



Мінскі гарадскі выканаўчы камітэт

Минский городской исполнительный комитет

Камунальнае транспартнае  
ўнітарнае прадпрыемства  
**«МІНСКІ МЕТРАПАЛІТЭН»**  
(Дзяржаўнае прадпрыемства  
«Мінскі метраполітэн»)

Коммунальное транспортное  
унитарное предприятие  
**«МИНСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН»**  
(Государственное предприятие  
«Минский метрополитен»)

**ЗАГАД**

**ПРИКАЗ**

12.09.2018 № Р.37

г. Мінск

г. Минск

О введении в действие  
инструкции «О порядке  
прохода (проезда) в тоннели и  
на парковые пути Минского  
метрополитена»

В связи с упразднением УВД по охране Минского метрополитена, а также в целях совершенствования порядка прохода (проезда) в тоннели и на парковые пути работников метрополитена и сторонних организаций ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Ввести в действие с 24.09.2018 инструкцию «О порядке прохода (проезда) в тоннели и на парковые пути Минского метрополитена» № РБ-9/749/18, утверждённую 12.09.2018.

2. Инструкцию «О порядке прохода (проезда) в тоннели и на парковые пути Минского метрополитена» № РБ-9/436/2011, утверждённую 11.05.2011, считать утратившей силу.

3. Начальникам служб Д, Т, П, Ш, Э, ЭМ, РМС, НО, начальникам отделов НТО, ООТ, ЭМО, ОПП обеспечить изучение и неукоснительное выполнение вводимой инструкции всеми работниками возглавляемого структурного подразделения.

4. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на главного инженера, заместителей директора по направлениям деятельности и на главного ревизора по безопасности движения поездов.

Директор

В.Т.Сотников

Лист согласования прилагается

15-01 Бартошевич 219 52 03

Рассылка: РБ, Н, НГ, НЗБ, НЗС, НЗ, НГЗ, НЮ, Д, Т, ТЧ-1, ТЧ-2, П, Ш, Э, ЭМ, РМС, НО, СЦ, НТО, ООТ, ЭМО, ОПП.

## ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

к приказу «О порядке прохода (проезда) в тоннели и на парковые пути  
Минского метрополитена» от «12» 09 2018 № 837

Главный инженер

  
И.В.Шестаков

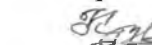
10.09 2018

Заместитель директора  
по безопасности

 - В.В.Плис

08.09 2018

Заместитель директора  
по строительству

 О.А.Круглов

10.09 2018

Заместитель директора  
по эксплуатации

 А.М.Михайловский

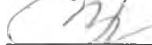
10.09 2018

Главный ревизор по безопасности  
движения поездов

 В.А.Бартошевич

07.09 2018

Ведущий юрисконсульт

 Т.Е.Павлючук

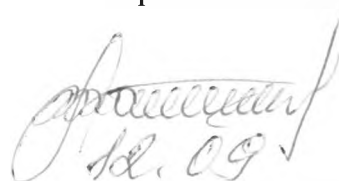
05.09 2018

МИНСКИЙ ГОРОДСКОЙ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ  
«МИНСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН»

УТВЕРЖДАЮ

Директор государственного  
предприятия «Минский  
метрополитен»



В.Т.Сотников

2018

ИНСТРУКЦИЯ

о порядке прохода (проезда) в тоннели и на парковые пути  
Минского метрополитена

№

РБ-9  
749/18

Минск 2018

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава 1. Общие положения.....	3
Глава 2. Порядок прохода (проезда) в тоннели Минского метрополитена в период движения электропоездов и (или) при наличии напряжения на контактном рельсе.....	5
Глава 3. Порядок выхода (выезда) из тоннелей Минского метрополитена в период движения электропоездов и (или) при наличии напряжения на контактном рельсе.....	9
Глава 4. Порядок прохода в тоннели Минского метрополитена в ночное время при отсутствии напряжения на контактном рельсе.....	10
Глава 5. Порядок выхода работников из тоннелей Минского метрополитена перед началом движения электропоездов.....	11
Глава 6. Порядок прохода на парковые пути электродепо Минского метрополитена во время движения электропоездов и (или) при наличии напряжения на контактном рельсе.....	13
Глава 7. Порядок выхода с парковых путей электродепо Минского метрополитена во время движения электропоездов и (или) при наличии напряжения на контактном рельсе.....	16
Глава 8. Порядок прохода работников Минского метрополитена на парковые пути в ночное время или после снятия напряжения с контактного рельса парковых путей.....	16
Глава 9. Порядок выхода работников Минского метрополитена с парковых путей по окончании работ перед подачей напряжения на контактный рельс парковых путей.....	17
Глава 10. Меры безопасности при проходе (проезде) и пребывании работников в тоннелях метрополитена и на парковых путях электродепо.....	19
Приложение 1.....	25
Приложение 2.....	26
Приложение 3.....	28
Приложение 4.....	29
Приложение 5.....	30

## ГЛАВА 1

### ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящая инструкция устанавливает порядок прохода (проезда) в тоннели метрополитена и на парковые пути электродепо, как в период движения электропоездов и (или) при наличии напряжения на контактном рельсе, так и в ночное время при отсутствии напряжения на контактном рельсе, а также основные меры безопасности, которые при этом должны соблюдать работники.

2. Требования настоящей инструкции обязательны для всех работников Минского метрополитена, а также работников сторонних организаций, производящих работы в действующих тоннелях метрополитена и на парковых путях электродепо.

3. Проверка знаний настоящей инструкции должна проводиться:

3.1. у работников метрополитена – одновременно с проверкой знаний правил технической эксплуатации Минского метрополитена, инструкции по сигнализации на Минском метрополитене, инструкции по движению поездов и маневровой работе на Минском метрополитене в сроки, установленные приказом директора;

3.2. у работников сторонних организаций – при инструктаже о порядке производства работ.

4. Не разрешается пребывание людей в тоннелях метрополитена и на парковых путях электродепо в период движения электропоездов и (или) при наличии напряжения на контактном рельсе за исключением случаев, описанных в разделе 2 настоящей инструкции.

5. Право прохода (проезда) в тоннели метрополитена и на парковые пути электродепо, как в период движения электропоездов и (или) при наличии напряжения на контактном рельсе, так и в ночное время при отсутствии напряжения на контактном рельсе, предоставляется работникам метрополитена, изучившим и успешно прошедшим проверку знаний правил технической эксплуатации Минского метрополитена, инструкции по сигнализации на Минском метрополитене, инструкции по движению поездов и маневровой работе на Минском метрополитене, правил и инструкций по охране труда и настоящей инструкции и оформляется в служебном удостоверении работника штампами следующего образца:



– разрешается проход (проезд) в тоннели и на парковые пути после снятия напряжения с контактного рельса;



– разрешается проход (проезд) на парковые пути при наличии напряжения на контактном рельсе;



– разрешается проход (проезд) в тоннели при наличии напряжения на контактном рельсе;



– разрешается проход на все объекты метрополитена в любое время суток;



– разрешается проход в вестибюли и на платформы всех станций после окончания движения поездов.

Штампы ставятся в техническом отделе метрополитена, за исключением штампа «Разрешается проход на все объекты метрополитена в любое время суток», который ставит главный инженер метрополитена.

6. Работники, принятые на работу в Минский метрополитен и еще не прошедшие проверку знаний перечисленных правил и инструкций, допускаются в тоннели метрополитена только в ночное время при отсутствии напряжения на контактном рельсе без оформления служебного удостоверения соответствующими штампами, но в обязательном сопровождении лица, ответственного за проведение стажировки, обучения или практики. Регистрация таких работников осуществляется в книге учета прохода работников в тоннель формы ДУ-5 Метро (приложение 5) с указанием фамилии лица, ответственного за проведение стажировки, обучения или практики.

