



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ
(МИНТРАНС ДНР)**

П Р И К А З

26 декабря 2018 г.

Донецк

№ 448

*Об утверждении Правил разработки,
утверждения и ввода в действие
сводного графика движения поездов*

С целью установления правил разработки, утверждения и ввода в действие сводного графика движения поездов, на основании части 2 статьи 30 Закона Донецкой Народной Республики «О железнодорожном транспорте», руководствуясь п.п. 2.1.18 п. 2.1, п.п. 4.1.13 п. 4.1 Положения о Министерстве транспорта Донецкой Народной Республики, утвержденного Постановлением Совета Министров Донецкой Народной Республики от 26 сентября 2016 г. № 11-34,

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить Правила разработки, утверждения и ввода в действие сводного графика движения поездов (прилагается).
2. Департаменту железнодорожного транспорта Министерства транспорта Донецкой Народной Республики направить настоящий Приказ для государственной регистрации в Министерство юстиции Донецкой Народной Республики.
3. Контроль за исполнением настоящего Приказа оставляю за собой.
4. Настоящий Приказ вступает в силу со дня его официального опубликования.

Министр

Д.В. Подлипанов



**МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ
ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ**

П Р И К А З

18.01.2019

Донецк

№ 18

**О признании нормативного
правового акта не подлежащим
государственной регистрации**

В соответствии с Законом Донецкой Народной Республики «О нормативных правовых актах» № 72-ІНС, принятым Народным Советом Донецкой Народной Республики 07 августа 2015 года, Законом Донецкой Народной Республики «О системе органов исполнительной власти Донецкой Народной Республики», принятым Народным Советом Донецкой Народной Республики 24 апреля 2015 года, Положением о Министерстве юстиции Донецкой Народной Республики, утвержденным Постановлением Совета Министров Донецкой Народной Республики от 17 декабря 2016 года № 13-47, руководствуясь п.п. 4.5.4. п. 4.5. Порядка представления нормативных правовых актов на государственную регистрацию и проведения их государственной регистрации, утвержденного Постановлением Совета Министров Донецкой Народной Республики от 12 февраля 2016 года № 1-15 (в редакции Постановления Совета Министров Донецкой Народной Республики 10 марта 2017 года № 3-62),

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Признать приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от 26 декабря 2018 года № 448 «Об утверждении Правил разработки, утверждения и ввода в действие сводного графика движения поездов», не подлежащим государственной регистрации.
2. Контроль за исполнением настоящего Приказа возложить на директора Департамента регистрации нормативных правовых актов.
3. Настоящий Приказ вступает в силу с даты его подписания.

Министр

Кония Верна
и.о. главы управления
обеспечения документационного
обеспечения и архивной
работы
18.01.2019



Ю.Н. Сироватко

Секретарь С.А. Курдюкова

УТВЕРЖДЕНЫ

Приказом

Министерства транспорта

Донецкой Народной Республики

от 26 декабря 2018 г. № 448

**ПРАВИЛА
РАЗРАБОТКИ, УТВЕРЖДЕНИЯ И ВВОДА В ДЕЙСТВИЕ
СВОДНОГО ГРАФИКА ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ**

I. Общие положения

1.1. Правила разработки, утверждения и ввода в действие сводного графика движения поездов (далее – Правила) разработаны на основании части 2 статьи 30 Закона Донецкой Народной Республики «О железнодорожном транспорте».

1.2. Правила обязательны для исполнения всеми работниками оператора инфраструктуры, участвующими в разработке сводного графика движения поездов.

1.3. Основой организации движения поездов является сводный график движения поездов, объединяющий деятельность всех подразделений, выражающий заданный объем эксплуатационной работы подразделений оператора инфраструктуры.

1.4. Движение поездов по графику обеспечивается соблюдением норм и правил, четкой организацией и выполнением технологического процесса работы железнодорожных станций, депо, тяговых подстанций, пунктов технического обслуживания и других подразделений железнодорожного транспорта оператора инфраструктуры, связанных с движением поездов.

1.5. Нарушение сводного графика движения поездов не допускается. В исключительных случаях или из-за отказа технических средств или явлений стихийного бедствия, когда происходит нарушение сводного графика движения поездов, работники всех подразделений оператора инфраструктуры обязаны принимать оперативные меры для ввода в график опаздывающих пассажирских и грузовых поездов и обеспечивать их безопасное проследование.

II. Исходные данные и правила разработки сводного графика движения поездов

2.1. Сводный график движения поездов (далее – График) составляют одновременно для всех диспетчерских участков оператора инфраструктуры на годовой период времени.

2.2. График разрабатывается причастными специалистами оператора инфраструктуры.

