

"Теміржол көлігін техникалық пайдалану қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 30 сәуірдегі № 544 бұйрығына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы

Қазақстан Республикасы Көлік министрінің м.а. 2025 жылғы 18 желтоқсандағы № 426 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2025 жылғы 18 желтоқсанда № 37608 болып тіркелді

БҰЙЫРАМЫН:

1. "Теміржол көлігін техникалық пайдалану қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 30 сәуірдегі № 544 бұйрығына (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 11897 болып тіркелген) мынадай өзгерістер мен толықтырулар енгізілсін:

көрсетілген бұйрықпен бекітілген Теміржол көлігін техникалық пайдалану қағидаларында:

2-тармақта:

21) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

"21) жүрдек жолаушылар пойызы – сағатына 141 киллометрден 200 километрге дейінгі қозғалыс жылдамдығымен жүретін жолаушылар пойызы;"

50) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

"50) Тежеу жолы – тежеу жүйесін басқаруға арналған аспаптар мен құрылғыларға, оның ішінде шұғыл тежеу кранының (тоқтату кранының) іске қосылуына әсер еткен сәттен бастап толық тоқтағанға дейін пойызбен өтетін жол;"

58) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

"58) Шұғыл тежеу – максималды тежегіш күшін қолдану арқылы пойызды дереу тоқтатуды қажет ететін жағдайларда қолданылатын тежеу;"

мынадай мазмұндағы 60, 61, 62 және 63) тармақшалармен толықтырылсын:

"60) тұрақ тежегіші – теміржол жылжымалы құрамының бірлігінде орналасқан және оны тұрақта өздігінен кетуден ұстап тұруға, сондай-ақ мәжбүрлеп авариялық тоқтатуға арналған қолмен немесе автоматты жетегі бар құрылғы;

61) "Talго" вагондары – "Patentes Talgo S. L." компаниясының технологиясы бойынша салынған жолаушылар вагондары;

62) жылжымалы блок-учаске – аралықтағы келесі пойыздар арасындағы қашықтықты өлшеу үшін қолданылатын радиобұғаттау кезіндегі станция аралық аралықтың бөлігі;

63) мобильді диагностикалық құралдар – теміржол жолы мен оның құрылыстарының жай-күйін бақылауға арналған, функционалы бойынша бір немесе

шектеулі болуы мүмкін және өлшеулер мен тексерулердің жекелеген түрлерін орындауға арналған жылжымалы құрылғылар;

64) мобильді диагностикалық кешендер – жолдың және оның құрылыстарының техникалық жай-күйін аспаптық тексеруге арналған, кешенді өлшемдерді орындайтын, деректерді өңдеуді және беруді, қозғалыс қауіпсіздігін бақылау және жөндеу жұмыстарын жоспарлау жүзеге асырылатын тексерудің дәлдігі мен жылдамдығын арттыруды қамтамасыз ететін жылжымалы диагностикалық құрылғы немесе құрылғылар жүйесі.";

6-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"6. Жылжымалы құрам және АЖҚ белгіленген мерзімде жоспарлы-ескерту жөндеу түрлерінен, техникалық және сервистік қызмет көрсетуден өтуі тиіс.

Жыл сайынғы метрологиялық тексеруден аппаратурасы өндірушінің пайдалану құжаттарына сәйкес жоспарлы жөндеуден өтпеген: байланыс сканерлеу әдісін қолданатын мобильді диагностикалық құралдар үшін қызмет көрсету кемінде жылына 1 рет, орташа жөндеу 2 жылда кемінде 1 рет, жаңғырту 4-6 жылда кемінде бір рет болмаса, жолөлшеуіш құралдармен және дефектоскопты аппаратурамен жабдықталған АЖҚ-дар қолданысқа жіберуге; лазерлік сканерлеу әдісін қолданатын мобильді диагностикалық кешендер үшін жылына кемінде 1 рет техникалық қызмет көрсету, орташа жөндеу 5 жылда кемінде 1 рет, күрделі жөндеу немесе жаңарту 10 жылда кемінде 1 рет." рұқсат етілмейді;

7-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"7. Темір жол жылжымалы құрамының иелері және теміржол көлігінің оған тікелей қызмет көрсететін қызметкерлері теміржол жылжымалы құрамының жарамды техникалық жай-күйін, техникалық және сервистік қызмет көрсетуді, жөндеуді және белгіленген қызмет мерзімдерін сақтауды қамтамасыз етеді.

