دوره آزمایشی

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

مقررات عمومی سیر و حرکت







شهریور ۱۴۰۴



مقررات عمومی سیر و حرکت
راه آهن


بسم الله الرحمن الرحيم

مقدمه

تدوین و بازنگری مقررات عمومی سیر و حرکت در راه آهن فرآیندی مستمر و پویا است که نقش مهمی در بسط و ارتقای ایمنی، بهبود کیفیت خدمات و افزایش بهره وری دارد. از آنجائیکه آخرین بازنگری صورت پذیرفته در این خصوص مربوط به سال ۱۳۹۲ بوده و در خلال این سال ها و متناسب با تغییرات و توسعه های صورت پذیرفته در بخش های زیربنایی، ناوگان و بهره برداری نیاز جدی به بازنگری مقررات عمومی سیر و حرکت احساس می گردید لذا موضوع بازنگری و به روزآوری این کتاب در دستور کار جدی کمیسیون عالی سوانح قرار داده شد.

در این نسخه، ضمن رفع نواقصات و ابهامات پیشین، مقررات متناسب با فن آوری های نوین ریلی، شرایط بهره برداری و الزامات ایمنی به روز رسانی شده است.

بازنگری حاضر با حمایت و پشتیبانی مدیر عامل محترم راه آهن ج.ا.ا جناب آقای دکتر ذاکری و رهنمودهای ارزنده و علمی ایشان و نیز قائم مقام محترم، اعضای محترم هیئت مدیره و معاونین محترم راه آهن صورت پذیرفته است.همچنین لازم است از همکاری صمیمانه ادارات کل ستادی و مناطق به ویژه دفتر تنظیم گری ضوابط و مقررات، اداره کل ایمنی و نظارت بر شبکه و اداره کل سیر و حرکت که مشارکت تنگاتنگی با کمیسیون عالی سوانح داشتند صمیمانه قدردانی نمائیم.

این کتاب به منظور پاسخگویی به نیازهای موجود و لزوم بازنگری در مقررات عمومی سیر و حرکت تهیه شده است و به عنوان مرجع رسمی برای تمامی دست اندرکاران و ذینفعان صنعت حمل و نقلی ریلی راه آهن ج.ا.ا با هدف بهره وری و ارتقای ایمنی مورد استفاده قرار می گیرد.همچنین در تجزیه، تحلیل و رسیدگی به سوانح و پاسخگویی به مراجع قضایی، سازمان ها و نهادها ملاک عمل می باشد.

رئیس کمیسیون عالی سوانح راه آهن ج.ا.ا

شهریور ۱۴۰۴

هیات بازنگری و تدوین مقررات عمومی سیر و حرکت

۱-محمدحسن اسماعیلی

۲-رضا شاکری

۳-حسین نصیری

٤-فرامرز جباری مقدم

٥-جهانبخش حمزه مرند

٦-نوذر ابراهیمی لامع

۷-مهدی آمره

۸-محمد مهری

۹-علیرضا حمزه ای

۱۰-خیراله گروسی

۱۱-شکراله سلمانی

۱۲-اکبر سعادت

۱۳-عاطف حسنپور

۱٤-مهران ویسی زاده – کارشناس دبیرخانه کمیسیون عالی سوانح

فهرست

فصل اول - تعاریف و اصطلاحات ۱۱
۱- تعاریف و اصطلاحات ۱۱
فصل دوم - شرح وظایف ۳۳
۲-وظایف عمومی ۳۳
۳- کنترل ترافیك مرکزی و منطقه ۳٤
۳-۱ گروه مهندسی کنترل ترافیک مرکزی ۳٤
۳-۲ کنترل ترافیک منطقه ۳٦
٤-کنترل ناوگان منطقه ٤۱
٥- رئیس ایستگاه ٤۲
٦- مسئول/ متصدی ترافیك ٤٤
۷- ماموران CTC ٤۷
۸- رئیس قطار باری ٤۹
۹- آموزگار رئیس قطار باری و مانور ٥٤
۱۰- رئیس قطارمسافری ٥٥
۱۱- آموزگار رئیس قطار مسافری ٥۷
۱۲- لکوموتیوران و کمک لکوموتیوران و راهبران خودکشش ٥۸
۱۳- آموزگار لکوموتیوران ٦٤
۱٤- راهبر سایر وسایل نقلیه ریلی ٦٥
۱٥- سرمانورچی ومانورچی ٦٦
۱٦- سوزنبان ٦۸
۱۷-مامور حفاظت فیزیکی ایستگاه ۷۱
۱۸- ماموران پست بازدید ۷۲
۱۹- مامور فنی قطار ۷٤
۲۰- مامور برق و تهویه سالن ۷٦
۲۱- مامور واگن مولد برق و بخار ۷۷
۲۲- سرمهماندار و مهماندار ۷۸
۲۳- مدیر نگهداری خط و سازه های فنی ۷۹
۲٤- رئیس حوزه نگهداری خط و سازه های فنی ۸۰
۲٥- رئیس کارگاه نگهداری خط و سازه های فنی ۸۰
۲٦- نگهبان در امور خط و سازه های فنی ۸۲
۲۷- راهدار ۸۲
۲۸- راهبان ۸٤

