ремонті, двері мають бути замкнені | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.21 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | вагони з вантажами окремих категорій, зазначених у «Правилах перевезення вантажів», «Правилах перевезення небезпечних вантажів», «Правилах перевозки опасных грузов» додатку 2 до СМГС, при виконанні маневрів повинні мати  відповідне прикриття з  вагонів з безпечними вантажами або з порожніх вагонів.  Вагони з небезпечними вантажами класу I (вибухові матеріали) та цистерни зі зрідженими газами за умов їх стоянки на станції  поза поїздами, за винятком тих, що знаходяться з метою накопичення на коліях сортувальних парків, мають розміщуватися на особливих  коліях. Такі вагони мають бути зчеплені, надійно закріплені від виходу і огороджені переносними сигналами зупинки.  Стрілки, що ведуть на колії стоянки таких вагонів, установлюються в положення, що унеможливлює заїзд на цю колію.  При перебуванні вагонів з небезпечними вантажами класу I (вибухові матеріали) та цистерн зі зрідженими газами під накопиченням на коліях сортувальних парків, слід вжити особливих  запобіжних заходів, що встановлені «Правилами перевезення вантажів», «Правилами перевезення небезпечних вантажів», «Правилами перевозки опасных грузов» додатком 2 до СМГС та Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.22 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | рухом локомотива, що виконує маневри, повинен керувати тільки один працівник - керівник маневрів, який відповідає за  правильне їх виконання.  Керівник маневрів зобов’язаний:  довести план маневрової роботи до локомотивної бригади;  точно та своєчасно виконувати завдання щодо маневрової роботи;  забезпечувати правильне розташування та узгодженість дій усіх  працівників, які беруть участь у виконанні маневрів, на основі  ознайомлення їх з планом та способами виконання майбутньої маневрової роботи;  формувати поїзди в точній відповідності з вимогами цих Правил і відповідних інструкцій та вказівок АТ «Укрзалізниця»;  організувати маневрову роботу так, щоб були забезпечені безпека руху, особиста безпека працівників, які зайняті на  маневрах, збереження рухомого складу та вантажу. Маневри з вагонами, що зайняті людьми, негабаритними та небезпечними вантажами класу I (вибухові матеріали), виконувати з особливою обережністю.  На станціях в залежності від колійного розвитку, характеру та обсягу маневрової роботи колії розподіляються на маневрові райони.  На проміжних станціях маневрова робота може виконуватися під  керівництвом головного кондуктора, роз’їзного складача або працівника, який виконує їх обов’язки.  Маневровими переміщеннями локомотива, що не обслуговується  складальною бригадою або головним кондуктором, керує працівник,  який має право очолювати здійснення маневрів у цьому районі, або, за його вказівкою, сигналіст (черговий стрілочного поста).  Маневрові переміщення спеціального самохідного рухомого складу по  станційних коліях проводяться у відповідності з Інструкцією з руху  поїздів і маневрової роботи на залізницях України. Швидкість переміщення самохідного рухомого складу з причепленими до них вагонами або платформами, а також кількість їх, установлюється у відповідності з вимогами інструкції з його експлуатації | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.23 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | локомотивна бригада в разі виконання маневрів  зобов’язана:  точно та вчасно виконувати завдання на маневрову роботу;  уважно стежити за сигналами, що подаються, точно та вчасно  виконувати сигнали та вказівки про переміщення;  уважно стежити за людьми, які знаходяться на коліях,  положенням стрілок та розміщенням рухомого складу;  забезпечувати безпеку виконання маневрів та збереження рухомого складу | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.24 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | локомотивні бригади, які працюють зі збірними,  вивізними та передавальними поїздами, а також виділені для  проведення маневрової роботи кондуктори та складальні бригади повинні знати порядок маневрової роботи на станції, що зазначений в технічно-розпорядчому акті. Порядок ознайомлення локомотивних та складальних бригад і кондукторів з умовами маневрової роботи,  зазначеними у технічно-розпорядчому акті станцій, визначається начальником дирекції залізничних перевезень (начальником  залізниці) | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.25 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | поїзди мають формуватися відповідно до цих Правил,  графіку руху та плану формування поїздів. Норми ваги й довжини вантажних поїздів за напрямками і за кожною ділянкою визначається графіком руху та планом формування поїздів і мають відповідати  типу локомотива, профілю колії на ділянках обертання поїздів та корисній довжині приймально-відправних колій на станціях цих ділянок, а на електрифікованих ділянках - умовам електропостачання.  Порядок формування та пропускання довгосоставних поїздів, великовагових, з’єднаних поїздів, а також вантажних поїздів підвищеної ваги й довжини визначається начальником залізниці відповідно до інструкції  АТ «Укрзалізниця».  Норми ваги і довжини пасажирських поїздів далекого і місцевого сполучення і порядок розміщення вагонів у них  зазначаються в книжках розкладу руху поїздів.  Порядок причеплення до пасажирських поїздів вагонів понад норми і прямування довгосоставних пасажирських поїздів  встановлюється  АТ «Укрзалізниця».  Вага та довжина поїздів визначаються згідно з таблицями, що затверджені АТ «Укрзалізниця». Ці таблиці вміщуються в книжках розкладу руху поїздів | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.26 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | формування вантажних поїздів здійснюється без  добирання вагонів за кількістю осей і вагою.  При формуванні великовагових і довгосоставних поїздів  легковагові і порожні вагони повинні ставитись в останню третину поїзда.  Формування поїздів, що будуть перетинати гірські перевали, визначається начальником залізниці.  У збірних поїздах вагони добираються групами за станціями призначення, а збірно-роздавальні вагони ставляться однією групою.  Моторвагонний рухомий склад в разі проходження в ремонт чи з ремонту ставиться у хвіст вантажного поїзда однією групою.  Вагони з небезпечними вантажами ставляться у вантажні поїзди у відповідності з умовами перевезень | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.32 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | пасажирські та вантажні вагони, що зайняті людьми,  крім службових і з провідниками (командами), які супроводжують вантажі, ставляться у вантажні поїзди однією групою і повинні мати прикриття від локомотива, відкритого рухомого складу з рейками,  балками, колодами й іншими подібними вантажами, що можуть зрушитись від різких поштовхів та зупинок, і з хвоста поїзда не менше одного вагона.  Порядок перевезення людей у вантажних поїздах визначається  АТ «Укрзалізниця» | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.33 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | при постановці у вантажні поїзди вагонів, що зайняті  людьми, а також вагонів з вантажами окремих категорій, що вимагають особливої обережності, вони повинні мати відповідне прикриття | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.35 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | порядок розміщення та прямування у поїздах вагонів з негабаритними вантажами і спеціального рухомого складу визначається інструкціями АТ «Укрзалізниця» | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.36 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | у господарчих поїздах, які прямують з роботою на  перегоні, для проїзду кондукторів та керівників робіт мають ставитися вагони з перехідними площадками згідно з порядком, що визначений начальником дирекції залізничних перевезень  (начальником залізниці) | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.37 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | у пасажирських поїздах до автогальмової мережі мають  включатися всі вагони з автогальмами пасажирського типу, а у  вантажних і господарчих поїздах - усі вагони і спеціальний рухомий  склад з автогальмами вантажного типу.  Пасажирські поїзди мають експлуатуватися на  електропневматичному гальмуванні. При включенні у пасажирські  поїзди вагонів габариту РІЦ дозволяється прямування цих поїздів на  пневматичному гальмуванні згідно з порядком, що визначається  АТ «Укрзалізниця».  У всіх поїздах автогальма всіх локомотивів та тендерів паровозів (окрім тендерів, що прямують у непрацюючому стані й не  мають порожнього режиму гальмування), а також спеціального самохідного рухомого складу мають включатися до автогальмової мережі.  