Қызмет мерзімі өткен, сондай-ақ өз осьтерінде алып тасталған (есептен шығарылған) теміржол жылжымалы құрамын магистральды теміржол желісінде пайдалануға жол берілмейді.";

8-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"Жылжымалы құрамның және АЖҚ-ның техникалық жай-күйі техникалық қызмет көрсету пункттерінде, жүк және жолаушылар деполарында, зауыттарда және жөндеу базаларында, жол машиналық станцияларында және заманауи диагностикалық құралдармен жарақтандырылған АЖҚ-ға арналған деполарда локомативтік бригадалармен, кешенді және мамандандырылған бригадалармен техникалық және сервистік қызмет көрсету кезінде жүйелі түрде тексерілуге тиіс.";

9-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"Техникалық қызмет көрсету, сервистік қызмет көрсету мен жөндеуді тікелей жүзеге асыратын қызметкерлер, тиісті зауыттардың, деполардың, жөндеу кәсіпорындарының, соның ішінде АЖҚ деполарының, жол машина станцияларының,

дистанциялардың, шеберханалардың және техникалық қызмет көрсету пункттерінің шеберлері мен басшылары техникалық қызмет көрсету мен жөндеудің сапасын және жылжымалы құрам мен АЖҚ қозғалыс қауіпсіздігін қадағалайды.";

17-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"17. Пойыздық локомотивтерге және моторвагондық пойыздарға бір машинист қызмет көрсеткен кезде мынадай қауіпсіздік құралдарымен және құрылғыларымен:

1) пойыздың тежелуін автоматты басқару жүйесімен немесе борттық қозғалыс қауіпсіздігі жүйесі, сондай-ақ машинистің сергектігін бақылау жүйесімен;

2) артқы көрініс айналарымен немесе бейнекамера құрылғыларымен;

3) автоматты өрт сөндіру жүйесімен және өртсөндіргіш жүйемен;

4) тежеу бұғаттамасымен;

5) автожүргізу жүйесімен жарақтандырылады.

Моторвагонды жылжымалы құрам есіктердің жабылуын бақылау сигнализациясымен және "жолаушы – машинист" байланысымен жабдықталады.";

18-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"18. Бір машинист қызмет көрсететін маневрлік локомотивтер:

1) оларды вагондардан дистанциялық ағыту құрылғыларымен;

2) екінші басқару пультімен;

3) екі жағынан көрініс айналарымен немесе бейнекамералармен жан-жақты бақылау ;

4) машинист кенеттен локомотив жүргізу қабілетінен айырылған кезде автоматты тоқтату құрылғыларымен жабдықталады.

Созылмалы еңістері мен өрлеулері бар аз қамтылған учаскелердегі жүк қозғалысының маневрлік жұмысы кезінде шығару, тапсыру, диспетчерлік және басқа жұмыс түрлерімен айналысатын локомотив, сондай-ақ локомотив тартқыштары жолаушы қозғалысындағы, моторвагонды жылжымалы құрамды қоспағанда пойыз локомотивтерінің бір машинисіне қызмет көрсетуге рұқсат етіледі.

5) машинистің орналасқан жерін көрсететін арнайы сигнал шамдары.";

22-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"22. Мынадай ақаулылықтардың ең болмаса біреуі болған жағдайда локомотивтерді , моторвагонды және жылжымалы құрамды пайдалануға шығаруға рұқсат етілмейді:

1) дыбыс сигналын беруге арналған аспаптың ақаулығы;

2) пневматикалық, электрпневматикалық, тұрақ тежегішінің немесе сығымдағыштың ақаулығы;

3) кем дегенде бір тартқыш электр қозғалтқышын түзету немесе ажырату (тартқыш жүктемесі толық болмаған кезде локомотивтің энергия тиімділігін арттыру үшін жарамды тарқыш электр қозғалтқыштарын штаттық ажырату жағдайларын қоспағанда) ;

4) автоматты локомотивтік сигнализациясының немесе қауіпсіздік құрылғыларының ақаулығы, жылдамдықты бұру сенсорының (ЖБС) ақаулығы;

5) автотоктатудың немесе машинистің сергектігін тексеру құрылғыларының ақаулығы, пойызды автоматты басқара жүргізу жүйелері;

6) жылдамдық өлшегіштің және оның құрылғыларының реттеуші жетегінің ақаулығы;

7) пойыздық және маневрлік радиобайланыс құрылғыларының ақаулығы, ал моторвагонды жылжымалы құрамда – "жолаушы-машинист" байланысының ақаулығы;

8) гидродемпферлердің, аккумуляторлық батареяның ақаулығы;

9) автотіркегіш құрылғылардың ақаулығы, соның ішінде ағыту тұтқышы шынжырының үзілуі немесе оның деформациясы;

10) құм беру жүйесінің ақаулығы;

11) прожектордың, буферлік шамның, жарықтандырудың, бақылау немесе өлшеу аспабының ақаулығы;