7. Право прохода в тоннели метрополитена и на парковые пути электродепо под напряжением предоставляется работникам метрополитена с группой по электробезопасности не ниже третьей.

8. Лицам, которым в процессе прохождения на метрополитене обучения, практики или стажировки по технологии производства работ предусмотрен проход в тоннели и на парковые пути в период движения поездов и (или) при наличии напряжения на контактном рельсе (курсанты при обучении профессии машинист электропоезда, стажеры при подготовке по профессиям, связанным с обслуживанием устройств СЦБ, и т.п.), разрешается проход на указанные объекты в указанное время под постоянным надзором руководителя обучения, практики или стажировки, имеющего группу по электробезопасности не ниже третьей.

9. Работники метрополитена, нарушившие требования настоящей инструкции, привлекаются к ответственности в соответствии с действующим законодательством.

## ГЛАВА 2

ПОРЯДОК ПРОХОДА (ПРОЕЗДА) В ТОННЕЛИ МИНСКОГО  
МЕТРОПОЛИТЕНА В ПЕРИОД ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И (ИЛИ) ПРИ  
НАЛИЧИИ НАПРЯЖЕНИЯ НА КОНТАКТНОМ РЕЛЬСЕ

10. В тоннели метрополитена в период движения электропоездов и (или) при наличии напряжения на контактном рельсе допускаются работники метрополитена для:

10.1. устранения неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов или вызвавших нарушение нормальной работы метрополитена, при любых размерах движения (приложение 1).

10.2. выполнения технологического процесса при размерах движения 30 и менее пар поездов в час, при наличии наряда (приложение 2).

11. Работники, направляющиеся в тоннель, должны предъявить дежурному по станции (далее – ДСП) или дежурному по посту централизации (далее – ДСЦП) служебное удостоверение со штампами, разрешающими проход (проезд) в тоннели после снятия напряжения с контактного рельса и (или) при наличии напряжения на контактном рельсе, а в тех случаях, когда работы будут осуществляться по наряду – и наряд, а также сообщить причину прохода на объект, на который они следуют, о чем ДСП (ДСЦП) докладывает диспетчеру поезвному.

12. ДСП (ДСЦП) при пропуске работников в тоннель, после уведомления поездного диспетчера по поездной диспетчерской связи, а в экстренных случаях (приложение 1), получив от него указание на пропуск работников в тоннель:

12.1. включает рабочее и аварийное освещение перегона, сообщает дежурному смежной станции лично или через поездного диспетчера о необходимости включения им соответствующего освещения;

12.2. делает отметки в наряде на допуск в тоннель и возвращает наряд руководителю работ для организации их проведения по месту, отмеченному в наряде;

12.3. производит запись в книге формы ДУ-5 Метро. Регистрация работников, проходящих в тоннель, производится после проверки служебных удостоверений и при наличии в них соответствующих штампов (пункт 5 настоящей инструкции). Не допускается производить регистрацию работников, проходящих в тоннель, на основании сообщения по телефону. Проход работников в тоннель и пребывание их там разрешается только в сигнальных жилетах и при наличии сигнальных фонарей;

12.4. открывает торцевую дверь для прохода работников в тоннель или организует посадку их в поезд, предупредив машиниста (локомотивную бригаду) о месте высадки. После прохода работников в

тоннель пешим порядком закрывает торцевую дверь;

12.5. в экстренных случаях (приложение 1) пропускает работников в тоннель, оставив у себя их пропуска или служебные удостоверения для последующей регистрации и возврата их работникам при выходе из тоннеля;

12.6. пропускает работников ГУВД Мингорисполкома, других правоохранительных и следственных органов, специальных и аварийно-спасательных служб по служебным удостоверениям, не оставляя их у себя. Количество допущенных в тоннель работников ГУВД и др. фиксирует в книге формы ДУ-5 Метро;

12.7. направляет работников службы безопасности или при необходимости работников других служб для вывода из тоннеля посторонних лиц (пункт 4 Приложения 1);

12.8. сообщает поездному диспетчеру о проходе (проезде) работников в тоннель и их количество;

12.9. выдает предупреждения по приказу поездного диспетчера.

13. Проход или проезд работников метрополитена в тоннели для устранения внезапно возникших в период движения поездов неисправностей, угрожающих безопасности движения или вызвавших нарушение нормальной работы метрополитена, производится без наряда и независимо от размеров движения.

14. Одновременный пропуск работников в тоннель во время движения электропоездов и (или) при наличии напряжения на контактном рельсе разрешается группами от двух до пяти человек. Рекомендуется отправлять каждую группу вслед уходящему поезду.

15. Как исключение, разрешается проход в тоннель при наличии напряжения на контактном рельсе в одно лицо:

15.1. ДСП, ДСЦП – для установки сигнала остановки после прекращения движения поездов;

15.2. электромеханику СЦБ, дорожному мастеру или ДСЦП – для перевода стрелки вручную или запираения стрелки на закладку и навесной замок;

15.3. машинисту электропоезда – для приемки состава из отстоя, либо выхода из тоннеля после постановки состава на отстой;

15.4. машинисту-инструктору – для проверки или устранения неисправности на подвижном составе.

16. Выполнение таких работ, как перевод стрелки вручную, запираение стрелки на закладку и навесной замок, требующих выхода на путь одного работника, разрешается только после закрытия светофоров, ограждающих эту стрелку.

17. Перед проходом в тоннель в одно лицо электромеханик СЦБ, дорожный мастер, машинист электропоезда, машинист-инструктор обязаны



явиться к ДСП (ДСЦП) со служебными удостоверениями для регистрации прохода в книге формы ДУ-5 Метро.

18. ДСП (ДСЦП) перед проходом в тоннель в одно лицо обязаны поставить в известность об этом поездного диспетчера по поездной диспетчерской связи. В этом случае проход разрешается без записи в книге формы ДУ-5 Метро.

19. В экстренных случаях пропуск в тоннели метрополитена работников ГУВД Мингорисполкома, других правоохранительных и следственных органов, специальных и аварийно-спасательных служб городских организаций в период движения электропоездов и (или) при наличии напряжения на контактном рельсе осуществляется ДСП или ДСЦП без предъявления пропусков по указанию поездного диспетчера, переданному ему на основании устной заявки работника метрополитена по должности не ниже заместителя начальника дистанции (при отсутствии руководителя указанного ранга – мастера пункта восстановительных средств (ПВС) или ответственного дежурного соответствующей службы). Проход осуществляется в сопровождении ответственного работника метрополитена, имеющего служебное удостоверение со штампом, дающим право прохода в тоннели в период наличия напряжения на контактном рельсе. Сопровождающий должен контролировать выполнение сопровождаемыми лицами требований настоящей инструкции и мер личной безопасности.

20. Право выдачи наряда на допуск в тоннели в период движения электропоездов с размерами движения 30 и менее пар поездов в час и (или) при наличии напряжения на контактном рельсе имеют руководители метрополитена, служб, электродепо и дистанций.

21. Наряд составляется в двух экземплярах: один находится у должностного лица, выдающего наряд, другой – у руководителя работ, и может быть оформлен на срок не более семи суток с момента выдачи.

22. Инструктаж руководителя работ проводит лицо, выдающее наряд, а инструктаж членов бригады – руководитель работ (ежедневно перед допуском в тоннель). Все инструктажи оформляются в бланке наряда.

23. В зависимости от особенностей выполняемых в тоннеле работ (необходимость выделения наблюдающего, ограждение рабочего места сигналами уменьшения скорости и т.п.) могут назначаться лица, ответственные за безопасность работ.