Порядок сумісного включення вагонів з автогальмами пасажирського і вантажного типу в автогальмову мережу в усіх поїздах, а також порядок включення повітророзподільників вагонів, локомотивів і спеціального самохідного рухомого складу на  відповідний режим гальмування визначаються  АТ «Укрзалізниця».  У вантажні і господарчі поїзди може ставитися рухомий склад, що не має гальм, але не більше 8 осей у одній групі, а в  хвості поїзда перед останніми двома вагонами - не більше 4 осей.  Останні два вагони мусять мати справно діючі ввімкнені автогальма | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.40 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | випробування автогальм у поїздах здійснюється:  повне з перевіркою стану гальмової магістралі та дії гальм у всіх вагонів:  на станціях формування перед відправленням поїзда;  після зміни локомотива та в разі причеплення його при зміні напрямку руху поїзда, на станціях, які розділяють суміжні гарантійні ділянки прямування вантажних поїздів при технічному  обслуговуванні состава без зміни локомотива;  перед видачею моторвагонного поїзда з депо чи після відстою  його без бригади на станції;  на станціях, що передують перегонам із затяжними спусками;  перед затяжними спусками 0,018 та крутішими повне випробування проводиться з десятихвилинною витримкою у загальмованому стані.  Перелік таких станцій визначається начальником залізниці.  Повне випробування електропневматичних гальм проводиться на станціях формування та обертання пасажирських поїздів від  стаціонарних пристроїв чи поїзного локомотива.  Скорочене випробування з перевіркою стану гальмової магістралі за дією гальм у двох хвостових вагонах:  після причеплення поїзного локомотива до состава, якщо попередньо на станції було виконане повне випробування автогальм  від компресорної установки чи локомотива;  після зміни кабіни управління моторвагонного поїзда та після  зміни локомотивних бригад, коли локомотив від поїзда не відчіплюється;  щоразу після роз’єднання рукавів у составі поїзда, перекриття кінцевого крана у составі після з’єднання рукавів внаслідок причеплення рухомого складу (в останньому випадку з перевіркою дії  гальм на кожному вагоні, що причіплюється);  у пасажирських поїздах після стоянки поїзда більше 20 хвилин, у разі падіння тиску в головних резервуарах нижче зарядного тиску гальмівної магістралі, після зміни кабіни управління чи після  передачі управління машиністу другого локомотива на перегоні після зупинки поїзда в зв’язку з неможливістю подальшого управління  рухом поїзда з головної кабіни;  у вантажних поїздах, якщо під час стоянки поїзда відбулося самовільне спрацювання автогальм чи зміна щільності гальмової  магістралі більше ніж на 20% від тієї, що зазначається у довідці  форми ВУ-45;  у вантажних поїздах після їх стоянки більше 30 хвилин.  Скорочене випробування електропневматичних гальм проводиться у пунктах зміни локомотива, локомотивних бригад та під час причеплення вагонів з перевіркою дії гальм кожного вагона, що був причеплений.  Після виконання повного чи скороченого випробування гальм, окрім того, на шляху прямування має виконуватися перевірка дії гальм у порядку, що визначений відповідною інструкцією  АТ «Укрзалізниця». Порядок включення в автогальмову мережу вагонів у поїздах  підвищеної ваги та довжини і з’єднаннях, спеціального рухомого  складу у складі вантажних і господарчих поїздів, а також випробування автогальм у таких поїздах визначається відповідними  інструкціями  АТ «Укрзалізниця» | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.41 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | після повного випробування автогальм у поїзді оглядач  вагонів вручає машиністу ведучого локомотива довідку форми ВУ-45  про забезпечення поїзда гальмами та справність їх дії. У довідці на поїзд зазначається номер хвостового вагона, того, біля якого зустрілися оглядачі, та час її видачі.  Про кожне повне випробування автогальм у моторвагонних поїздах робиться запис у журналі його технічного стану.  Після кожного скороченого випробування автогальм оглядач вагонів, а там, де ця посада не передбачена, черговий по станції,  головний кондуктор чи складач поїздів робить відмітку про скорочене випробування автогальм (включаючи відмітку про зміни состава, що сталися) у довідці форми ВУ-45, яку має машиніст.  У випадку, якщо у скороченому випробуванні автогальм не спрацюють гальма хоча б одного з двох хвостових вагонів,  працівник, якому доручено випробування автогальм, зобов’язаний вжити заходів, щоб не допустити відправлення поїзда.  На станціях, де посада оглядача вагонів не передбачена, до перевірки дії автогальм у пасажирських поїздах залучаються провідники вагонів, а у вантажних - працівники, яких навчили  виконувати операції з випробування автогальм (перелік посад визначається начальником залізниці).  Порядок спільних дій  локомотивної бригади та провідників вагонів пасажирських поїздів  після зупинки тривалістю понад 20 хвилин на перегонах і непередбачених розкладом зупиночних пунктах, порядок включення в автогальмову мережу вагонів у поїздах підвищеної ваги і довжини, а  також з’єднаних та порядок випробування автогальм у таких поїздах визначаються АТ «Укрзалізниця» | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.42 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | локомотиви мають бути забезпечені двома переносними радіостанціями, засобами пожежогасіння, необхідними сигнальними  пристроями, інструментами та іншим інвентарем згідно з нормами, що  затверджені  АТ «Укрзалізниця».  У випадку обладнання локомотива дводіапазонною або тридіапазонною радіостанцією достатньо мати на локомотиві одну  переносну радіостанцію.  Локомотиви та моторвагонні поїзди, крім того, мають бути забезпечені чотирма гальмовими башмаками на випадок необхідності  закріплення состава на перегоні.  На ділянках з ухилом, крутішим 0,012, порядок закріплення состава вантажного та вантажно-пасажирського поїзда на перегоні у випадку псування автогальм визначається начальником залізниці.  Спеціальний самохідний рухомий склад повинен бути забезпечений приладами, пристроями та інвентарем у відповідності з  переліком та нормами, що встановлені  АТ «Укрзалізниця» | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.45 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | діючі електровози та тепловози ставляться у голові поїзда та управляються машиністом з передньої кабіни. Тепловози, що мають одну кабіну управління, та паровози ставляться у голові  поїзда для руху переднім ходом.  У поїздах, що прямують з двома чи трьома діючими локомотивами по всій ділянці обертання, у голові поїзда ставиться локомотив, що має більш потужні компресори (пароповітряні насоси). Порядок постановки діючих локомотивів у поїздах підвищеної ваги та  довжини, а також причеплення до поїздів діючих локомотивів, які  прямують на частину ділянки, та умови їх обертання, що забезпечують безпеку руху, встановлюються начальником залізниці.  Для маневрових переміщень локомотивів з двома та більше кабінами управління чи тих, що працюють за системою багатьох  одиниць, начальник залізниці залежно від місцевих умов визначає  порядок управління локомотивом, що гарантує безпеку руху та людей.  Локомотиви, що зайняті на поїзній роботі, і спеціальний самохідний рухомий склад мають експлуатуватися у межах ділянок обертання. У виняткових випадках пропуск локомотивів і  спеціального самохідного рухомого складу на незакріплені ділянки  дозволяється лише з дозволу АТ «Укрзалізниця» | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.47 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | рух заднім ходом локомотивів і спеціального  самохідного рухомого складу, що мають одну кабіну управління, допускається тільки:  в поїздах господарчих, відбудовних, пожежних, передавальних і вивізних;  в разі прямування на під’їзних та з’єднувальних коліях;  в разі виконання маневрів;  в разі прямування другим локомотивом в умовах подвійної тяги;  в разі відправлення поїзда із станцій, де немає пристроїв для повороту локомотива;  в разі повернення з поїздом назад на станцію відправлення після підштовхування;  в разі підштовхування поїздів з одного пункту в обидва напрямки, а також в разі підштовхування поїздів у межах станцій;  в разі виведення поїзда з перегону допоміжним локомотивом;  в разі прямування без вагонів | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.48 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | локомотиви і спеціальний самохідний рухомий склад, що відправляються в недіючому стані, мають бути підготовлені до  постановки у поїзд та включатися до них згідно з інструкцією  АТ «Укрзалізниця».  