12) қамыттағы, серіппелі іліністегі немесе серіппенің түпкі табағындағы жарық, серіппе табағының сынуы;

13) букс корпусындағы, арба жақтауында жарық;

14) букстық немесе моторлы-осьтік мойынтіректің ақаулығы;

15) бөлшектердің жолға түсіп қалуынан сақтандыратын конструкцияда көзделген құрылғының болмауы немесе оның ақаулығы;

16) тартқыш тісті берілістің ең болмағанда бір ғана тісінің жарығы немесе сызаты;

17) майдың ағып кетуіне әкелетін тісті беріліс қорабының дұрыс жұмыс істемеуі;

18) өрт сөндіру құралдарының, автоматты өрт сөндіру сигнализациясының ақаулығы (локомотив конструкциясында көзделген);

19) қысқа тұйықталу токтарынан, асқын жүктемеден және асқын кернеуден қорғау, дизельдің авариялық тоқтауынан сақтандыру құрылғыларының ақаулығы;

20) дизельден тарсылдау, бөтен шуыл дыбыстарының пайда болуы;

21) электр жабдығының қорғаныш қаптамаларының болмауы;

22) локомотивті басқарудың микропроцессорлық жүйесінің ақаулығы.

23) жоғары вольтты камераның қорғаныс құлпының дұрыс жұмыс істемеуі;

24) ток қабылдағыштың ақаулығы.";

59-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"59. Локомотивтер, жолаушылар, жүк вагондары, моторвагонды және АЖҚ тұрақ тежегіштері жабдықталады. Жүк вагондарының бір бөлігінде құрылымына сәйкес токтату краны және тұрақ тежегіші бар өту алаңы болуы мүмкін. Теміржол жылжымалы құрамындағы тұрақ тежегіші жарамды жай-күйде ұсталуы қажет.";

62-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"62. Автотіркегіш осінің рельс бастиектерінің деңгейінің үстіндегі биіктігі:

1) локомотивтерде, жолаушылар және бос жүк вагондарында – 1080 миллиметрден артық болмайтын;

2) локомотивтерде және адамдары бар жолаушылар вагондарында, бос жүк вагондарында – кем дегенде 980 миллиметр;

3) төрт осьті (тиелген) жүк вагондарында және екі осьті арбалардағы буындалған үлгідегі вагондарда – кемінде 950 миллиметр, алты және сегіз осьті вагондарда кемінде 990 мм, бос рефрижераторлы вагондарда кемінде 1000 мм;

4) АЖҚ-та бос күйінде – 1080 миллиметрден артық болмайтын, тиелген күйінде – кем дегенде 980 миллиметр.

Рельстер басының деңгейінен жоғары автотіркегіш осінің биіктігін поездың бас және құйрық вагондарының бос автотіркегіште бақылау.

Рельс бастарының жоғарғы деңгейінен жоғары автотіркеу осінің биіктігі ағымдағы ағытпалы жөндеуге ағыту арқылы реттеледі.";

63-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"63. Автотіркегіштердің бойлық осьтерінің арасында биіктігі бойынша:

1) жүк пойызында – 100 миллиметрден артық болмайтын;

2) локомотив пен жүк пойызының жүк тиелген бірінші вагоны арасында – 110 миллиметрден артық болмайтын;

3) локомотив пен жолаушылар пойызының бірінші вагоны арасында – 110 миллиметрден артық болмайтын;

4) сағатына 120 километр жылдамдықпен келе жатқан жолаушылар пойызында – 70 миллиметрден артық болмайтын;

5) сондай сағатына 121-140 километр жылдамдықпен – 50 миллиметрден артық болмайтын;

6) сағатына 141-160 шақырым – 30 миллиметр жылдамдықпен бірдей;

7) локомотив пен АЖҚ-тың жылжымалы бірліктері арасында – 100 миллиметрден артық болмайтын айырмашылық белгіленеді.

Сағатына 161 километр және одан артық жылдамдықпен келе жатқан жолаушылар пойызы вагондар арасындағы саңылаусыз автотіркегішпен жабдыкталады.";

68-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"68. Жүктелмеген доңғалақ жұбының доңғалақтарының ішкі беттері арасындағы қашықтық болуы керек:

– 1439-дан 1443 миллиметрге дейін – моторлы-вагонды жылжымалы құрамда;

– сағатына 120-дан 140 километрге дейінгі жылдамдықпен пайдаланылатын локомотивтерде, вагондарда және арнайы өздігінен жүретін жылжымалы құрамда – 1439-дан 1443 миллиметрге дейін;