24. Наряды на допуск в тоннели в период движения электропоездов с размерами движения 30 и менее пар поездов в час по окончании срока действия возвращаются лицам, выдавшим наряд, и хранятся в течение месяца.

25. Перечень объектов, на которые в период движения

электropоездов и (или) при наличии напряжения на контактном рельсе разрешается проход (проезд) для выполнения работ, предусмотренных технологическими процессами, составляется по образцу (приложение 3).

26. Проход работников метрополитена по тоннелю и нахождение их там для выполнения работ в период движения электропоездов допускается при обязательном устном предупреждении в соответствии с требованиями правил технической эксплуатации Минского метрополитена машиниста каждого поезда о необходимости вести электропоезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если возникнет в этом необходимость.

27. В случае изменения ситуации по организации движения поездов поездной диспетчер обязан известить об этом работников, находящихся в тоннеле, машинистов электропоездов и дежурного машиниста-инструктора.

28. На объекты, расположенные на расстоянии до 60 метров от торцевой двери станции, разрешается проход пешим порядком.

29. На объекты, расположенные на расстоянии более 60 метров от торцевой двери станции, работники должны доставляться и вывозиться на электропоездах. При этом высадка работников из поезда в тоннель и посадка в поезд должны производиться через дверь кабины машиниста головного вагона в местах разрыва контактного рельса, а при наличии со стороны, противоположной контактному рельсу, банкетки, ниши, мостика или другого удобного и безопасного места – через вторую или третью разблокированную дверь пассажирского салона первого вагона. После посадки или высадки руководитель работ, убедившись в отходе работников в безопасное место, дает машинисту сигнал привести поезд в движение.

30. Извещение о месте предстоящей высадки работников в тоннеле машинисту поезда передается поездным диспетчером или ДСП (ДСЦП). В исключительных случаях, когда работники следуют на электропоезде для устранения неисправности, место предстоящей высадки машинисту указывает руководитель работ.

31. О произведенной высадке (посадке) работников из поезда в тоннель машинист уведомляет поездного диспетчера по поездной радиосвязи.

32. Вход работников метрополитена в вентиляционные камеры через воздухозаборные киоски, расположенные на перегоне, производится без регистрации у ДСП (ДСЦП) после предупреждения об этом диспетчера электромеханической службы.

33. В случае входа группы работников метрополитена в вентиляционную камеру через наземный воздухозаборный киоск проход работников в тоннели метрополитена не разрешается.

34. О включении освещения в вентиляционных камерах на уровне

перегонных тоннелей руководитель работ докладывает поездному диспетчеру через диспетчера электромеханической службы. В этом случае поездной диспетчер передает машинистам электропоездов (локомотивным бригадам) информацию о причине наличия света.

### ГЛАВА 3

## ПОРЯДОК ВЫХОДА (ВЫЕЗДА) ИЗ ТОННЕЛЕЙ МИНСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА В ПЕРИОД ДВИЖЕНИЯ ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ И (ИЛИ) ПРИ НАЛИЧИИ НАПРЯЖЕНИЯ НА КОНТАКТНОМ РЕЛЬСЕ

35. При необходимости покинуть тоннель руководитель работ должен сообщить об этом поездному диспетчеру по ближайшему телефону тоннельной связи с просьбой о вывозе на станцию, указав точное место нахождения группы (пикет, светофор, стрелка и т.п.).

36. Поездной диспетчер на основании данного сообщения через ДСП, ДСЦП или по поездной радиосвязи дает указание машинисту электропоезда (локомотивной бригаде) вывезти работников из тоннеля, а ДСП (ДСЦП) – включить рабочее и аварийное освещение тоннеля в случае, если оно было выключено на время производства работ на объектах, расположенных в притоннельных сооружениях.

37. До прибытия поезда вся группа должна находиться в безопасном месте тоннеля. Руководитель работ в ожидании поезда располагается перед группой с включенным сигнальным фонарем с прозрачно-белым огнем, обращенным в сторону приближающегося поезда.

38. Производить посадку в поезд следует по команде руководителя работ после полной остановки поезда и поданного машинистом звукового сигнала – три коротких свистка.

39. Машинист приводит поезд в движение после посадки всей группы работников в вагон порядком, описанным в пункте 29 настоящей инструкции, подтверждения об этом руководителя работ и доклада поездному диспетчеру о выполнении его указания по поездной радиосвязи.

40. При нахождении группы работников в тоннеле на расстоянии до 60 метров от торцевой двери станции выход осуществляется пешим порядком. Перед выходом работников из тоннеля ДСП (ДСЦП) открывает торцевую дверь.

41. После выхода (выезда) из тоннеля в период движения электропоездов руководитель работ обязан привести всю группу в помещение ДСП (ДСЦП), сообщить, что вся группа выведена, и торцевую дверь можно закрыть на замок. ДСП (ДСЦП) закрывает торцевую дверь на замок, регистрирует выход работников в книге формы ДУ-5 Метро, делает отметки в наряде о выходе бригады и отдает наряд руководителю работ.

42. Если работники вышли (вывезены) на другую станцию, то ДСП

(ДСЦП) данной станции обязан сообщить об этом поездному диспетчеру и ДСП (ДСЦП) станции, откуда эти работники были допущены в тоннель, о чем в книгах формы ДУ-5 Метро обеих станций должны быть сделаны соответствующие записи.

43. ДСЦП регистрирует выезд из тоннеля машиниста электропоезда, записавшегося для приемки состава из отстоя, после выезда состава на линию.

44. При сдаче дежурства ДСП (ДСЦП) обязан передать по смене сведения о наличии работников в тоннеле на основании записей в книге формы ДУ-5 Метро.

45. На время расстановки составов на отстой ДСЦП обязан включить рабочее и аварийное освещение на всем участке расстановки и по пути выхода машинистов электропоездов (локомотивных бригад) на станцию.

46. О постановке состава на отстой машинист электропоезда докладывает поездному диспетчеру по поездной радиосвязи. Для регистрации в книге формы ДУ-5 Метро выхода из тоннеля в данном случае машинист электропоезда обязан прибыть в помещение ДСЦП.

#### ГЛАВА 4

### ПОРЯДОК ПРОХОДА В ТОННЕЛИ МИНСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА В НОЧНОЕ ВРЕМЯ ПРИ ОТСУТСТВИИ НАПРЯЖЕНИЯ НА КОНТАКТНОМ РЕЛЬСЕ

47. После окончания движения электропоездов и закрытия дверей типа «Метро» работник службы безопасности проверяет пропуска и служебные удостоверения у всех лиц, находящихся на станции. Лица, не имеющие указанных документов, удаляются со станции.

48. ДСП (ДСЦП) контролируют отсутствие посторонних лиц в пассажирских помещениях станции после окончания движения поездов по устройствам видеонаблюдения.

49. ДСП (ДСЦП), получив приказ поездного диспетчера о снятии напряжения с контактного рельса:

49.1. включает рабочее и аварийное освещение тоннелей;

49.2. выключает устройства контроля прохода в тоннель (УКПТ);

49.3. открывает торцевую калитку (калитки);

49.4. подаёт два длинных звуковых сигнала, означающих, что напряжение с контактного рельса снято, или производит объявление об этом по громкоговорящему оповещению.

50. При необходимости прохода в тоннель для производства работ работники метрополитена обязаны лично предъявить служебные удостоверения с соответствующими штампами ДСП (ДСЦП).

51. ДСП (ДСЦП) после проверки служебных удостоверений регистрируют работников, проходящих в тоннель, в книге формы ДУ-5 Метро.