Недіючі локомотиви можуть ставитися слідом за ведучим локомотивом під час прямування двома чи більше залізницями у  кількості, що визначена  АТ «Укрзалізниця», а у межах однієї залізниці - начальником залізниці | | наказ № 411, розділ 15, пункт 15.49 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | рухом поїздів на ділянці повинен керувати тільки один працівник - поїзний диспетчер, який відповідає за виконання графіка руху поїздів на ділянці, яку він обслуговує.  Накази поїзного диспетчера підлягають безумовному виконанню працівниками, які безпосередньо зв’язані з рухом поїздів на цій  ділянці.  Забороняється давати оперативні накази з руху поїздів на ділянці поза поїзним диспетчером | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.1 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | кожна станція та колійний пост у частині керування  рухом поїздів і кожний поїзд мають знаходитися одночасно в розпорядженні тільки одного працівника: станція - чергового по  станції, а на ділянках, обладнаних диспетчерською централізацією, - поїзного диспетчера; пост - чергового поста, поїзд - машиніста  ведучого локомотива (моторвагонного поїзда, спеціального самохідного рухомого складу).  На станціях в залежності від колійного розвитку може бути декілька чергових по станції, постів чи парків, кожний з яких одноосібно розпоряджається рухом поїздів у межах свого району роботи. Розмежування районів управління на таких станціях і коло обов’язків, пов’язаних з рухом поїздів, кожного чергового по  станції, поста чи парку зазначаються у технічно-розпорядчому акті  станції.  На станціях машиніст ведучого локомотива (моторвагонного поїзда, спеціального самохідного рухомого складу) і всі інші  працівники, які обслуговують поїзд, підкоряються наказам чергового по станції, а на станціях ділянок, обладнаних диспетчерською  централізацією, - поїзного диспетчера | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.2 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | черговий по станції зобов’язаний забезпечити наявність вільних колій для своєчасного приймання поїздів. За будь-яку не  зумовлену необхідністю затримку поїзда біля закритого вхідного сигналу черговий по станції несе відповідальність.  Забороняється займати приймально-відправні колії окремими вагонами або групами вагонів, відчеплених від поїздів, що проходять, і призначеними для подачі під навантаження,  вивантаження, ремонт та інші операції.  На проміжних станціях тимчасове зайняття  приймально-відправних колій окремими вагонами чи групами вагонів може бути допущене тільки з дозволу поїзного диспетчера.  Забороняється займати вловлюючі тупики будь-яким рухомим складом, а запобіжні тупики - пасажирськими і вантажними вагонами,  що зайняті людьми, вантажними вагонами з небезпечними вантажами | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.4 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | начальник станції зобов’язаний контролювати роботу чергових по станції, операторів постів централізації, сигналістів  та чергових стрілочних постів по виконанню операцій, пов’язаних з  прийманням та відправленням поїздів і проведенням маневрів,  особливо в умовах порушення нормальної роботи пристроїв СЦБ.  Начальник станції повинен так організувати роботу чергових по станції, щоб за безумовного забезпечення безпеки руху не допускалися затримки поїздів.  Приміщення чергового по станції має бути ізольованим. Правом входу до приміщення чергового по станції користуються тільки начальник станції, особи, які безпосередньо працюють чи виконують свої службові обов'язки разом з черговим по станції, і працівники, що контролюють дії чергового по станції та справність приладів управління.  На станціях, де не передбачені в штаті працівники служби перевезень, операції з приймання і відправлення поїздів, проведення маневрів, технічного обслуговування стрілочних переводів, обслуговування пасажирів, приймання і видачі вантажів  виконуються працівниками інших служб за порядком, який визначається начальником залізниці | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.5 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | приймання поїздів на станцію має проводитись на вільні колії, які призначені для цього технічно-розпорядчим актом  станції, і тільки при відкритому вхідному світлофорі, а пасажирських поїздів, крім того, на колії, обладнані колійними  пристроями автоматичної локомотивної сигналізації.  Порядок забезпечення безпеки руху пасажирських поїздів при прийманні на колії, не обладнані цими пристроями, визначається  начальником залізниці.  На окремих станціях при довжині колії, що достатня для установки двох моторвагонних поїздів, дозволяється розділяти колію маршрутним світлофором на дві частини, на які можуть прийматися ці  поїзди.  При зайнятті моторвагонним поїздом частини колії за  маршрутним світлофором, що розділяє колію приймання, другий  моторвагонний поїзд приймається на вільну частину до цього  світлофора за спеціальним сигналом на вхідному (маршрутному) світлофорі. Показання вхідного (маршрутного) світлофора мусять залежати від показань маршрутного світлофора, що розділяє колію приймання.  Одночасне приймання двох моторвагонних поїздів з протилежних напрямків на таку колію забороняється.  Перелік станцій, на яких допускається приймання моторвагонних поїздів на окремі частини колії, і порядок, що забезпечує безпеку пасажирів і безпеку руху поїздів, визначається начальником залізниці.  Визначений для цих станцій порядок приймання моторвагонних поїздів дозволяється також використовувати, приймаючи на станцію  поодинокі локомотиви та дрезини незнімного типу.  Для приймання на станцію підштовхуючих локомотивів та локомотивів, що йдуть у розміщене на станції депо, чи локомотивів, що йдуть із депо під состави поїздів, можуть встановлюватися певні частини колій. Станції та порядок приймання, що забезпечує безпеку руху, визначаються начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці).  У необхідних випадках допускається приймання відбудовних та пожежних поїздів, допоміжних локомотивів, локомотивів без вагонів, снігоочисників, спеціального самохідного рухомого складу, а також  господарчих поїздів (під час виконання робіт із закриттям перегону) на вільні частини станційних колій. Порядок приймання  цих поїздів, що забезпечує безпеку руху, визначається Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.6 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | черговому по станції забороняється відкривати вхідний світлофор, не впевнившись в тому, що маршрут для приймання поїзда готовий, стрілки замкнені, колія приймання вільна і маневри на  стрілках маршруту приймання припинені.  Вхідний світлофор має відкриватися черговим по станції особисто або за його наказом оператором поста централізації. На ділянках, обладнаних диспетчерською централізацією, вхідний  світлофор відкривається поїзним диспетчером.  Вхідний світлофор має закриватися автоматично після проходу його першою колісною парою поїзда, що прибуває, а на станціях, що  не мають електричних рейкових кіл, - черговим по станції, оператором поста централізації чи черговим стрілочного поста після  проходження світлофора усім составом поїзда, що прибуває | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.7 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | приймання поїзда на станцію при забороняючому показанні або погаслих основних вогнях вхідного світлофора може бути  здійснено за запрошувальним сигналом, за спеціальним дозволом  чергового по станції тільки у виключних випадках і у відповідності з порядком, передбаченим Інструкцією з руху поїздів і маневрової  роботи.  Швидкість руху поїзда під час приймання на станцію за запрошувальним сигналом або за спеціальним дозволом чергового по  станції має бути не більшою 20 км/год, при цьому машиніст  зобов’язаний вести поїзд з особливою пильністю і готовністю негайно зупинитись, якщо зустрінеться перешкода для подальшого руху | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.8 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | черговий по станції, а на ділянках з диспетчерською  централізацією - поїзний диспетчер перед прийманням поїзда  зобов’язаний:  пересвідчитися у тому, що колія вільна для приймання поїзда;  припинити маневри з виходом на колію і маршрут приймання поїзда;  приготувати маршрут приймання поїзда;  відкрити вхідний світлофор;  у непередбачених ситуаціях викликати машиніста поїзда, що прибуває, по радіозв’язку і повідомити його про готовність маршруту приймання і показаннях вхідного, маршрутного та вихідного  світлофорів.  Порядок дії чергових по станціях і поїзних диспетчерів з виконання операцій, пов’язаних з прийманням поїзда визначається Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.9 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | одночасне приймання на станцію поїздів протилежних напрямків забороняється, якщо підхід до станції хоча б з одного  боку розміщений на затяжному спуску і при цьому маршрут приймання  поїзда з боку, протилежного цьому спуску, не ізольований від  маршруту приймання іншого поїзда (запобіжним тупиком або взаємним розміщенням колій).  