– 1437-ден 1443 миллиметрге дейін – сағатына 120 километрге дейінгі жылдамдықпен пайдаланылатын локомотивтерде, вагондарда, арнайы өздігінен

жүретін жылжымалы құрамда, сондай-ақ жалпыға ортақ пайдаланылатын теміржол жолдарына шығуға құқығы жоқ теміржол жылжымалы құрамында;

- 1440-тан 1443 миллиметрге дейін-сағатына 140-тан 200 километрге дейінгі жылдамдықпен пайдаланылатын локомотивтерде;

– 1439-дан 1443 миллиметрге дейін-сағатына 140-тан 160 километрге дейінгі жылдамдықпен пайдаланылатын жолаушылар вагондарында.";

70 және 71-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"70. Моторвагонды жылжымалы құрамнан немесе аунақшалы букс мойынтіректері бар тендерден басқа, вагонда жол жүріп келе жатқанда тереңдігі 1 миллиметрден артық, бірақ 2 миллиметрден көп болмайтын сырғақ (ойық), анықталған кезде мұндай вагонды (тендерді) пойыздан ағытпастан (жылдамдығы сағатына 100 километрден артық болмайтын жолаушылар пойызы, сағатына 70 километрден артық болмайтын жүк пойызы) таяу жердегі, доңғалақ жұбын ауыстыруға арналған құралдары бар техникалық қызмет көрсету пунктіне дейін апаруға рұқсат етіледі.

Сырғақтың көлемі, ойшықтар, ұшқындар, ойықтар, раковиналар моторвагонды жылжымалы құрамның вагонынан басқа вагондарда 2-ден 6-миллиметрге дейін, локомотивте және моторвагонды жылжымалы құрамда, сондай-ақ арнайы өздігінен жүретін жылжымалы құрамда 1-ден 2-миллиметрге дейін болғанда, пойыздың ең жақын станцияға дейін сағатына 15 километр жылдамдықпен жылжуына, ал сырғақтың көлемі тиісінше 6-дан жоғары 12 миллиметрге дейін және 2-ден жоғары 4-миллиметрге дейін болғанда сағатына 10 километрге дейінгі жылдамдықпен, доңғалақ жұбы ауыстырылуы тиіс ең жақын станцияға жету рұқсат беріледі. Сырғақтың көлемі, ойшықтар, ұшқындар, ойықтар, раковиналар вагон мен тендерде 12 миллиметрден астам, локомотивте және моторвагонды жылжымалы құрамның моторлы вагонында 4 миллиметрден астам болғанда доңғалақ жұбының көтерілуі немесе доңғалақ жұбының айналуына мүмкіндік бермеу шарты орындалған жағдайда сағатына 10 километр жылдамдықпен жылжуына рұқсат беріледі. Бұл ретте локомотив пойыздан ағытылуы, ал зақымдалған доңғалақ жұбының тежегіш цилиндрлері және тартымдық электрқозғалтқышы (электрқозғалтқыштарының тобы) істен ажыратылуы тиіс.

71. "Talگو" вагондарының доңғалақтары дайындаушы зауыттың технологиялық нұсқаулығының талаптарына сәйкес келуі, оның ішінде мынадай талаптарды қанағаттандыруы тиіс:

1) доңғалақтардың ішкі беттері арасындағы қашықтық 1440 мм болуы тиіс, пойыздарда сағатына 160 километрге дейінгі жылдамдықпен айналатын "Talگو" вагондарында ауытқуларға 3 мм-ден аспайтын ұлғаю жағына және 1 мм-ден аспайтын кему жағына жол беріледі;

2) жотаның қалыңдығы кемінде 27 мм, доңғалақтардың диаметрі кемінде 840 мм болуы тиіс;

3) бір арбадағы доңғалақ диаметрінің айырмашылығы 10 мм-ден аспайды;

4) сырғанау бетінде 1,0 мм-ден (ұзындығы 60 мм-ге дейін) аспайтын сырғытпа (шұңқыр) болған кезде артикуляцияланған үлгідегі жолаушылар вагондарынан пойызды жылдамдықты төмендетпей (аралық вагондар үшін 160 км/сағ, шеткі вагондар үшін 120 км/сағ) межелі теміржол станциясына дейін, тереңдігі 1-ден бастап жылжымалы анықталған кезде жеткізуге рұқсат етіледі 2 мм (ұзындығы 60-80 мм) қоса алғанда, жылдамдықты темір жол станциясына дейін 60 км/сағ дейін төмендете отырып, межелі станцияға дейін, 2-ден 4 мм-ге дейін (ұзындығы 80-120 мм) қоса алғанда, жылдамдықты ең жақын теміржол станциясына дейін 15 км/сағ дейін төмендете отырып.";

89-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"89. Сұрыптау, учаскелік және жүк станцияларындағы сұрыптау дөңестерінің, дөңесасты және пішінделген тартымдық жолдардың бойлық бейіндерін үш жылда кемінде бір рет тиісінше Ұлттық инфрақұрылым операторы және мемлекеттік-жекешелік әріптестік шарттары бойынша теміржол иесі тексереді. Барлық станциялардың станциялық жолдарының қалған ұзындығында бейін он жылда кемінде бір рет тексеріледі.