52. Не допускается производить регистрацию работника, проходящего в тоннель, на основании его сообщения по телефону.

53. ДСП (ДСЦП) при регистрации работников для входа в тоннель уведомляют их о предстоящем передвижении и работе хозяйственных поездов на линии.

54. Проход работников в тоннель и пребывание там разрешается только в сигнальных жилетах и при наличии сигнальных фонарей.

55. Работники, входящие в тоннель через открытую торцевую калитку обязаны предъявить, а работник службы безопасности обязан проверить у них служебные удостоверения (пропуска) на предмет наличия соответствующих штампов.

56. Если торцевая дверь заперта и по оси пути установлен щит с надписью «Стоять! Контактный рельс под напряжением», проход в тоннель разрешается только работникам, имеющим служебные удостоверения с правом входа в тоннели под напряжением порядком, установленным настоящей инструкцией для периода движения электропоездов и (или) при наличии напряжения на контактном рельсе (главы 2, 3).

## ГЛАВА 5

### ПОРЯДОК ВЫХОДА РАБОТНИКОВ ИЗ ТОННЕЛЕЙ МИНСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ПЕРЕД НАЧАЛОМ ДВИЖЕНИЯ ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ

57. Для предупреждения работников, находящихся в тоннелях, о необходимости прекращения работ и подготовке линии к подаче напряжения на контактный рельс ДСП, ДСЦП подают следующие сигналы:

57.1. В 4 часа 45 минут сигнал времени – однократным отключением рабочего освещения тоннелей на 5 секунд. Сигнал времени означает требование завершения работ.

57.2. В 4 часа 55 минут первый предупредительный сигнал (через 10 минут после сигнала времени) – двукратным отключением рабочего освещения тоннелей (каждый раз на 5 секунд) с интервалом 5 секунд. Первый предупредительный сигнал означает требование прекращения всех работ и необходимость выхода людей из тоннелей.

57.3. В 5 часов 10 минут второй предупредительный сигнал (через 15 минут после первого предупредительного сигнала) – трехкратным отключением рабочего освещения тоннелей (каждый раз на 5 секунд) с интервалом 5 секунд. После подачи второго предупредительного сигнала контактный рельс считается под напряжением.

58. Работники, производившие в ночное время работы в тоннелях, должны выйти на станцию до времени подачи второго предупредительного сигнала. Ответственным за своевременный выход работников из тоннеля является руководитель работ.

59. Руководитель работ обязан обеспечить окончание всех работ и вывести людей из тоннеля независимо от наличия предупредительных световых сигналов не позднее установленного для этих сигналов времени.

60. В случае отсутствия предупредительных световых сигналов на том или ином участке линии метрополитена контактный рельс считается под напряжением со времени, установленного для подачи второго предупредительного сигнала, то есть с 5 часов 10 минут. Работник, установивший отсутствие предупредительного сигнала, обязан немедленно сообщить об этом поезвному диспетчеру. В этом случае поездной диспетчер дает указание ДСП и ДСЦП на смежных станциях перегонов, где находятся люди, оставить включенным рабочее и аварийное освещение тоннелей для выхода работников на станцию.

61. В исключительных случаях, когда работники не успевают выйти на станцию до второго предупредительного сигнала, руководитель работ (старший по должности) должен сообщить об этом поезвному диспетчеру. Получив данную информацию, поездной диспетчер дает указание ДСП и ДСЦП смежных станций перегонов, где находятся люди, оставить включенным рабочее и аварийное освещение тоннелей. Освещение отключается по указанию поездного диспетчера только после выхода людей из тоннеля.

62. По окончании работ в тоннелях все работники метрополитена обязаны прибыть к ДСП (ДСЦП) для регистрации выхода из тоннеля в книге формы ДУ-5 Метро, предъявив при этом свои служебные удостоверения.

63. Если работники метрополитена по окончании работ вышли на другой станции, то они обязаны доложить о выходе из тоннеля ДСП (ДСЦП) этой станции порядком, установленном в пункте 62 настоящей инструкции, сообщив при этом на какой станции они зарегистрировали свой вход в тоннель.

64. ДСП (ДСЦП) после проверки служебных удостоверений или пропусков производит запись о выходе работников в книге формы ДУ-5 Метро. После регистрации выхода из тоннеля работников, зарегистрировавших свой вход на другой станции, ДСП (ДСЦП) в присутствии указанных работников сообщает по телефону об их выходе ДСП (ДСЦП) той станции, где осуществлялась регистрация их прохода в тоннель.

65. Не допускается производить регистрацию работников, вышедших из тоннелей, на основании их сообщения о выходе по телефону.

66. Непосредственно перед подачей второго предупредительного сигнала ДСП и ДСЦП обязаны закрыть на замки торцевые двери, ведущие на путь, и включить устройства контроля прохода в тоннель.

67. Со времени подачи второго предупредительного сигнала контактный рельс считается под напряжением, и проход в тоннели должен осуществляться с соблюдением всех требований, изложенных в главе 2 настоящей инструкции.

68. После подачи второго предупредительного сигнала ДСП и ДСЦП, проверив регистрацию выхода работников из тоннелей в книге формы ДУ-5 Метро, результат проверки сообщают поездному диспетчеру.

69. При отсутствии подтверждения о выходе всех людей из тоннелей ДСП и ДСЦП по указанию поездного диспетчера принимают совместно с руководителями работ и структурных подразделений служб метрополитена меры для розыска не вышедших работников, привлекая для этого в необходимых случаях работников других служб и, при необходимости, сотрудников ГУВД Мингорисполкома и аварийно-спасательных служб городских организаций. В этом случае проход в тоннели оформляется порядком, установленным в главе 2 настоящей инструкции.

70. Поездной диспетчер, получив сообщение о невыходе работников из тоннелей, немедленно ставит в известность руководителей структурных подразделений, в которых работают данные работники, дает указание ДСП и ДСЦП оставить включенным рабочее и аварийное освещение и до окончания поиска не вышедших работников даст устные предупреждения на поезда, следующие по обоим путям.

## ГЛАВА 6

### ПОРЯДОК ПРОХОДА НА ПАРКОВЫЕ ПУТИ ЭЛЕКТРОДЕПО МИНСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ВО ВРЕМЯ ДВИЖЕНИЯ ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ И (ИЛИ) ПРИ НАЛИЧИИ НАПРЯЖЕНИЯ НА КОНТАКТНОМ РЕЛЬСЕ

71. Территории электродепо Минского метрополитена являются местом повышенной опасности, так как здесь расположены электрифицированные парковые пути, по которым осуществляется движение электропоездов. Контактный рельс парковых путей электродепо в период движения электропоездов постоянно находится под напряжением 825 Вольт. В ночное время напряжение может быть снято с контактного рельса парковых путей и подано в любое время после выполнения работ.

72. Проход работников, рабочее место которых расположено на территории электродепо, производится через проходную по служебным удостоверениям или пропускам. Порядок прохода на территорию

электродепо доводится до сведения работников при проведении первичных и повторных инструктажей по охране труда.

73. Проход работников других служб метрополитена на территорию электродепо производится через проходную по служебным удостоверениям со штампами установленного образца или специальным пропуском.

74. Проход по территории электродепо вблизи парковых путей, контактный рельс которых находится под напряжением, производится по специально разработанным маршрутам, утвержденным начальником электродепо.

75. Работы на парковых путях выполняются без наряда на допуск в тоннель.

76. Пребывание людей на парковых путях во время движения электропоездов и (или) при наличии напряжения на контактном рельсе не разрешается, за исключением следующих случаев:

76.1. выполнение работ по устранению неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов или вызвавших нарушение нормальной работы устройств метрополитена, таких как проникновение посторонних лиц, попадание на путь посторонних предметов, загорание, задымление или затопление пути, неисправности устройств, сооружений и подвижного состава.