На проміжних станціях двоколійних і багатоколійних ліній  одночасне приймання поїздів протилежних напрямків, крім того,  забороняється, коли продовження маршруту приймання поїзда, що  прямує з боку колії, де протягом гальмової путі спуск крутіше 0,006, перетинає маршрут приймання пасажирського,  поштово-багажного, вантажно-пасажирського чи людського поїзда.  На станціях, де не допускається одночасне приймання поїздів, у випадку одночасного підходу першим приймається поїзд, для якого умови зупинки біля закритого вхідного сигналу або зрушення з місця  менш сприятливі | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.10 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | поїзд, що прибуває на станцію має бути зупинений між вхідним сигналом і граничним стовпчиком колії приймання, а там, де  немає вихідного сигналу, - між граничними стовпчиками.  Якщо хвіст поїзда залишиться за граничним стовпчиком, сигналіст або черговий стрілочного поста зобов’язаний негайно  доповісти про це черговому по станції, який вживає заходів для розміщення поїзда в межах корисної довжини колії приймання.  На станціях з електричною централізацією стрілок контроль за розміщенням поїзда в межах корисної довжини колії приймання  здійснює черговий по станції, а на ділянках з диспетчерською централізацією - поїзний диспетчер за показаннями контрольних приладів.  Якщо поїзд неможливо розмістити в межах корисної довжини колії приймання, черговий по станції зобов’язаний вжити заходів, що забезпечують безпеку переміщення рухомого складу на суміжних коліях | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.11 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | черговий по станції зустрічає кожний прибулий поїзд, стежить за його станом, наявністю і правильним показанням поїзних сигналів.  На станціях, де колії приймання поїздів віддалені або де за місцевими умовами черговий по станції не може зустрічати поїзд, їх повинні зустрічати сигналісти або чергові стрілочного поста.  Про прибуття поїзда на станцію в повному складі черговий по станції переконується з доповіді сигналіста, чергового стрілочного поста або особисто, а на станціях з централізацією стрілок (на  ділянках, не обладнаних автоматичним блокуванням) - ще й з  доповіді інших працівників, призначених начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці).  Після прибуття на станцію пасажирського, поштово-багажного, людського або вантажно-пасажирського поїзда черговий по станції, а  на ділянках, обладнаних диспетчерською сигналізацією, - поїзний  диспетчер вживає необхідних заходів, спрямованих на забезпечення безпеки руху цих поїздів, передбачених в технічно-розпорядчому акті станції.  На ділянках з диспетчерською централізацією, де немає  чергових по станції, а на станціях, розміщених на ділянках з автоматичним блокуванням, де черговий по станції за місцевими  умовами не може зустрічати поїзд і немає інших працівників  (сигналістів, чергових стрілочного поста), прибуття поїздів  контролюється за показаннями приладів управління, крім того  прибуття на станцію поїзда в повному складі має контролюватися машиністом поїзного локомотива за показаннями приладів, що  характеризують цілісність гальмової магістралі.  Перелік станцій, де чергові по станції можуть не зустрічати поїзди, і умови забезпечення безпеки руху під час приймання  поїздів встановлюються начальником дирекції залізничних перевезень  (начальником залізниці) | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.12 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | час фактичного прибуття або проходження кожного поїзда та його номер черговий по станції зобов’язаний занести до журналу руху поїздів і негайно сповістити чергового сусідньої станції, що відправила поїзд, чергового по станції, на яку поїзд був  відправлений та поїзного диспетчера і, крім того, забезпечити передачу відповідної інформації в автоматизовану систему  управління.  На ділянках з інтенсивним рухом порядок передачі відомостей про прибуття та відправлення поїздів встановлюється Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.13 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | черговому по станції забороняється відправляти поїзди на одноколійних і по неправильній колії на двоколійних ділянках  без згоди чергового по станції, на яку відправляється поїзд. На  одноколійних ділянках, обладнаних автоблокуванням, поїзди  відправляються за вказівкою поїзного диспетчера без попередньої  згоди чергового сусідньої станції після звільнення першої блок-ділянки.  На двоколійних ділянках відправлення поїздів проводиться за вказівкою чергового по станції, з якої поїзди відправляються  правильною колією, після одержання повідомлення про прибуття раніше відправленого поїзда, а при автоблокуванні - після  звільнення першої блок-ділянки. Попередня згода чергового по станції, на яку відправляється поїзд, не вимагається.  На обладнаних диспетчерською централізацією ділянках,  відправлення поїздів проводиться тільки за вказівкою поїзного  диспетчера.  Відправлення зі станції спеціального самохідного рухомого складу, що не обладнаний у відповідності з пунктом 9.10 цих Правил  пристроями безпеки, дозволяється за вказівкою поїзного диспетчера за умови вільних двох або більше блок-дільниць.  Порядок відправлення господарчих поїздів і спеціального самохідного рухомого складу зі станцій, що обмежують перегін,  проходження їх по цьому перегону до місця виконання робіт, який забезпечує безпеку руху, встановлюється Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.14 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | черговий по станції, а на ділянках з диспетчерською  централізацією - поїзний диспетчер перед відправленням поїзда  зобов’язаний:  упевнитися у тому, що перегін вільний, а за автоматичного блокування - вільна перша блок-ділянка;  припинити маневри з виходом на маршрут відправлення поїзда;  приготувати маршрут відправлення;  відкрити вихідний світлофор або надати машиністу інший дозвіл на зайняття перегону.  Порядок дій чергових по станції і поїзних диспетчерів з виконанню операцій, що забезпечують відправлення поїзда,  визначається Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.15 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | забороняється відправлення поїзда на перегін без  дозволу чергового по станції.  Дозволом на зайняття перегону для машиніста поїзда, що відправляється є дозволяюче показання вихідного світлофора, а при  його несправності або відправленні поїзда з колій, де немає вихідних світлофорів, - письмовий дозвіл визначеної форми, наказ чергового по станції, переданий по радіозв’язку, або жезл.  Машиністу пасажирського та поштово-багажного поїзда забороняється відправлятися із станції раніше часу, визначеного  розкладом, а також проїжджати без зупинки станцію, де за розкладом  передбачена зупинка для посадки і висадки пасажирів.  На роздільних пунктах, де зупинка пасажирського або поштово-багажного поїзда передбачена для виконання технологічних  операцій (схрещення, обгін) і не призначена для посадки, висадки пасажирів та навантаження, розвантаження багажу та пошти, за вказівкою поїзного диспетчера, що передається машиністу й  черговому по станції, вона може бути скорочена чи скасована.  У службових розкладах з руху поїздів такі зупинки  позначаються особливим знаком, а в афішах та розкладах, що видаються для пасажирів, ці зупинки не показуються | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.16 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | черговому по станції, а на ділянках, обладнаних  диспетчерською централізацією, поїзному диспетчеру забороняється  відкривати вихідний світлофор або давати інший дозвіл на зайняття  перегону, не переконавшись у тому, що маршрут для відправлення поїзда готовий, стрілки замкнені, маневри на стрілках маршруту відправлення припинені, технічне обслуговування та комерційний огляд состава закінчені. При відправленні поїздів із станцій їх  формування, станцій, де до состава поїзда проводилось причеплення і відчеплення вагонів, або станцій, де передбачена заміна  сигнальних дисків, що позначають хвіст поїзда, черговий по станції  перед відкриттям вихідного світлофора або видачею машиністу локомотива, спеціального самохідного рухомого складу дозволу на  зайняття перегону повинен також переконатися в наявності поїзного сигналу на останньому вагоні.  Вхідний світлофор має відкриватися черговим по станції особисто або, за його вказівкою, оператором поста централізації.  На обладнаних диспетчерською централізацією ділянках вихідний світлофор відкривається поїзним диспетчером.  