Басты жолдардың бойлық бейін аспап арқылы тексеру жолдарды күрделі және орташа жөндеу кезеңінде жүргізіледі. Жолдың жоспары мен бейінінің өзгеруіне алып келетін қайта құру жүргізілетін магистральдық және станциялық жолдардың учаскелерін жұмысты орындаушылар жұмысты аяқтаған соң тиісінше Ұлттық инфрақұрылым операторына немесе мемлекеттік-жекешелік әріптестік шарттары бойынша теміржол иесіне көрсетілген жұмыстар жүргізілгеннен кейін жолдарды пайдалануға бергенге дейін тиісті құжаттаманы ұсына отырып тексереді.

Станция аумағында жаңа объектілер салған, қолда барларын кеңейткен немесе басқа орынға ауыстырған кезде осындай жұмыстарды орындайтын кез келген ұйым қолданыстағы станцияның дамуына объектінің байланыстырылуын белгілейтін орындаушылық құжаттаманы дереу Ұлттық инфрақұрылым операторына немесе мемлекеттік-жекешелік әріптестік шарттары бойынша теміржол иесіне береді";

92-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"92. Барлық шпалдар түрінде едәуір тік келетін учаскелердегі жолтабанның ені:

- 1) радиусы 349-дан 300 метрге дейін – 1530 миллиметр;
- 2) радиусы 299 метр және одан кем – 1535 миллиметр.";

95-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"95. Номиналдық мөлшерінен ауытқу шамасы жолтабан енінің 1512 миллиметрден кем және 1548 миллиметрден артық болуына, сондай-ақ 2005 жылға дейін шығарылған темір-бетон шпалдары бар учаскелерде жолдың ені 1510 мм-ден кем пайдаланылмайды

Жолдардың түзу учаскелерінде жолды пайдалану бір рельстік жіктің екіншісінен 6 миллиметрге дейін биік қатынаста деңгейде ауытқу шамасы бойынша жүзеге асырылады.

Қисық учаскелерде сыртқы рельс жігінің жоғары тұруы 150 миллиметрден артық болуына жол берілмейді.";

98-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"98. Темір жолдармен пойыздар қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін станцияларда және елді мекендерге, жақын орналасқан жерлерде қоршау құрылғылары орнатылады.";

103-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"103. Мына ақаулықтардың ең болмағанда біреуі орын алған бағыттамалық бұрмаларды және тұйық қиылысуларды пайдалануға рұқсат етілмейді:

1) бағыттамалық үшкірлердің және тартқыштары бар айқастырмалардың жылжымалы өзекшелерінің ажырауы;

2) үшкірде бірінші тартымның қарсы тұсында, үшкір айқастырманың өзегінің ұшында стрелканың жабық күшінде өлшенетін үшкірдің рамалық рельстен айқастырмалық жылжымалы өзегінің жақтаудан 4 миллиметр және одан да артық кейін қалуы;

3) үшкірдің немесе қарсы бағыттағы бағытта жылжымалы өзекшені үгітілуі, бұл кезде жотаның төну қаупі туындайды, және барлық жағдайда ұзындығы:

басты жолда 200 миллиметр және одан көп;

қабылдау-жөнелту жолдарында 300 миллиметр;

өзге станциялық жолдарда және кірме жолдарда 400 миллиметр.

4) үшкір басының немесе жылжымалы өзекшенің ені үстіңгі бетінде 50 миллиметр және одан астам болып келетін қимасында өлшенетін үшкірдің рамалық рельсінің қарсысында және жылжымалы өзекшенің жақтаудың қарсысында 2 миллиметрге және одан астамға төмендеуі;

5) айқастырма өзекшесінің жұмыстың қыры мен жанама рельс тік қалпақшасының жұмыстық қырының арасындағы қашықтық 1472 миллиметрден кем;

6) жанама рельс пен жақтаудың жұмыс қырлары арасындағы қашықтық 1435 миллиметрден артық;

7) үшкірдің немесе рамалық рельстің омырылуы, айқастырманың (өзекшенің, жақтаудың немесе жанама рельстің) омырылуы;

8) бір бұрандамалы ішпекте контррельстік бұрандаманың немесе қос болтты ішпекте екеуінің де ажырауы.";

мынадай мазмұндағы 123, 123-1, 123-2, 123-3-тармақтармен толықтырылсын:

"123. Барлық кіру және өту бағдаршамдардың және қорғау бағдаршамдарының алдында ескертпелік бағдаршамдар орнатылады. Автобұғаттаумен жабдықталған

учаскелерде әрбір өту бағдаршамы келесі бағдаршамға қатысты ескертпелік бағдаршамы болып табылады.