76.2. выполнение работ, предусмотренных технологическим процессом.

76.3. постановка подвижного состава на отстой, либо его приемка из отстоя.

76.4. формирование хозяйственных поездов на парковых и прочих путях, руководство маневрами хозяйственных поездов.

77. Допуск работников метрополитена на парковые пути для выполнения работ, указанных в подпунктах 76.1-76.4 настоящей инструкции, производится по служебным удостоверениям с соответствующими штампами.

78. Допуск на парковые пути работников ГУВД Мингорисполкома, других правоохранительных и следственных органов, специальных и аварийно-спасательных служб, сторонних организаций для выполнения работ, указанных в подпункте 76.1 настоящей инструкции, осуществляется по указанию поездного диспетчера в сопровождении работника метрополитена по должности не ниже мастера или электромеханика, имеющего служебное удостоверение с соответствующими штампами, который должен контролировать соблюдение сопровождаемыми лицами требований настоящей инструкции и мер личной безопасности.

79. Работники метрополитена, направляющиеся на парковые пути, должны предъявить дежурному по блок-посту электродепо (далее – ДСЦП блок-поста) служебное удостоверение с соответствующими штампами и



сообщить причину прохода на парковые пути.

80. ДСЦП блок-поста докладывает поезвному диспетчеру и дежурному по депо о предстоящем пропуске работников на парковые пути для выполнения работ, указанных в подпунктах 76.1-76.4 настоящей инструкции, а в экстренных случаях, получив от поездного диспетчера указание о пропуске работников на парковые пути, выполняет следующие операции:

80.1. проверяет служебные удостоверения работников метрополитена и производит запись в книге формы ДУ-5 Метро.

80.2. в экстренных случаях пропускает работников метрополитена на парковые пути, оставив у себя их служебные удостоверения для последующей регистрации и возврата работникам при их выходе с парковых путей после окончания работ.

80.3. пропускает работников ГУВД Мингорисполкома, других правоохранительных и следственных органов, специальных и аварийно-спасательных служб по их служебным удостоверениям, не оставляя их у себя. Количество допущенных на парковые пути работников ГУВД и др. фиксирует в книге формы ДУ-5 Метро.

80.4. направляет работников службы безопасности или при необходимости работников других служб для задержания посторонних лиц, проникших на территорию электродепо.

80.5. сообщает поезвному диспетчеру о проходе работников на парковые пути.

80.6. уведомляет дежурного по электродепо о нахождении людей на парковых путях для предупреждения машинистов электропоездов об особой бдительности при проследовании по парковым путям.

80.7. предупреждает машинистов электропоездов по поездной радиосвязи о нахождении людей на парковых путях и о соблюдении особой бдительности при следовании. Находящиеся на парковых путях работники о проследовании подвижного состава предупреждаются ДСЦП блок-поста по устройствам громкоговорящего оповещения.

81. Пребывание людей на парковых путях для выполнения работ, указанных в подпунктах 76.1-76.4 настоящей инструкции, разрешается группами от двух до пяти человек.

82. Как исключение, разрешается пребывание на парковых путях в одно лицо: ДСЦП блок-поста, электромеханика СЦБ, дорожного мастера — для перевода стрелок вручную и запираания стрелок на закладки; машиниста электропоезда, машиниста-инструктора — при следовании к месту расстановки подвижного состава. Выполнение таких работ, как перевод стрелок вручную и запираание стрелок на закладки, требующих выхода на путь одного работника, разрешается только после закрытия светофоров, ограждающих эти стрелки.

83. Перед проходом на электрифицированные парковые пути электромеханик СЦБ, дорожный мастер, машинист электропоезда или машинист-инструктор обязаны явиться к ДСЦП блок-поста для регистрации прохода на парковые пути в книге формы ДУ-5 Метро.

84. ДСЦП блок-поста перед проходом на электрифицированные парковые пути в одно лицо обязан поставить в известность об этом поездного диспетчера по поездной диспетчерской связи. В этом случае проход разрешается без записи в книге формы ДУ-5 Метро.

## ГЛАВА 7

### ПОРЯДОК ВЫХОДА С ПАРКОВЫХ ПУТЕЙ ЭЛЕКТРОДЕПО МИНСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ВО ВРЕМЯ ДВИЖЕНИЯ ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ И (ИЛИ) ПРИ НАЛИЧИИ НАПРЯЖЕНИЯ НА КОНТАКТНОМ РЕЛЬСЕ

85. При необходимости покинуть парковые пути руководитель работ должен сообщить об этом ДСЦП блок-поста по технологической радиосвязи или ближайшему телефону стрелочной связи.

86. После выхода всей группы с парковых путей руководитель работ обязан привести всю группу к ДСЦП блок-поста для регистрации выхода работников в книге формы ДУ-5 Метро.

87. ДСЦП блок-поста после регистрации выхода работников в книге формы ДУ-5 Метро сообщает о выходе группы с парковых путей поездному диспетчеру и дежурному по депо.

88. При сдаче дежурства ДСЦП блок-поста обязан передать по смене сведения о наличии работников на парковых путях на основании записи в книге формы ДУ-5 Метро.

## ГЛАВА 8

### ПОРЯДОК ПРОХОДА РАБОТНИКОВ МИНСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА НА ПАРКОВЫЕ ПУТИ В НОЧНОЕ ВРЕМЯ ИЛИ ПОСЛЕ СНЯТИЯ НАПРЯЖЕНИЯ С КОНТАКТНОГО РЕЛЬСА ПАРКОВЫХ ПУТЕЙ

89. Снятие напряжения с контактного рельса парковых путей электродепо для выполнения работ, в том числе и в ночное время, производится по заявке руководителя работ той службы, которая их выполняет. Заявка записывается в книгу заявок на снятие и подачу напряжения на контактный рельс парковых путей электродепо, находящуюся у дежурного по депо.

90. Дежурный по депо, получив заявку на снятие напряжения с контактного рельса парковых путей электродепо, передает ее энергодиспетчеру. В период движения электропоездов снятие напряжения

согласовывается с поездным диспетчером. Получив уведомление от энергодиспетчера о снятии напряжения с контактного рельса, дежурный по депо производит проверку отсутствия напряжения на контактном рельсе парковых путей и сообщает ДСЦП блок-поста о снятии напряжения с контактного рельса парковых путей.

91. До получения сообщения от дежурного по депо о снятии напряжения с контактного рельса парковых путей ДСЦП блок-поста производит регистрацию работников метрополитена в книге формы ДУ-5 Метро по их служебным удостоверениям с соответствующими штампами. Не допускается производить регистрацию работника в указанной книге на основании сообщения по телефону.

92. При регистрации работников метрополитена ДСЦП блок-поста предупреждает их о необходимости закончить работу в определенный срок, если таковой был установлен дежурным по депо. В ночное время, если дежурный по депо не установил определенный срок подачи напряжения, то работу можно производить до 4 часов 45 минут (время окончания работ, установленное на Минском метрополитене, в электродепо объявляет ДСЦП блок-поста по громкоговорящему оповещению).

93. Получив сообщение от дежурного по депо о снятии напряжения с контактного рельса парковых путей, ДСЦП блок-поста объявляет по громкоговорящему оповещению о том, что напряжение с контактного рельса парковых путей электродепо снято, и разрешается выход работникам на парковые пути.

94. В случае, когда работнику метрополитена необходимо выйти с парковых путей через портал в тоннель метрополитена, регистрация входа производится у ДСЦП блок-поста порядком, установленным в пунктах 91-93 настоящей инструкции.