У випадку порушення графіка руху поїздів черговий по станції  перед відкриттям вихідного світлофора поїзду, що прямує за пасажирським, поштово-багажним, людським або вантажно-пасажирським, повідомляє машиніста, що він прямує за пасажирським поїздом.  Вихідний світлофор має закриватися автоматично після проходження його першою колісною парою поїзда, що відправляється,  а на станціях, що не мають електричних рейкових кіл, - черговим по станції, оператором поста централізації або черговим стрілочного поста після проходження світлофора усім составом поїзда, що  відправляється | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.17 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | за відправлення поїзда із станційних колій при  забороняючому показанні вихідного світлофора, а також з колій, що  не мають вихідних світлофорів, машиністу ведучого локомотива,  спеціального самохідного рухомого складу при наявності дозволу на  зайняття перегону забороняється приводити в рух поїзд без вказівки  чергового по станції, переданої по радіозв’язку, або сигналу відправлення, який подається черговим по станції чи за його  вказівкою черговим поста, парку, оператором поста централізації, черговим стрілочного поста, сигналістом або головним кондуктором (складачем поїзда). Порядок подавання сигналу відправлення  визначається начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці).  Перед тим, як рушити, машиніст ведучого локомотива і спеціального самохідного рухомого складу і його помічник повинні перевірити, чи не подаються з поїзда або працівниками станції сигнали зупинки.  Провідники вагонів пасажирського поїзда в разі наявності перешкоди до безпечного прямування повинні негайно вжити заходів до його зупинки.  У випадку зупинки на перегоні пасажирського поїзда (крім  моторвагонного) із застосуванням стоп-крана чи внаслідок самовільного гальмування провідники повинні оглянути вагони, які  вони обслуговують і за необхідності негайно подати сигнал зупинки в бік локомотива. Якщо моторвагонний поїзд зупинився на перегоні,  помічник машиніста зобов’язаний з’ясувати причину й доповісти  машиністу. В інших поїздах до такої зупинки помічник машиніста  повинен оглянути поїзд, з’ясувати, чи в повному він складі за номером останнього вагона, та перевірити наявність поїзного сигналу на цьому вагоні.  Рух пасажирського поїзда відновлюється після зняття сигналів зупинки всіма провідниками вагонів, а інших поїздів - за доповіддю  помічника машиніста.  Порядок приведення поїзда в рух на перегоні в інших випадках зупинки, не передбачених графіком руху (для посадки чи висадки  людей, навантаження або розвантаження вантажів), встановлюється Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.18 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | дозвіл на зайняття перегону там, де немає вихідних  сигналів, а також у випадках відправлення поїзда при забороняючому показанні вихідного сигналу вручається машиністу ведучого локомотива, спеціального самохідного рухомого складу черговим по станції особисто або через одного із працівників локомотивної бригади цього поїзду, чергового поста, парку, оператора, чергового  стрілочного поста, сигналіста або головного кондуктора (складача  поїздів).  Машиніст зобов’язаний упевнитися в правильності одержаного дозволу на зайняття перегону.  Порядок вручення машиністам локомотивів дозволів на зайняття  перегону, що забезпечує безпеку руху, вказується в технічно-розпорядчому акті станції | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.19 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | одночасне відправлення та приймання на станцію поїзда, що проходить в тому ж напрямку, забороняється, якщо підхід до станції з боку поїзда, що приймається, розміщений на затяжному спуску і при цьому маршрут поїзда, що приймається, не ізольований  від маршруту поїзда, що відправляється (запобіжним тупиком або взаємним розміщенням приймально-відправних колій) | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.20 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | черговий по станції проводжає кожний поїзд, що відправляється або проходить без зупинки станцію, стежить за його  станом, наявністю і правильним показанням поїзних сигналів.  Про відправлення поїзда в повному складі черговий по станції упевнюється з доповіді сигналіста, чергового стрілочного поста або особисто.  На станціях, де колії відправлення поїздів віддалені або де за місцевими умовами черговий по станції не може проводжати поїзди, їх повинні проводжати працівники згідно з вимогами технічно-розпорядчого акта станції.  На ділянках з диспетчерською централізацією, де немає  чергових по станції, і на станціях, що мають електричну ізоляцію колій і стрілок, де черговий по станції за місцевими умовами не може проводжати поїзди і немає інших працівників (сигналістів, чергових стрілочного поста), відправлення поїздів контролюється за показаннями приладів управління.  Перелік станцій, де чергові по станції можуть не проводжати поїзди, і умови забезпечення безпеки руху при відправленні поїздів  визначаються начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці).  Працівник, який проводжає поїзд, зобов’язаний упевнитися, що поїзд пройшов у повному порядку.  У випадку виявлення в поїзді несправності, що загрожує безпеці руху, а також при проходженні поїзда без встановлених  поїзних сигналів працівник, який проводжає поїзд, зобов’язаний вжити заходів до його зупинки | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.21 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | відповідальність за правильність формування поїзда несуть працівники станції.  Працівники станції перед відправленням поїзда повинні в точній відповідності з технологічним процесом роботи станції, технічно-розпорядчим актом, графіком руху і планом формування поїздів перевірити правильність формування поїзда, правильність і міцність кріплення вантажів на відкритому рухомому складі, переконатися, що збереження вантажів повністю забезпечено, поїзд  має встановлені сигнали і забезпечений необхідним поїзним інвентарем.  Технічне обслуговування поїзних сигнальних приладів, що позначають хвіст вантажних та вантажно-пасажирських поїздів, навішування сигнальних приладів на ці поїзди і їх знімання  покладаються на працівників пунктів технічного обслуговування  вагонів.  Порядок перевірки поїзда і відповідальність працівників  станції в залежності від місцевих умов встановлюються начальником залізниці | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.22 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | на всі вантажні і вантажно-пасажирські поїзди на  станціях формування перед відправленням поїзда машиністу ведучого  локомотива видається натурний лист визначеної АТ «Укрзалізниця» форми та перевізні документи в запечатаному вигляді. Забороняється відправляти  поїзди, в складі яких є вагони без перевізних документів.  На поїзди, у яких є головний кондуктор (складач поїздів),  натурний лист і перевізні документи видаються йому. В такому випадку головний кондуктор (складач поїздів) зобов’язаний  ознайомити машиніста, як того вимагає натурний лист, зі складом поїзда, що відправляється.  У разі причеплення та відчеплення вагонів на шляху прямування до натурного листа поїзда працівниками станції повинні вноситися  відповідні зміни.  На всі пасажирські (крім моторвагонних) і поштово-багажні поїзди натурний лист поїзда вручається начальнику (механіку-бригадиру) пасажирського поїзда та машиністу локомотива | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.23 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | час фактичного відправлення чи проходження кожного  поїзда, його номер, а за необхідності й інші дані, що характеризують состав поїзда, черговий по станції зобов’язаний занести до журналу руху поїздів і негайно сповістити черговому сусідньої станції, на яку відправлений поїзд, та поїзному диспетчеру. Крім того, черговий по станції повинен забезпечити  передачу необхідних даних про поїзд в автоматизовану систему управління | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.24 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | основними засобами сигналізації та зв'язку під час руху поїздів є автоматичне та напівавтоматичне колійне блокування.  У разі організації двостороннього руху на двоколійних і багатоколійних перегонах, обладнаних автоблокуванням в одному напрямку, рух поїздів у протилежному напрямку (по неправильній колії) може здійснюватися за сигналами локомотивних світлофорів.  На окремих ділянках може застосовуватися як самостійний засіб сигналізації та зв'язку автоматична локомотивна сигналізація.  На малодіяльних ділянках і під'їзних коліях як засіб зв'язку під час руху поїздів допускається застосовувати електрожезлову систему і телефон.  