Автоматты локомотивтік сигнализация дербес сигнал беру және байланыс құралы ретінде қолданылатын учаскелерде, сондай-ақ радиоблокировкамен жабдықталған учаскелерде кіріс бағдаршамдарының алдында ескерту бағдаршамдары орнатылмайды.

”;

123-1 Радиобұғаттау қамтамасыз етеді:

1) жолдың бейіні және пойыздар қозғалысының рұқсат етілген жылдамдығы туралы ақпаратты борттық қауіпсіздік жүйесіне беру;

2) виртуалды блок-учаскелердің жұмыспен қамтылуын/еркіндігін бақылау;

3) борттық қауіпсіздік жүйесімен жабдықталмаған пойыздар немесе борттық қауіпсіздік жүйесі ақаулы пойыздар үшін барлық аралықтың жұмыспен қамтылуын бақылау;

4) пойыздардың қауіпсіз аралықтарын есептеу;

5) стационарлық құрылғылардан борттық қауіпсіздік жүйесіне сигналдарды беру;

6) ДСП (ДНЦ) командасының борттық қауіпсіздік жүйесіне тыйым салатын көрсеткіші бар кіріс (шығыс, бағдарлық) бағдаршамның жүруіне рұқсат беру туралы беру;

7) команданың борттық қауіпсіздік жүйесіне ДСП-дан (ДНЦ) локомотив пен команданы күштеп тоқтатуға беру;

8) бағдарламалық жасақтамаға, аппараттық құралдарға, басқару органдарына және байланыс арналарына рұқсат етілген қолжетімділік;

123-2 Радиобұғаттау құрамына кіретін борттық қауіпсіздік жүйесі мыналарды қамтамасыз етеді:

1) борттық дисплей арқылы қозғалыс параметрлері туралы машинисті хабардар ету;

2) пойыздың жылдамдығын бақылау;

3) локомотивтің тежеу жүйесіне әсер ету үшін басқару командаларын құру;

4) нақты жылдамдықты жол берілетін жылдамдықпен үздіксіз салыстыру және есепті уақыт кезеңі ішінде берілген шектерде оны төмендету бойынша машинистің реакциясы болмаған кезде пойызды автоматты түрде тоқтатылмайтын шұғыл тежеу;

5) стационарлық құрылғылардан сигналдарды қабылдау;

6) осы нақты шарттар үшін рұқсат етілген жылдамдықпен қозғалысқа мүмкіндік беретін ақпаратты үздіксіз қабылдау;

7) радиобайланыс жоғалған жағдайда қозғалыстың соңғы алынған рұқсат етілген параметрлері бойынша қозғалыс мүмкіндігі;

8) борттық қауіпсіздік жүйесі істен шыққан жағдайда шұғыл тежеу;

9) машинистке тоқтау орнына дейінгі қашықтық (жабық бағдарлық немесе шығу бағдаршамы) және жол берілетін қозғалыс жылдамдығы туралы хабарлау;

10) жылдамдықтың уақытша шектеулері туралы ақпаратты қабылдау және оның негізінде қажетті жылдамдық режимін іске асыру;

11) машинистің пультінен радиоблокировканы пайдалану жөніндегі талаптарға сәйкес пойыз туралы қажетті ақпаратты енгізу;

12) борттық қауіпсіздік жүйесінің ақауларын көрсету және мұндай ақпаратты жүйенің стационарлық құрылғыларына беру;

13) пойыз құрамының тұтастығы туралы ақпарат жоғалған жағдайда машинистке хабарлау;

14) қозғалыс параметрлерін және басқару командаларын қорғалған электрондық тасығышқа кейіннен осы ақпаратты ашу мүмкіндігімен жазу;

15) радиобайланыс арнасының қосылуы мен жарамды жай-күйін бақылау;

16) борттық тіркеушіде борттық қауіпсіздік жүйесінің диагностикасы туралы ақпаратты жазу және ақпаратты машинистің дисплейіне шығару;

17) машинистті стационарлық құрылғылардың орналасқан жері туралы хабардар ету (жыжылмалы құрамның шығуын бақылау құрылғылары, бақылау-габариттік құрылғылар, кешенді техникалық мониторинг құралдары, теміржол өткелі және тағы басқасы);

Аталған талаптардың кем дегенде біреуі қамтамасыз етілмейтін борттық қауіпсіздік жүйесін пайдалануға жол берілмейді.