2.3. График должен обеспечивать:

- 1) удовлетворение потребностей в перевозках пассажиров и грузов;
- 2) безопасность движения поездов;
- 3) наиболее эффективное использование пропускной и провозной способностей участков и перерабатывающей способности станций;
- 4) соблюдение установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад;
- 5) возможность проведения работ по текущему содержанию и ремонту пути, сооружений, устройств СЦБ, связи и энергообеспечения при полном соблюдении требований охраны труда.

2.4. Порядок построения Графика следующий:

- 1) прокладываются пассажирские поезда дальнего и местного сообщения по согласованным моментам их перехода от одного подразделения на другое, затем ускоренные грузовые и сборные;
- 2) разрабатывается принципиальная схема (эскиз) графика движения поездов и оборота локомотивов для всего направления с учетом выбранных систем организации местной работы участков и направления;
- 3) в соответствии с принципиальной схемой строятся подробные графики для каждого участка;
- 4) разработанные по участкам графики движения поездов увязываются между собой как по «ниткам» хода поездов, так и по соответствию интервалов подхода «обрывных ниток» поездов к станциям (разборочных, следующих на ответвление и т.п.).

2.5. С целью согласования работы смежных участков, рационального использования локомотивов, повышения маршрутной скорости и определения требований к технологии работы технических станций по пропуску и переработке поездов для грузовых поездов, так же как и для пассажирских, график строится сквозным на всем протяжении маршрута следования поезда. Увязка графика с технологией работы станций позволяет лучше использовать пропускную способность всего комплекса устройств и обеспечивать выполнение требований по безопасности движения. Грузовые поезда прокладывают на графике равномерно в течение суток, что создает условия ритмичной работы всего направления, особенно узлов и станций, и обеспечивает стабильность выполнения графика.

2.6. Исходными данными для разработки Графика являются:

- 1) заданные размеры движения по категориям пассажирских и грузовых поездов, отличающиеся перегонными временами хода и продолжительностью стоянок на станциях;
- 2) элементы графика движения, а также технологические интервалы прибытия на участковые и сортировочные станции разборочных поездов и отправления с этих станций поездов своего формирования;
- 3) характеристики профиля пути на подходах к станциям;
- 4) план формирования поездов;
- 5) принятая система организации местной работы на отдельных участках и направлении в целом с нормами стоянок сборных поездов на промежуточных станциях;
- б) данные об участках обращения локомотивов, о размещении пунктов смены локомотивных бригад и технического осмотра составов;
- 7) нормы непрерывной работы поездных бригад;
- 8) задания на предоставление «окон» в графике для ремонтных работ.

Принцип построения графика движения для участка выбирается в зависимости от условий пропуска по нему поездов, определяемых прежде всего уровнем заполнения пропускной способности участка.

2.7. Прокладка пассажирских поездов на участках осуществляется в соответствии со схемой их оборота. В первую очередь на график наносятся скорые поезда круглогодичного обращения, затем пригородные в часы пик, далее пассажирские круглогодичного обращения, скорые летнего расписания, пригородные в остальные периоды суток. Пассажирские поезда прокладывают на сетке графика с учетом их последующей увязки с движением грузовых поездов для лучшего использования пропускной способности. В связи с этим большое значение имеют пакетная и пачечная прокладки пассажирских поездов на графике.

При прокладке пассажирских поездов особое внимание необходимо уделять выполнению всех требований безопасности движения поездов и личной безопасности пассажиров при посадке, высадке и переходах от вокзала к поездам и обратно. На однопутных участках, когда при скрещении один из поездов проходит станцию безостановочно, пассажирский поезд, имеющий остановку, необходимо принимать на путь, прилегающий к пассажирскому зданию (путь 2 на рис. 1, а).

На двухпутных участках пассажирский поезд с остановкой следует принимать на путь, прилегающий к пассажирскому зданию, даже если при этом придется пересекать главный путь противоположного направления (рис. 1, б). Если же пассажирский поезд принимают с остановкой на станции таким образом, что при посадке и высадке пассажиры должны пересекать главный путь обратного направления (рис.1, в), то на время стоянки пассажирского поезда в графике необходимо исключить пропуск поездов по этому пути. Путь приема обгоняемого поезда необходимо предусматривать с расчетом обеспечения свободного прохода пассажиров

к пассажирскому зданию и обратно во время пропуска обгоняющего поезда, например путь 4 (рис. 1, в).