95. При выезде хозяйственного поезда на линию для производства работ машинист, помощник машиниста и другие работники, выезжающие на хозяйственном поезде, обязаны зарегистрировать свой выезд на линию у ДСЦП блок-поста. Выезд хозяйственного поезда на линию может производиться до снятия напряжения с контактного рельса на парковых путях электродепо и в тоннелях метрополитена в соответствии с требованиями инструкции по движению поездов и маневровой работе на Минском метрополитене.

## ГЛАВА 9

### ПОРЯДОК ВЫХОДА РАБОТНИКОВ МИНСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА С ПАРКОВЫХ ПУТЕЙ ПО ОКОНЧАНИИ РАБОТ ПЕРЕД ПОДАЧЕЙ НАПРЯЖЕНИЯ НА КОНТАКТНЫЙ РЕЛЬС ПАРКОВЫХ ПУТЕЙ

96. По окончании работ на парковых путях каждый работник

метрополитена (руководитель работ с группой работников в полном составе) должен прибыть к ДСЦП блок-поста для регистрации выхода в книге формы ДУ-5 Метро и предъявить служебное удостоверение.

97. ДСЦП блок-поста после проверки служебных удостоверений производит запись о выходе работника в книге формы ДУ-5 Метро.

98. Если отдельный работник или группа работников вышли на одной из станций метрополитена, то они должны прибыть к ДСП (ДСЦП) данной станции для регистрации выхода из тоннеля в книге формы ДУ-5 Метро этой станции, предъявить служебные удостоверения, сообщив при этом, что ими осуществлялся проход с парковых путей электродепо. После регистрации выхода указанных работников ДСП (ДСЦП) станции, где они вышли, в присутствии этих работников сообщает по телефону ДСЦП блок-поста об их выходе из тоннеля.

99. Руководители работ, оформлявшие заявки на снятие напряжения с контактного рельса парковых путей в книге заявок на снятие и подачу напряжения на контактный рельс парковых путей, обязаны оформить уведомление об окончании работ и заявку на подачу напряжения в указанной книге у дежурного по депо.

100. Дежурный по депо, получив заявку на подачу напряжения на контактный рельс парковых путей, по телефону связывается с ДСЦП блок-поста и проверяет, все ли работники, зарегистрировавшие свой вход на парковые пути, оформили свой выход с парковых путей в книге формы ДУ-5 Метро, ставит в известность ДСЦП блок-поста о предстоящей подаче напряжения на контактный рельс парковых путей и дает заявку энергодиспетчеру на подачу напряжения на контактный рельс.

101. ДСЦП блок-поста, получив информацию от дежурного по депо о предстоящей подаче напряжения на контактный рельс парковых путей, объявляет по громкоговорящему оповещению, что на контактный рельс парковых путей электродепо будет подано напряжение, после чего контактный рельс парковых путей считается под напряжением.

102. Порядок регистрации работников, выходящих через портал из тоннеля на парковые пути электродепо в ночное время перед началом движения электропоездов, установлен в пунктах 62-65 настоящей инструкции.

103. Регистрация выезда из тоннеля по окончании работ машиниста, помощника машиниста хозяйственного поезда и других работников, выезжающих на хозяйственном поезде, у ДСЦП блок-поста производится порядком, установленным в пунктах 95 и 96 настоящей инструкции.

104. В случае отсутствия регистрации о выходе с парковых путей перед подачей напряжения на контактный рельс одного или нескольких работников метрополитена по окончании работ ДСЦП блок-поста объявляет три раза по громкоговорящему оповещению о необходимости

выхода работников с парковых путей в связи с предстоящей подачей напряжения на контактный рельс. Если и после этого работник метрополитена не выйдет на связь, то ДСЦП блок-поста информирует о случае дежурного по депо и поездного диспетчера, принимает меры по розыску не вышедших с парковых путей работников, сообщает о случае руководству той службы, в которой работает указанный работник.

## ГЛАВА 10

### МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОХОДЕ (ПРОЕЗДЕ) И ПРЕБЫВАНИИ РАБОТНИКОВ В ТОННЕЛЯХ МЕТРОПОЛИТЕНА И НА ПАРКОВЫХ ПУТЯХ ЭЛЕКТРОДЕПО

#### 105. Общие требования:

105.1. Работники при проходе в служебные помещения, расположенные в уровне платформы за торцевой дверью, должны соблюдать осторожность. Проходить в эти помещения или выходить из них по служебному переходному мостику разрешается только после проследования прибывающего на станцию или отправляющегося со станции поезда.

105.2. Пребывание работников во время движения электропоездов в тоннелях стесненного габарита приближения оборудования метрополитена и негабаритных местах не разрешается. Перечень мест стесненного габарита приближения строений и оборудования в тоннелях Минского метрополитена утверждается приказом директора (приложение 4).

105.3. Все лица, находящиеся в тоннелях метрополитена и на парковых путях электродепо, должны знать, что как в дневное время, так и ночью пассажирские и хозяйственные поезда двигаются с высокими скоростями и имеют тормозные пути большой длины. В связи с этим условия работы, особенно в тоннелях, требуют проявления личной осторожности и бдительности со стороны каждого работающего или идущего по тоннелю и парковым путям работника. Необходимо помнить, что недостаточная бдительность при работе или проходе по тоннелю или парковым путям, нарушение требований техники безопасности в пути следования или при производстве работ (хождение через пути или перешагивание через контактный рельс перед приближающимся поездом, несвоевременный уход с пути, отсутствие ограждения места работ сигналами и т.п.) могут привести к несчастному случаю.

105.4. Перед выходом на работу каждый работник должен иметь отдых установленной продолжительности, чтобы приступить к работе отдохнувшим и хорошо подготовленным. Лица, чувствующие недомогание, обязаны до начала работы обратиться в ближайший здравпункт и без разрешения медицинского работника к работе не

приступать.

105.5. Проход работников метрополитена в тоннели и их пребывание там разрешается только в сигнальных жилетах и при наличии фонарей.

105.6. Для руководства метрополитена, служб и дистанций на каждой станции в помещении ДСП (ДСЦП) находятся четыре сигнальных жилета и сигнальных фонаря. Сигнальные фонари и сигнальные жилеты в экстренных случаях могут быть использованы и другими работниками метрополитена, прибывшими для устранения неисправностей, вызвавших нарушение нормальной работы устройств метрополитена. Проход машиниста (локомотивной бригады) или машиниста-инструктора для приемки состава в тоннель разрешается при наличии сигнального фонаря без сигнального жилета с регистрацией у ДСЦП установленным порядком в книге формы ДУ-5 Метро. Электрические сигнальные фонари необходимы для обеспечения личной безопасности работников, которые ими пользуются для подачи сигналов машинисту (локомотивной бригаде) о том, что они видят приближающийся поезд, а также, при необходимости, для остановки или уменьшения скорости приближающегося поезда.

105.7. Каждый работник должен знать, что наиболее выступающей частью подвижного состава является токоприемник вагона, расположенный на высоте 19 сантиметров (максимум) от уровня головки рельса и выступающий за конец шпалы нормальной длины (2,63-2,67 метра) на 23,5 сантиметра (максимум).

105.8. Ввиду нахождения в опасных зонах, каковыми являются тоннели и парковые пути, стесненности пространства, образующегося между движущимся подвижным составом и стенками тоннеля, предъявляются особые требования к одежде лиц, находящихся в тоннелях и на парковых путях:

105.8.1. одежда не должна стеснять движения;

105.8.2. не допускается носить одежду с длинными полами, которые могут зацепиться за выступающие части подвижного состава;

105.8.3. одежда должна быть застегнута;

105.8.4. головные уборы не должны закрывать органы слуха, чтобы не снижать уровень восприятия звуковых сигналов;

105.8.5. обувь должна быть удобной и прочной (не разрешается проход по путям в тапочках, сандалиях, спортивной и другой легкой обуви, обуви на высоких каблуках).