За виняткових умов за наказом Державної адміністрації залізничного транспорту України допускається відправляти поїзди з розмежуванням часом.  На кожній колії міжстанційного перегону одночасно може діяти  один засіб сигналізації та зв'язку.  Порядок організації руху поїздів у разі автоматичної  локомотивної сигналізації, що застосовується як самостійний засіб  сигналізації та зв’язку, за умови прямування за сигналами локомотивних світлофорів, у разі застосування електрожезлової системи та телефонних засобів зв’язку, а також порядок  відправлення поїздів з розмежуванням часом встановлюється Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.25 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | на окремих малодіяльних ділянках і під’їзних коліях  рух поїздів допускається:  за наказами поїзного диспетчера, що передаються безпосередньо машиністу ведучого локомотива поїзним радіозв’язком;  за допомогою одного жезла;  за допомогою одного локомотива.  Перелік ділянок та під’їзних колій і порядок організації руху поїздів з цими засобами зв’язку встановлюється начальником залізниці | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.26 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | за автоматичного блокування:  а) дозволом на зайняття поїздом блок-ділянки служить дозволяюче показання вихідного або прохідного світлофора;  б) як виняток на прохідних світлофорах (крім тих, що  знаходяться перед вхідними світлофорами), розміщених на затяжних підйомах, допускається в кожному окремому випадку з дозволу начальника залізниці установлення умовно-дозволяючого сигналу - щита з відбивним знаком у вигляді букви Т.  Наявність цього сигналу служить дозволом вантажному поїзду на  проходження червоного вогню світлофора без зупинки.  В цьому разі машиніст повинен вести поїзд так, щоб проїжджати світлофор з червоним вогнем із швидкістю, не більшою  20 км/год, з особливою пильністю і готовністю негайно зупинити його, якщо зустрінеться перешкода для подальшого руху;  в) після зупинки поїзда перед прохідним світлофором з червоним вогнем, а також з незрозумілим показанням чи погаслим, якщо машиніст бачить або знає, що наступна блок-ділянка зайнята поїздом, йому забороняється продовжувати рух до тих пір, поки  блок-ділянка не звільниться. Якщо машиніст не знає про знаходження на наступній блок-ділянці поїзда, він повинен після зупинки  відпустити автогальма і, якщо за цей час на світлофорі не з’явиться дозволяючий вогонь, вести поїзд до наступного світлофора із швидкістю, не більшою 20 км/год, з особливою пильністю і  готовністю негайно зупинитися, якщо зустрінеться перешкода для  подальшого руху.  Якщо наступний прохідний світлофор буде в такому ж стані, рух поїзда після зупинки триває в тому ж порядку.  Якщо після проходження у визначеному порядку прохідного світлофора з забороняючим показанням на локомотивному світлофорі з’явиться дозволяюче показання, машиніст може проїжджати, керуючись показаннями локомотивного світлофора, але із швидкістю  не більше 40 км/год до наступного світлофора.  За наявності дозволяючого вогню на локомотивному світлофорі прохідні світлофори з погаслим вогнем дозволяється проїжджати без зупинки, керуючись показанням локомотивного світлофора | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.27 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | за напівавтоматичного блокування:  дозволом на зайняття поїздом перегону служить дозволяюче показання вихідного або прохідного світлофора;  на одноколійних ділянках для відкриття вихідного світлофора необхідно попередньо одержати по блок-апарату від чергового  сусідньої станції, на яку відправляється поїзд, блокувальний сигнал узгодження або перемкнути блок-систему на відповідний напрямок руху | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.28 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | за автоматичної локомотивної сигналізації, що застосовується як самостійний засіб сигналізації та зв’язку:  дозволом на зайняття першої блок-ділянки служить дозволяюче показання вихідного світлофора;  дозволом на зайняття наступної блок-ділянки служить дозволяюче показання локомотивного світлофора.  Під час перерви дії усіх засобів сигналізації та зв’язку рух поїздів здійснюється на одноколійних ділянках за допомогою письмових повідомлень, а на двоколійних – з розмежуванням часом,  необхідним для проходження поїздом перегону між станціями.  Порядок організації руху поїздів під час перерви дії всіх засобів сигналізації та зв’язку встановлюється Інструкцією з руху поїздів та маневрової роботи | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.29 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | максимально допустимі на мережі залізниць України  швидкості руху пасажирських і вантажних поїздів залежно від  конструкції колії та типів рухомого складу встановлюються  АТ «Укрзалізниця».  Швидкості руху поїздів на перегонах і станціях  установлюються начальником залізниці і передбачаються графіком  руху поїздів. При цьому швидкість руху пасажирських і вантажних  поїздів на бокові колії по стрілочних переводах із рейок типу Р 65 і Р 50 із хрестовинами марки 1/11 має бути не більшою 40 км/год.;  стрілочних переводах марки 1/9 - пасажирських поїздів - не більшою 25 км/год., вантажних - не більшою 40 км/год.; симетричних  стрілочних переводах із хрестовинами марки 1/11 - пасажирських і вантажних - не більшою 70 км/год., з хрестовинами марки 1/9 - не  більшою 50 км/год., з хрестовинами марки 1/6 - вантажних поїздів - не більшою 25 км/год.; стрілочних переводах із хрестовинами марки 1/18 - не більшою 80 км/год.; стрілочних переводах із рейок типу Р 43 з хрестовинами марок 1/9 і 1/11 - не більшою 25 км/год.  Швидкість руху поїздів стрілочними переводами, що укладені на залізобетонних брусах, визначається  АТ «Укрзалізниця».  Швидкість проходження світлофорів з одним жовтим (немиготливим) вогнем не повинна перевищувати 60 км/год для пасажирських поїздів та 50 км/год для вантажних поїздів.  Світлофор з одним жовтим (немигаючим) вогнем, розміщеним на ділянці, обладнаний автоблокуванням, на відстані, меншій гальмової  путі від наступного світлофора, а на ділянці, не обладнаній автоблокуванням, розміщений від основного сигналу на відстані,  меншій гальмової путі при повному службовому гальмуванні, дозволяється проїжджати із швидкістю, не більшою встановленої  начальником залізниці.  Швидкість руху поїзда вагонами вперед допускається не більшою 25 км/год; для господарчих поїздів за наявності  радіозв’язку на локомотиві і спеціальному самохідному рухомому складі в залежності від конструкції спеціального самохідного  рухомого складу, відбудовних і пожежних поїздів - не більше 40 км/год. Швидкість проходження снігоочисників визначається  АТ «Укрзалізниця».  Під час приймання на тупикові станційні колії швидкість руху поїзда на початку колії приймання має бути не більшою 25 км/год.  Швидкість руху моторвагонного поїзда під час приймання на  вільну ділянку колії, коли наступна ділянка цієї колії зайнята іншим моторвагонним поїздом, допускається не більшою 20 км/год.  Швидкість руху на ділянці, де вимагається зменшення  швидкості, має відповідати зазначеній у попередженні або наказі начальника залізниці, а за відсутності цих вказівок - не більшою  25 км/год | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.30 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | якщо у разі проходження поїздів необхідно забезпечити особливу пильність локомотивних бригад і попередити їх про  виконання робіт, на поїзди видаються письмові попередження.  Попередження видаються:  при несправності колії, пристроїв контактної мережі, переїзної сигналізації, штучних та інших споруд, а також при  виконанні ремонтних і будівельних робіт, що вимагають зменшення  швидкості або зупинки в дорозі;  на випадок введення в дію нових засобів сигналізації та зв’язку, а також при включенні нових, переміщенні або відміні  існуючих світлофорів і через їх несправність, коли світлофор неможливо привести в закрите положення;  якщо несправні колійні пристрої автоматичної локомотивної сигналізації;  при відправленні поїзда з вантажами, що виходять за межі габаритів навантаження, коли під час проходження цього поїзда  необхідно знижувати швидкість або дотримуватися особливих умов;  за умови роботи на двоколійному перегоні снігоочисника, баластера, рейкоукладача, підйомного крана, щебнеочисної та інших машин;  за умови введення в поїзд рухомого складу, який не може рухатися зі швидкістю, що визначена для даної ділянки;  за умови роботи знімних рухомих одиниць, а також у разі перевезення на колійних вагончиках важких вантажів;  в усіх інших випадках, коли вимагається зменшення швидкості або зупинка поїзда в дорозі, а також коли необхідно попередити  локомотивні бригади про особливі умови проходження поїзда.  