123-3 Радиобұғаттау құрамына кіретін борттық қауіпсіздік жүйесі:

1) автоматтандырылған жұмыс орнынан берілген пойыздық (станциялық) диспетчердің жауапты командасынсыз кіру (шығу, бағдарлық) бағдаршамның тыйым салатын көрсеткіштерінің жылжымалы құрамының өтуі;

2) жылжымалы құрамның пойыздық (станциялық) диспетчердің мәжбүрлі командасы оны тоқтатқаннан кейін мұндай команда тиісті түрде жойылғанға дейін қозғалу мүмкіндігі;

3) автоматты қауіпсіз аялдама үшін қажетті тежеу жолынан аз қашықтыққа алда келе жатқан пойызға жақындау мүмкіндігі.";

135-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"135. Автоматтық бұғаттаудың өтпелі бағдаршамдары блок-учаскелер арасындағы шектерде, ал жартылай автоматтық бұғаттаудың өту бағдаршамдары қосынаралық аралығындағы шектерде орнатылады.

Автоматты локомотивтік сигнализациясы сигнализация мен байланыстың жеке құралы ретінде қолданылатын учаскелерде блок-учаскелердің шекарасында "Блок-учаскесінің шегі" деген сигналдық белгілер орнатылады.

Қосжолды аралықтарда локомотивтік бағдаршамның сигналдары бойынша теріс жолмен қозғалған кезде, дұрыс жолмен қозғалу үшін орнатылған автобұғаттау бағдаршамы блок-учаскенің шегі болып табылады.

Пойыздардың қозғалысын аралық реттеу үшін автобұғаттаумен жабдықталған учаскелерде жылжымалы блок-учаскелер қолданылады.";

140-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"140. Аралықтар жол бұғаттауымен немесе радиобұғаттаумен, ал жекелеген учаскелерде аралықтағы екі бағыт бойынша локомотивтік бағдаршамдардың сигналдары бойынша жүргізілетін дербес сигнализация және байланыс құралы ретінде қолданылатын автоматты локомотивтік сигнализациямен жабдықталады.";

146-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"146. Автоматты бұғаттау автоматты локомотивтік сигнализациямен және диспетчерлік бақылау құрылғыларымен толықтырылуы тиіс.

Жартылай автоматты бұғаттау – жолдың белгіленген учаскелерінде автоматты локомотивтік сигнализациямен толықтырылуы тиіс.

Радиобұғаттау борттық қауіпсіздік жүйесімен толықтырылады.";

161-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"161. Автобұғаттаумен немесе сигнализация мен байланыстың жеке құралы ретінде қолданылатын автоматты локомотив сигнализациямен жабдықталған учаскелерде орналасқан станцияларда басты жолдар, жолаушылар пойыздарын қабылдау және жөнелту жолдары, сондай-ақ пойыздарды тоқтатусыз өткізуге арналған қабылдау-жөнелту жолдары автоматты локомотив сигнализациясының жол құрылғыларымен жабдықталуы тиіс.

Жартылай автоматты бұғаттау кезінде жақындау учаскелері және станциялардың басты жолдары автоматты локомотив сигнализациясының жол құрылғыларымен жабдықталады.

Дербес сигнализация және байланыс құралы ретінде қолданылатын радиобайланыспен жабдықталған учаскелерде орналасқан станцияларда жолаушылар пойыздарын қабылдау және жөнелту жолдары, сондай-ақ пойыздарды тоқтаусыз өткізу үшін қабылдау-жөнелту жолдары радиобұғаттау жүйесімен бақыланады.";

168-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"168. Пойыздың жүрісі кезінде жылжымалы құрамның техникалық жай-күйін автоматты бақылау құралдары:

1) алдағы орналасқан станцияның кезекшісіне, ал диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде – пойыз диспетчеріне пойызда ақаулы жылжымалы құрамның бар-жоғы және орналасуы және ақаулылықтың түрі жөнінде ақпарат жіберілуін;

2) локомотив машинисіне пойыздарда ақаулы вагондардың бар-жоғы жөніндегі немесе дауыстық хабарлағыштың пойызда ақаулы жылжымалы құрамның бар-жоғы жөніндегі ақпараттың жіберілуін;

3) алда орналасқан станция бойынша кезекшіге, ал диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде пойыз диспетчеріне берілетін пойыздағы ақаулы

жылжымалы құрамның болуы және орналасуы және ақаулық түрі туралы ақпараттың тіркелуін қамтамасыз етуі тиіс";