105.9. В случаях, не предусмотренных технологией производства работ, идти внутри рельсовой колеи не рекомендуется.

105.10. Лица, находящиеся в тоннелях и на парковых путях, должны заблаговременно выбрать место, где можно укрыться при приближении поезда, сойти с пути, не ожидая сигнала машиниста, чтобы не подвергать

себя опасности наезда и не вызывать экстренное торможение поезда, соблюдая при этом следующий порядок взаимодействия:

105.10.1. машинист (локомотивная бригада), получив предупреждение о наличии работников на перегоне, обязан вести поезд с особой бдительностью, периодически подавать оповестительные сигналы, внимательно следить за сигналами, подаваемыми наблюдающим (руководителем) группы работников, повторять их показания и принимать незамедлительные меры по их исполнению;

105.10.2. при производстве работ, не требующих закрытия перегона или ограждения места производства работ, а также в местах ограниченной видимости, при необходимости из состава бригады работников назначается сигналист (сигналисты), в обязанности которого (которых) входит наблюдение за приближением подвижного состава к месту производства работ и оповещение об этом работающих. В условиях ограниченной видимости сигналист (сигналисты) выставляется на расстояние прямой видимости от руководителя работ и друг друга, обеспечивающее безопасную остановку приближающегося поезда до места производства работ.

Сигналистом назначается опытный работник, связанный с обеспечением безопасности движения поездов, рабочей специальности со стажем работы не менее 2 лет, по должности не ниже монтера пути 4-го разряда, электромонтера 4-го разряда. Работник, назначаемый сигнальником, перед началом производства работ должен быть отдельно проинструктирован руководителем работ, обеспечен сигнальными принадлежностями (сигнальный жилет, звуковые - свисток или рожок, видимые – фонарь (езде) или сигнальные флажки красного и желтого цветов (только днем на путях электродепо), при необходимости средствами связи.

Сигналист (руководитель работ) работающей или двигающейся к месту работы группы должен ответить на звуковой оповестительный сигнал, подаваемый поездом, сигналом «Внимание люди!», предусмотренным инструкцией по сигнализации на Минском метрополитене – направить прозрачно-белый огонь ручного фонаря в сторону приближающегося поезда. Предварительно сигналист (руководитель работ) должен убедиться, что все члены группы находятся вне габарита подвижного состава. Машинист (локомотивная бригада), восприняв сигнал сигналиста (руководителя работ), отвечает одним коротким и одним длинным свистком;

105.10.3. на парковых путях в светлое время суток сигналист (руководитель работ) подает сигнал машинисту (локомотивной бригаде) медленным движением вверх и вниз развернутого желтого флага. Машинист (локомотивная бригада), восприняв сигнал сигналиста

(руководителя работ), отвечает двумя короткими свистками;

105.10.4. в случае, если машинист (локомотивная бригада) не получил предупреждение или сигнал, он принимает меры к остановке состава до места производства работ или движущейся группы, а при невозможности остановить поезд – максимально снижает скорость;

105.10.5. если в предупреждении не было указано место нахождения работников или было включено рабочее и аварийное освещение на перегоне, а машинист (локомотивная бригада) не был предупрежден о причинах включения освещения, он должен вести поезд по перегону с такой скоростью (в зависимости от расстояния видимости пути), при которой можно остановиться, не доезжая до места препятствия или людей, а также выяснить у поездного диспетчера причину включения освещения.

105.11. При проходе по путям в районе перекрестных или стрелочных съездов, по соединительным веткам, а также при производстве работ в этих местах наблюдающий должен следить за возможным приближением поезда со всех направлений.

105.12. При проходе по тоннелю и парковым путям группы работников (более двух человек) впереди должен находиться руководитель работ, а сзади – сигналист. Руководитель работ и сигналист обязаны иметь сигнальные фонари (в дневное время на парковых путях – сигнальные флаги) и следить, чтобы все идущие работники при приближении поезда своевременно укрылись в безопасное место.

105.13. Не разрешается садиться и становиться на защитный кожух контактного рельса, на ходовые рельсы, острия стрелок, рабочие и связующие тяги, электроприводы стрелок и другие сооружения и устройства, находящиеся в непосредственной близости от пути.

105.14. При выполнении работ по технологическому процессу или при устранении неисправностей в тоннелях метрополитена или на парковых путях электродепо, как в период движения электропоездов и (или) при наличии напряжения на контактном рельсе, так и в период ночного «окна», каждый работник обязан соблюдать требования правил и инструкций по охране труда, действующих на метрополитене.

106. Меры безопасности при проходе (проезде) и пребывании работников в тоннелях метрополитена:

106.1. Для выполнения работ в тоннелях дежурные по смежным станциям должны включить рабочее и аварийное освещение.

106.2. Отключение освещения, включенного на период прохода и производства работ, осуществляется ДСП (ДСЦП) по указанию поездного диспетчера на основании сообщения об окончании работ и выходе всех работников.

106.3. О присутствии людей в тоннеле в период движения поездов и необходимости, в связи с этим, ведения поездов с особой бдительностью,



свидетельствует одновременно горящие рабочее и аварийное освещение.

106.4. Спуск с платформы станции в перегонный тоннель разрешается только по специальным лестницам, расположенным в торцах пассажирской платформы.

106.5. Проход по тоннелю разрешается осуществлять, как правило, навстречу установленному направлению движения поездов. Как исключение, а также при проходе на объекты, расположенные на расстоянии до 60 метров от торцевой двери, допускается проход по направлению движения поездов.

106.6. Проходить по тоннелю следует по банкетке, а там, где она отсутствует – сбоку от пути, со стороны, противоположной контактному рельсу. Переходить контактный рельс разрешается в специально оборудованных местах.

106.7. Для укрытия при пропуске поезда необходимо войти в нишу, встать на банкетку, трубу, выступы тоннельной обделки или выбрать место, где расстояние от конца шпалы до стенки тоннеля в уровне балласта или бетона будет не менее 70 сантиметров. Пропуская подвижной состав, следует держаться за кабельные кронштейны, трубы, ребра тубингов. Не разрешается держаться за кабель.

106.8. При работе в тоннеле рекомендуется выбирать такое положение, чтобы лицо работника было обращено в сторону ожидаемого поезда для обеспечения возможности следить за приближением поезда.

106.9. При выполнении работ в тоннеле в период наличия напряжения на контактном рельсе работник может иметь при себе рабочую сумку (чемодан), приборы, инструменты, размеры которых не превышают 65х35х20 сантиметров, длинномерный инструмент длиной до 170 сантиметров. Проход к месту работы с инвентарем, имеющим размеры, превышающие указанные, разрешается только после снятия напряжения с контактного рельса.

106.10. Во избежание поражения электрическим током при наличии напряжения на контактном рельсе запрещается прикасаться металлическими предметами одновременно к ходовому рельсу и тубинговой обделке, а также приближаться к контактному рельсу на расстояние менее 0,7 метра. Следует помнить, что при отдельных неисправностях оборудования между металлическими конструкциями в тоннелях метрополитена и контуром заземления может возникать высокая разность потенциалов, в связи с чем соединять различные металлические конструкции между собой опасно.

106.11. При работе тоннельной вентиляции создается сильный шум, ухудшающий слышимость в тоннелях, поэтому при работе вблизи вентиляционных камер следует проявлять особую бдительность.