Видача попереджень на поїзди проводиться відповідно до порядку, встановленого Інструкцією з руху поїздів і маневрової  роботи | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.31 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | на двоколійних перегонах кожна головна колія, як  правило, служить для руху поїздів в одному визначеному напрямку.  На багатоколійних лініях порядок руху по кожній головній колії в межах двох і більше залізниць визначається  АТ «Укрзалізниця», а в межах однієї залізниці - начальником залізниці.  Порядок організації руху поїздів на ділянках із три- або чотиринитковою колією (при переплетенні колій) визначається начальником залізниці | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.32 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | для регулювання руху поїздів за наказом поїзного  диспетчера може застосовуватися відправлення поїздів по  неправильній колії.  Відправлення пасажирських поїздів по неправильній колії допускається лише як виняток у кожному окремому випадку за наказом чергового дирекції залізничних перевезень.  Заходи щодо забезпечення безпеки руху за умов проходження поїздів по неправильній колії визначаються Інструкцією з руху поїздів та маневрової роботи | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.33 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | за необхідності може застосовуватися з’єднання поїздів і проходження їх з’єднаними з діючими локомотивами в голові  кожного з цих поїздів.  Організація руху таких поїздів визначається начальником залізниці відповідно до інструкції  АТ «Укрзалізниця» | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.34 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | проходження поїздів вагонами уперед допускається:  за умови руху на під’їзні колії та назад;  за умови руху господарчих, відбудовних та пожежних поїздів.  У голові такого поїзда ставиться вагон з перехідною площадкою, спрямованою у напрямку руху, на якій має перебувати працівник, зобов’язаний стежити за вільністю колії, і у випадку  загрози безпеці руху чи життю людей вживати заходів до зупинки поїзда. За відсутності вагона з перехідною площадкою ставиться вагон із справними підніжками | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.35 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | машиніст зобов’язаний:  добре знати конструкцію локомотива моторвагонного поїзда, спеціального самохідного рухомого складу), профіль обслуговуючих ділянок, розміщення на них постійних сигналів, сигнальних покажчиків та знаків і їх призначення, мати розклад руху поїздів;  при прийманні локомотива (моторвагонного поїзда)  переконатися у його справності, звернувши особливу увагу на дію  гальм, пісочниць та радіозв’язку, а за записами в журналі технічного стану локомотива переконатися у справній дії автоматичної локомотивної сигналізації та пристроїв безпеки,  перевірити наявність сигнального приладдя, протипожежних засобів  та гальмових башмаків | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.36 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | після причеплення локомотива до складу поїзда, або спеціального самохідного рухомого складу до господарчого поїзда, машиніст зобов’язаний:  переконатися в правильності зчеплення локомотива, спеціального самохідного рухомого складу з першим вагоном состава та з’єднання повітряних рукавів, а також у відкриванні кінцевих  кранів між ними;  зарядити гальмову магістраль стисненим повітрям, переконатися  в тому, що падіння тиску не перевищує визначених  АТ «Укрзалізниця» норм і випробувати автогальма;  одержати довідку про забезпечення поїзда гальмами, звірити вказаний в ній номер хвостового вагона вантажного поїзда з  натурним листом і переконатися у відповідності гальмового натиску в поїзді визначеним нормам;  ознайомитися за натурним листом із складом вантажного та вантажно-пасажирського поїздів - наявністю вагонів, зайнятих  людьми, вантажами окремих категорій, а також  відкритого рухомого складу.  Якщо локомотив оснащений радіостанцією з індивідуальним викликом, довідатися про наданий номер поїзда на пульті управління радіостанцією.  Після причеплення локомотива до состава пасажирського поїзда  з електроопаленням вагонів машиніст зобов’язаний опустити струмоприймач для ввімкнення електромеханіком високовольтних  міжвагонних електричних з’єднувачів.  Перед відправленням машиніст ведучого локомотива, моторвагонного поїзда, спеціального самохідного рухомого складу зобов’язаний ввімкнути прилади безпеки та радіозв’язок | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.37 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | під час ведення поїзда машиніст та його помічник  зобов’язані:  забезпечити безпечний рух поїзда з точним дотриманням графіка руху;  стежити за вільністю колії, сигналами, сигнальними  покажчиками та знаками, виконувати їх вимоги і повторювати один одному всі сигнали, що подаються світлофорами, сигнали зупинки та зменшення швидкості, що подаються з колії і поїзда;  стежити за станом і цілісністю поїзда, а на електрифікованих ділянках, крім того, і за станом контактної мережі;  спостерігати за показаннями приладів, що контролюють  безперебійність та безпеку роботи локомотива і спеціального самохідного рухомого складу.  забезпечувати раціональне використання потужності локомотива за умови економної витрати електроенергії і палива;  при вході на станцію та проходженні по станційним коліям подавати встановлені сигнали, стежити за правильністю маршруту, за  вільністю колії та сигналами, що подаються працівниками станції, а також за рухом поїздів та маневровими переміщеннями на суміжних  коліях, негайно вживати заходів до зупинки в разі загрози безпеці руху чи для запобігання наїзду на людей.  Після зупинки поїзда на станції, якщо в ньому виявлені які-небудь несправності, машиніст зобов’язаний негайно доповісти про це черговому по станції, а на ділянках обладнаних диспетчерською централізацією, - поїзному диспетчеру.  За необхідності зупинки на станції машиніст зобов’язаний зупинити поїзд, не проїжджаючи вихідний світлофор (у разі його відсутності - граничний стовпчик) колії приймання. За цих обставин  локомотив вантажного поїзда має бути зупинений біля вихідного сигналу (в разі його відсутності - біля граничного стовпчика). Не  доїжджаючи до них, машиніст може зупинити поїзд тільки тоді, коли  переконається через чергового по станції за поїзним радіозв’язком, що весь состав встановлений в межах довжини колії приймання.  У випадках виявлення на шляху прямування несправностей світлофорів автоблокування, пошкоджень колії, контактної мережі та  інших споруд і пристроїв, несправностей у поїздах, що прямують суміжними коліями, машиніст зобов’язаний повідомити про це чергового найближчої станції чи поїзного диспетчера. За наявності поїзного радіозв’язку повідомлення про ці пошкодження машиніст повинен передати за допомогою радіозв’язку черговому найближчої  станції або поїзному диспетчеру, а за необхідності й машиністу  поїзда, що рухається суміжною колією | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.38 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | під час ведення поїзда машиніст повинен:  мати гальмові пристрої завжди готовими до дії, перевіряти їх на шляху прямування, не допускати падіння тиску в головному  резервуарі та в магістралі нижче норм, затверджених АТ «Укрзалізниця»;  у разі забороняючих показань постійних сигналів, показань  сигналів зменшення швидкості та інших сигналів, що вимагають  зниження швидкості, застосовуючи службове гальмування, зупиняти  поїзд, не проїжджаючи сигналу зупинки, а сигнал зменшення швидкості пройти із швидкістю, не більшою встановленої для цього сигналу;  проїжджати сигнальний знак, що огороджує нейтральну вставку, із швидкістю, що забезпечує проходження без зупинки нейтральної вставки;  в разі несподіваної подачі сигналу зупинки або раптового виникнення перешкоди негайно застосувати пристрої екстреного гальмування для зупинки поїзда;  в разі сильних туманів, злив та сніговіїв вести поїзд з  особливою пильністю і в необхідних випадках знижувати швидкість  для того, щоб була забезпечена безпека руху | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.39 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | на шляху прямування машиністу забороняється:  перевищувати швидкості, встановлені цими Правилами, наказом  начальника залізниці, а також виданими попередженнями та  показаннями сигналів;  відволікатися від керування локомотивом, моторвагонним поїздом, спеціальним самохідним рухомим складом, його  обслуговування та стеження за сигналами і станом колії;  вимикати справно діючі пристрої безпеки або втручатися у їх роботу;  відправлятися на перегін при відмові на локомотиві тягового обладнання, яке забезпечує ведення поїзда, та неспроможності усунення причини відмови | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.40 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | рухом поїзда управляє машиніст ведучого локомотива. Машиністи інших, у тому числі підштовхуючого, локомотивів зобов'язані виконувати всі вказівки та сигнали машиніста ведучого локомотива і повторювати їх.  