190-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"190. Темір жолдың жүрдек жолаушылар пойыздарының айналымы учаскелерде орналасқан аралықтар мен станциялар автоматты автобұғаттаумен немесе радиобұғаттаумен, автоматты локомотивті сигнализацияның автотоқтағышы бар автоматты локомотивтік сигнализациясымен (бұдан әрі – АЛСН), көпмәнді АЛСН немесе борттық қауіпсіздік жүйесімен, сигналдар мен бағыттамаалардың электрлік орталықтандыруымен, диспетчерлік орталықтандырудың немесе диспетчерлік бақылаудың микропроцессорлық құрылғыларымен, ақаулы вагондарды автоматты анықтау құрылғыларымен, осы Қағидаларға сәйкес байланыс және радиобайланыс түрлерімен жабдықталады, бұл ретте пойыздық радиобайланыс дуплексті болуы тиіс.

Пойыздар қозғалысын автоматты басқару, автоматтандырылған жұмыс орындары жүйелері жоспарлы тәртіппен енгізіледі.";

214 және 215-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"214. Сигнализация және байланыс құрылғыларына қызмет көрсететін қызметкерлер бағдаршамдардың және маршруттық нұсқағыштардың сигналдық көрсетулерінің тұрақты қалыпты көрінуін қамтамасыз етеді.

Бағдаршамдар көрсетулерінің көрінуін электр механик бағдаршамдық шамдарды, жарықдиодты модульдерді ауыстырған сайын жолдан тексереді.

Аралықтар мен станциялардың басты жолдары бойынша сигналдардың көрінуін аға электр механик локомотивтен айына кемінде бір рет және желілік сигнализация және байланыс шаруашылық кәсіпорындарының басшылары тоқсанына кемінде бір рет тексереді.

215. Автоматты локомотив сигнализациясы, радиобайланыстың және қауіпсіздік құрылғыларының жұмысы тоқсанына кемінде бір рет тексеріледі.

Вагон-зертхана пойыз жүрісінде автоматты локомотив сигнализациясының, радиобұғаттаудың, пойыздық радиобайланыстың және жылжымалы құрамның техникалық жай-күйін автоматты бақылау құралдарының әрекетін мерзімінде вагон-зертханасымен тексеріп тұрады.";

219-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"219. Электрлі жылжымалы құрамның токқабылдағышындағы кернеудің деңгейі кем дегенде 21 киловольт, тұрақты ток кезінде 2,7 киловольт және ауыспалы ток кезінде киловольттан артық болмайтын және тұрақты ток кезінде 4 киловольт болуы тиіс.

Жекелеген учаскелерде уәкілетті органның келісімі бойынша кернеу деңгейінің ауыспалы ток кезінде кем дегенде 19 киловольт және тұрақты ток кезінде 2,4 киловольт болуына рұқсат етіледі.

Автомат пен телемеханика құрылғыларындағы айнымалы токтың номиналдық кернеуі 115, 230 немесе 380 Вольт болуы тиіс. Номиналдық кернеудің көрсетілген шамаларынан ауытқу азаю жағына қарай 10%-дан артық болмайтындай, ұлғаю жағына қарай 5%-дан артық болмайтындай рұқсат етіледі.";

248-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"248. Жұмыстардың басшысы қозғалысты тоқтатуға әкелетін жұмыстарды, сондай-ақ оларды жүргізу үшін қозғалыс кестесінде толаскездер көзделген жұмыстарды жүргізу уақытына пойыз диспетчерімен тұрақты байланыс (телефондық, радио немесе мобильді байланыс арқылы келіссөздер жазбаларын тіркей отырып) орнатады.

Пойыздардың қозғалыс кестесіндегі толаскездер тәуліктің қараңғы кезінде көзделетін учаскелерде жұмыс басшысы жұмыстар жүргізілетін жерге жарық берілуін қамтамасыз етеді.";

2. Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің Автомобиль көлігі және көліктік бақылау комитеті заңнамада белгіленген тәртіппен:

1) осы бұйрықты Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркеуді;

2) осы бұйрықты Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің интернет-ресурсында орналастыруды қамтамасыз етсін.

3. Осы бұйрықтың орындалуын бақылау жетекшілік ететін Қазақстан Республикасының Көлік вице-министріне жүктелсін.

4. Осы бұйрық алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі.

*Қазақстан Республикасы
Көлік министрінің міндетін атқарушы*

М. Калиакпаров

"КЕЛІСІЛДІ"

Қазақстан Республикасы
ұлттық экономикаминистрлігі

"КЕЛІСІЛДІ"

Қазақстан Республикасы
Ішкі істер министрлігі