106.12. Находясь в двухпутных тоннелях, работник, услышавший

или заметивший приближающийся поезд, обязан встать за пределы габарита подвижного состава и дожидаться, пока проследует поезд, независимо от того, по какому пути он движется.

107. Меры безопасности при входе (выходе), проходе и пребывании на парковых путях метрополитена:

107.1. Проход к местам производства работ по территории электродепо вблизи парковых путей, контактный рельс которых находится под напряжением, разрешается только по специально разработанным маршрутам, утвержденным начальником электродепо. Нарушение установленного маршрута следования не допускается. Схемы служебных проходов должны быть вывешены в помещениях дежурного по депо, ДСЦП блок-поста, дорожного мастера, электромеханика СЦБ.

107.2. При необходимости снятия напряжения с контактного рельса парковых путей должен соблюдаться порядок, определённый пунктами 89 и 90 настоящей инструкции.

107.3. Если во время производства работ напряжение с контактного рельса снято с части парковых путей, то в этом случае перед контактным рельсом, остающимся под напряжением, устанавливаются переносные щиты «Стой! Контактный рельс под напряжением». Установку и снятие этих переносных щитов выполняет руководитель работ. При отсутствии таких переносных щитов на все время производства работ в указанных местах выставляются наблюдающие, которые должны предупреждать работающих в бригаде об опасности приближения к участкам контактного рельса, находящимся под напряжением.

107.4. Места производства работ на парковых путях должны быть ограждены в соответствии с инструкцией по сигнализации на Минском метрополитене. Установка сигналов ограждения производится руководителем работ с соблюдением мер безопасности.

107.5. Перед выходом на парковые пути руководитель работ назначает наблюдающего (или выполняет эти функции сам), инструктирует его и обеспечивает сигнальными принадлежностями:

107.5.1. в темное время суток – сигнальным фонарем с прозрачно-белым огнем;

107.5.2. в светлое время суток – сигнальными красным и желтым флагами.

107.6. Сигналист должен располагаться таким образом, чтобы видеть всю группу и приближение подвижного состава.

107.7. Проходить к месту производства работ по возможности следует со стороны, противоположной контактному рельсу. При проходе необходимо с осторожностью преодолевать встречающиеся препятствия (стрелки, предельные рейки, столбики и т.п.).

107.8. По окончании работ перед подачей напряжения на

контактный рельс парковых путей должен соблюдаться порядок, установленный п.п. 99-101 настоящей инструкции.

Главный ревизор по безопасности  
движения поездов



В.А.Бартошевич

СОГЛАСОВАНО

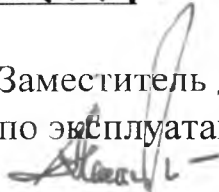
Главный инженер



И.В.Шестаков

10.09.2018

Заместитель директора  
по эксплуатации



А.М.Михайловский

10.09.2018

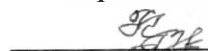
Заместитель директора  
по безопасности



В.В.Плис

07.09.2018

Заместитель директора  
по строительству



О.А.Круглов

10.09.2018

## ПЕРЕЧЕНЬ

случаев, при которых работники допускаются в тоннель во время движения электропоездов и (или) при наличии напряжения на контактном рельсе независимо от размеров движения

1. Неисправности пути, подвижного состава, сооружений, устройств СЦБ, связи, электроснабжения, инженерно-технических и других устройств, угрожающие безопасности и бесперебойности движения поездов.
2. Попадание на путь посторонних предметов, угрожающих безопасности движения поездов.
3. Загорание, задымление или затопление тоннеля.
4. Проникновение в тоннель посторонних лиц.
5. Непредусмотренные перечнем случаи по указанию поездного диспетчера.

## НАРЯД № \_\_\_\_

на допуск в тоннель метрополитена в период движения электропоездов при  
размерах движения 30 и менее пар поездов в час  
(составляется в двух экземплярах)

Действителен при наличии удостоверения или пропуска со штампом  
под напряжением для прохода (проезда) от двух до пяти человек.

Срок действия до 7 суток.

Служба \_\_\_\_\_

Дистанция \_\_\_\_\_

Дата выдачи наряда \_\_\_\_\_

Время производства работ с \_\_\_\_\_ до \_\_\_\_\_

Разрешается проход (проезд) на перегон \_\_\_\_\_

Наименование участка, №№ пикетов \_\_\_\_\_

Место работы, наименование работ (осмотров) и т.д. \_\_\_\_\_

## Инструктаж руководителя работ

Фамилия, имя, отчество руководителя работ	Должность	Инструктаж проводил (должность, подпись)	Дата инст- руктажа	Инструктаж получил (подпись)

## Инструктаж членов бригады

Срок действия наряда (сутки)	Фамилия, имя, отчество членов бригады	Должность	Инструктаж проводил (должность, подпись)	Дата инст- руктажа	Инструктаж получил (подпись)
1	2	3	4	5	6
1					
2					
3					
4					
5					
6					

Особые условия: выделение сигналиста, ограждение рабочего места сигналами или уменьшение скорости, устное или письменное предупреждение машинистов поездов и т.п. \_\_\_\_\_

Лица, ответственные за безопасность работ: Ф.И.О., группа по электробезопасности, должность \_\_\_\_\_

Руководитель работ: Ф.И.О., должность \_\_\_\_\_

Наряд выдал: Ф.И.О., должность \_\_\_\_\_

Отметки дежурного по станции (посту централизации)

№№ п.п.	Вход (въезд) в тоннель, на наземный участок (необходимо подчеркнуть)				Выход (выезд) из тоннеля, с наземного участка (необходимо подчеркнуть)			
	Дата	Время	Кол., чел.	Подпись	Дата	Время	Кол., чел.	Подпись
1.								
2.								
3.								
4.								
5.								
6.								
7.								

Работы по наряду завершены: Ф.И.О., должность \_\_\_\_\_

## ПЕРЕЧЕНЬ

объектов, на которые во время движения электропоездов и (или) при наличии напряжения на контактном рельсе разрешается проход (проезд) для выполнения работ по осмотру, содержанию и ремонту оборудования и устройств, за исключением мест стесненного габарита

1. По службе подвижного состава (без наряда):

1.1. Действующие линейные пункты технического осмотра на станциях.

1.2. Подвижной состав при расстановке на ночной (длительный) отстой на главных и станционных путях согласно графику движения поездов или схемам расстановки и при приемке состава после отстоя.

2. По службе электроснабжения (при наличии наряда):

2.1. Линейные пункты технического осмотра на станциях (разрешается только электромеханикам дистанций кабельных сетей и освещения и дистанций электроснабжения) при наличии наряда, проезд только на поезде.

3. По службам пути и тоннельных сооружений, электроснабжения, сигнализации и связи (при наличии наряда):

3.1. Перегоны \_\_\_\_\_

3.2. Стрелочные переводы при осмотре дорожными мастерами (без нарядов).

4. По службе сигнализации и связи:

4.1. Служебные помещения на станциях (без нарядов): \_\_\_\_\_

5. По электромеханической службе (при наличии наряда):

5.1. Санитарно-технические устройства на станциях: \_\_\_\_\_

и т.д.

Начальник службы

## ПЕРЕЧЕНЬ

мест стесненного габарита приближения строений и оборудования в тоннелях  
Минского метрополитена

1. \_\_\_\_\_
  2. \_\_\_\_\_
  3. \_\_\_\_\_
  4. \_\_\_\_\_
  5. \_\_\_\_\_
- и т. д.

Начальник службы пути и тоннельных сооружений

Руководитель маркшейдерской группы



# Книга учета прохода работников в тоннель

[illegible]