Порядок роботи підштовхуючих локомотивів визначається інструкціями, затвердженими начальником залізниці | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.41 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | забороняється проїзд у робочій кабіні локомотива осіб, які не входять до складу локомотивної бригади, за винятком  кондукторів (складальної бригади), а також посадових осіб, які мають дозвіл, що видається відповідно до порядку, який визначається АТ «Укрзалізниця», але не більше двох осіб одночасно | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.42 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | у разі вимушеної зупинки поїзда на перегоні машиніст  зобов’язаний:  зупинити поїзд за можливістю на майданчику і прямій ділянці колії, якщо не вимагається екстреної зупинки;  привести в дію автогальма поїзда і допоміжне гальмо  локомотива, на спеціальному самохідному рухомому складі  автогальма, а при наявності управління і допоміжне гальмо;  негайно оголосити через радіозв’язок про зупинку машиністам локомотивів і моторвагонних поїздів, що прямують на перегоні, і  черговим по станціях в межах перегону, які повинні негайно доповісти про це поїзному диспетчеру, а машиніст спеціального самохідного рухомого складу керівнику робіт в господарському  поїзді, а також повідомити начальника (механіка-бригадира) пасажирського поїзда по радіозв’язку УКХ-діапазону або іншим  засобом у випадках виходу із ладу пристроїв радіозв’язку;  якщо зупинка не пов’язана із затримкою поїзда біля світлофора з забороняючим показанням, з’ясувати її причини і можливість  подальшого руху;  якщо рух поїзда не може бути відновлений протягом 20 і більше хвилин і немає можливості утримувати поїзд на місці на  автогальмах, привести в дію ручне гальмо локомотива спеціального самохідного рухомого складу і подати сигнал для приведення в дію  ручних гальм, які є у составі поїзда (провідниками пасажирських вагонів, кондукторами, керівниками робіт в господарчому поїзді). У поїздах, де таких працівників немає, помічник машиніста повинен підкласти під колеса вагонів гальмові башмаки, що знаходяться на локомотиві, а якщо їх не вистачає, крім того, привести в дію ручні  гальма вагонів у кількості та у відповідності з порядком, визначеним начальником залізниці;  додатково сповістити через поїзний радіозв’язок чергового по станції або поїзного диспетчера про причини зупинки та необхідні заходи з ліквідації перешкод для руху, що виникли. У разі  пошкодження поїзного радіозв’язку повідомлення черговому по станції чи поїзному диспетчеру передається з найближчого пункту, що має телефонний зв’язок (через помічника машиніста, кондуктора,  провідника пасажирського вагона, керівника робіт в господарчому поїзді);  разом з усіма працівниками, що обслуговують поїзд, вживати заходів до усунення перешкоди для руху, а в необхідних випадках  забезпечити огородження поїзда та суміжної колії | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.43 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | огородження поїзда, що зупинився на перегоні,  проводиться:  пасажирського - за вимогою відбудовного і пожежного поїздів, а також допоміжного локомотива - негайно після виклику;  якщо поїзд був відправлений під час перерви дії всіх  установлених засобів сигналізації та зв’язку - негайно після зупинки поїзда.  В усіх випадках негайно має бути огороджене місце перешкоди для руху поїздів на суміжній колії двоколійного чи багатоколійного перегону і, в першу чергу, з боку поїзда, що очікується.  Порядок огородження визначається Інструкцією з сигналізації на залізницях, а порядок дії працівників - Інструкцією з руху поїздів та маневрової роботи | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.44 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | на ділянках, обладнаних автоблокуванням, при зупинці на перегоні пасажирського поїзда провідник останнього  пасажирського вагона зобов’язаний перевірити видимість поїзних  сигналів, уважно наглядати за перегоном і у випадках появи поїзда, що рухається слідом, вжити заходів до його зупинки | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.45 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | якщо поїзд зупинився на підйомі і в хвості немає  підштовхуючого локомотива, машиніст за необхідності може осадити  поїзд на більш легкий профіль того ж перегону.  На цей випадок попереду поїзда, що осаджується, повинен знаходитися працівник локомотивної бригади, головний кондуктор чи керівник робіт господарчого поїзда. Швидкість осаджування поїзда має бути не більшою 5 км/год.  Осаджування не допускається:  пасажирських поїздів;  на перегонах, обладнаних автоблокуванням чи автоматичною локомотивною сигналізацією;  під час туману, заметілі та інших несприятливих умов, коли сигнали важко розпізнаються;  якщо поїзд, що зупинився, був відправлений під час перерви дії всіх установлених засобів сигналізації та зв’язку.  У разі зупинки на підйомі поїзда, вага якого перевищує норму  за умовами зрушення з місця на даному підйомі та осаджування якого  забороняється, машиніст повинен негайно викликати допоміжний локомотив.  Перелік таких місць і вагових норм визначається наказом начальника залізниці | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.46 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | поїзд, що знаходиться на перегоні, може бути  повернений до межі станції відправлення за наказом поїзного диспетчера, а прийнятий на станцію - за наказом чергового по  станції.  Порядок повернення визначається Інструкцією з руху поїздів та маневрової роботи | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.47 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | якщо поїзд не може самостійно рухатися після зупинки, він виводиться з перегону допоміжним локомотивом відповідно до  порядку, визначеного Інструкцією з руху поїздів та маневрової роботи. У цій Інструкції визначається і порядок дії локомотивних  бригад на випадок розриву поїзда.  На ділянках, обладнаних автоблокуванням і поїзним  радіозв’язком, для подання допомоги поїзду, що зупинився на перегоні, може бути використаний локомотив вантажного поїзда, що рухається слідом за ним, у виняткових випадках дозволяється  проводити підштовхування поїздом нормальної ваги та довжини, що рухається слідом за ним.  При вимушеній зупинці на перегоні моторвагонного поїзда і неможливості його подальшого самостійного руху дозволяється  причеплювати до нього моторвагонний поїзд, який рухається слідом, для виведення здвоєним составом на станцію | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.48 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | якщо викликано відбудовний чи пожежний поїзд, а також  допоміжний локомотив, то поїзд, що зупинився, не може починати  рухатися, поки не прибуде викликана допомога або не буде наданий відповідний дозвіл на рух.  Порядок виклику, призначення та руху відбудовних чи пожежних  поїздів і допоміжних локомотивів, а також порядок з’єднання на  перегоні двох моторвагонних поїздів та їх подальшого руху  визначаються Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.49 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |
| 2.4 | рух знімних рухомих одиниць проводиться без видачі поїзних документів на право зайняття перегону. На перегонах, що  мають тунелі чи великі мости, а також складні умови плану і профілю, порядок руху знімних одиниць визначається начальником залізниці. Рух знімних одиниць не повинен порушувати рух поїздів  за розкладом.  Всі знімні рухомі одиниці повинні мати осі з електричною ізоляцією.  Порядок руху знімних рухомих одиниць визначається Інструкцією  з руху поїздів та маневрової роботи | | наказ № 411, розділ 16, пункт 16.50 | | дії працівників підприємств залізничного транспорту | усі види діяльності  (01 – 99) | О1; О2;  О3; О4;  О6 | | усі  небезпечні події | | усі  негативні  наслідки | 3 | | інші вимоги ПТЕ залізниць щодо експлуатації рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, виконуються | |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Термін, скорочене найменування | Визначення терміну, повне найменування |
|  | наказ № 411 | Правила технічної експлуатації залізниць України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 20.12.1996 № 411, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 25.02.1997 за № 50/1854 |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_