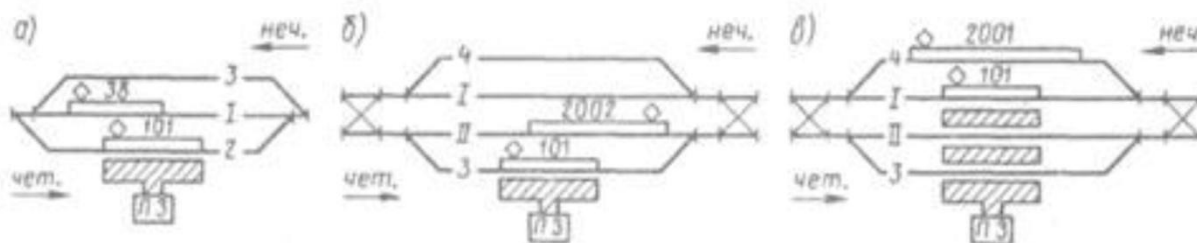


Рис. 1 Схемы использования путей станции при скрещении и обгонах пассажирских поездов

Прокладка пассажирских поездов осуществляется различными приемами. На двухпутной линии сначала прокладываются поезда одного направления до пункта их назначения, а затем с учетом времени, предусмотренного схематическим графиком, – поезда встречного направления. На однопутных линиях поезда прокладываются на каждом участке последовательно, начиная с головной станции, сразу в обоих направлениях. В этом случае скорости движения пассажирских поездов по направлениям уравниваются.

2.8. Грузовые поезда прокладывают равномерно по периодам суток; при этом сквозные поезда должны быть увязаны во времени по стыковым пунктам смежных участков. Высокое качество построения графика достигается рациональным расположением поездов на графике с наименьшим числом скрещений и обгонов и минимальными простоями при выполнении этих операций. Обгоны должны максимально совмещаться со стоянками поездов под техническими операциями на промежуточных и участковых станциях.

При скрещении поездов на однопутных участках, когда на промежуточной станции не предусмотрены стоянки по техническим причинам, один из поездов надо пропускать безостановочно, при этом безостановочный пропуск нечетных и четных поездов в большинстве случаев целесообразно чередовать. Если на подходе к станции с одной стороны – подъем, а с другой – спуск, целесообразно следующий со станции на подъем поезд пропускать при скрещении без остановки. Следует избегать одновременных скрещений на одной и той же станции грузовых поездов с грузовыми и пассажирских с пассажирскими.

2.9. Выделение «окон» в Графике для ремонта пути и контактной сети требует полного прекращения движения поездов на однопутных линиях и перерывов в движении по одному из путей двухпутных линий. В связи с этим существенно понижается пропускная способность линий. Поэтому

при выделении «окон» в графике движения должен быть предусмотрен форсированный пропуск поездов в периоды, предшествующие перерывам в движении и следующие за ними, а для двухпутных линий, кроме того, предусмотрено наиболее эффективное использование пропускной способности временно однопутного перегона.

2.10. По окончании составления Графика проверяется:

- 1) соответствие числа проложенных поездов заданному;
- 2) соответствие числа одновременно находящихся на каждой станции поездов имеющемуся на них числу приемо-отправочных путей;
- 3) перегонные времена хода установленным по расчету;
- 4) продолжительность стоянок поездов на станциях установленным нормам;
- 5) соблюдение: станционных интервалов, установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад, норм времени оборота локомотивов и на перецепку их от одних поездов к другим.

2.11. По результатам разработки Графика определяются его количественные и качественные показатели.

К количественным показателям относятся:

- 1) размеры погрузки и выгрузки, которые могут быть освоены при данном графике, размеры движения поездов;
- 2) передача поездов и вагонов по стыковым пунктам дороги;
- 3) вагонооборот станций;
- 4) пробеги поездов, вагонов и грузов.

Основными качественными показателями являются:

- 1) техническая, участковая и маршрутная скорости;
- 2) коэффициент скорости;
- 3) среднесуточный пробег локомотивов;
- 4) средняя масса поезда и оборот пассажирских составов.

Кроме того, определяются дополнительные качественные показатели:

- 1) средняя продолжительность стоянки транзитных поездов на сортировочных и участковых станциях;
- 2) средний простой локомотивов на станциях их оборота;
- 3) эксплуатационный и полный оборот локомотивов.

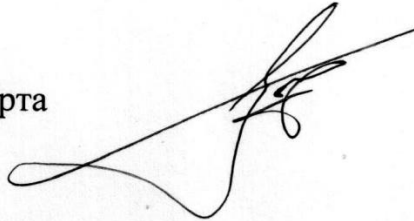
2.12. Разработка графика должна быть завершена не менее, чем за четыре недели до ввода его в действие.

I. Правила утверждения и ввода в действие Графика

3.1. График, после согласования соответствующими подразделениями, утверждается руководителем оператора инфраструктуры.

3.2. График вводится в действие приказом руководителя оператора инфраструктуры ежегодно с 00 часов второго воскресенья декабря. Информация о вводе в действие Графика доводится до всех подразделений и предприятий оператора инфраструктуры посредством телеграфной или электронной связи до момента ввода его в действие.

Директор Департамента
железнодорожного транспорта



А.Ю. Ботнарев