۲۹- ماموران ارتباطات وعلائم الکتریکی ۸۵
۳۰- ناظر بارگیری و باربندی ۸۷
فصل سوم – علائم و علامات ۸۹
۳۱- علائم ۸۹
۳۲- تابلوها ۱۰۰
۳۳- علامات ۱۱۷
فصل چهارم – تجهیزات رادیویی ۱۲۳
۳٤- تجهیزات رادیویی ۱۲۳
فصل پنجم – عملیات ایستگاه ۱۲۹
۳۵- عملیات مانور ۱۲۹
۳٦- تشکیل و تنظیم قطار ۱۳۵
۳۷-واگن حمل خودرو در سازمان قطار مسافری ۱٤۱
۳۸- بازدید و آزمایش ترمز قطار ۱٤۲
۳۹-فرآیندآزمایش ترمز ۱٤۳
٤۰- تعیین و پایش سرعت ۱٤۷
٤۱- اتصال و انفصال ۱٤۹
فصل ششم - قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی ۱۵۲
٤۲- شرایط قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی در سیستم جواز راه آزاد ۱۵۲
٤۳- شرایط قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی در سیستم میله راهنما ۱۵٦
٤٤- شرایط قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی در سیستم علائم الکتریکی ۱٦۲
٤۵- خرابی علائم الکتریکی در ایستگاه های محلی و تحت پوشش CTC/RC ۱٦۵
٤٦- ریست محور شمار سیستم بلاک ۱٦۸
٤۷- تلاقی و سبقت وسایل نقلیه ریلی ۱٦۹
٤۸- حکم احتیاط ۱۷۰
٤۹- تغییر مسیر در راه آهن دو خطه (بلاک نامتعارف) ۱۷۲
۵۰- قطع ارتباط ۱۷۳
۵۱- قطارهای متراژی ۱۷۵
۵۲- حمل قطار به صورت دالگاژ ۱۷٦
۵۳- درزین ۱۷۷
فصل هفتم - عملیات بلاک ۱۸۰
۵٤- ایستگاه موقت ۱۸۰
۵۵- مسدودکردن خط/ بلاک ۱۸۳
۵٦- الزامات ایمنی هنگام تعمیرات خط در بلاک ۱۸٦
۵۷- شرایط احداث و نحوه تردد دریك قطعه خط موقت (واریانت) دربلاك ۱۸۷
۵۸- سوزن در بلاک ۱۸۷

۵۹- حمل تجهیزات و محمولات (بارهای) ترافیکی ریلی ۱۸۸
۶۰- عبور محمولات (بارهای) ترافیکی جاده ای ۱۸۸
۶۱- قطار نجات ۱۸۹
۶۲- قطار عملیات ۱۹۰
۶۳- حادثه / شبه حادثه ۱۹۲
۶۴- قطار در راه مانده (امداد - مراجعت) ۱۹۳
۶۵- افتادن تامپون/قطعات از وسیله نقلیه ریلی ۱۹۶
۶۶- فرار وسیله نقلیه ریلی ۱۹۷
۶۷- گسیختگی قطار ۱۹۸
۶۸- قطار برف روب ۲۰۰
۶۹- ماشین آلات مکانیزه خط ۲۰۲
۷۰- عملیات سیر و حرکت در محورهای در حال احداث ۲۰۴
فصل هشتم - سیستم ATC و بلاک میانی ۲۰۷
۷۱- سیستم ATC ۲۰۷
۷۲- سیستم بلاک میانی ۲۱۴
۷۳-تست و راه اندازی سیستم علائم الکتریکی جهت بهره برداری اولیه ۲۱۹
فصل نهم - مقررات حمل کالاهای خطرناک ۲۲۲
۷۴- کالای خطرناک ۲۲۲
فصل دهم - پیوست ها ۲۲۸
۱-گاباری ۲۲۸
۲-گاباری فضای سازه ۲۳۴
۳-ورقه سیر ۲۳۵
۴-دفتر تلفنگرام ۲۳۸
۵-دفتر آزمایش ترمز ۲۳۹
۶-جواز ترمز ۲۴۰
۷-برگ تعمیراتی (آبی) ۲۴۱
۸-برگ تعمیراتی (زرد) ۲۴۱
۹-برگ تعمیراتی (قرمز) ۲۴۲
۱۰-برگه خاتمه تعمیرات ۲۴۲
۱۱-کارنامه لکوموتیو ۲۴۳
۱۲-جواز راه آزاد - وسیله نقلیه زوج ۲۴۴
۱۳-جواز راه آزاد – وسیله نقلیه فرد ۲۴۵
۱۴- حکم احتیاط ۲۴۶
۱۵- دفتر کشیک ایستگاه ۲۴۷
۱۶- فرم تحویل گیری لکوموتیو/خودکشش(تحویل و تحول لکوموتیوهای GM) ۲۴۸

۱۷- دفتر سوزنبانی ۲۴۹
۱۸-دفتر ورود و خروج قطارها ۲۵۰
۱۹- دفتر گزارش روزانه بازدید قطارها (قطارهای ورودی) ۲۵۱
۲۰-دفتر بازدید از سوزن های ایستگاه ۲۵۳
۲۱-کارت تعرفه راهبان ۲۵۴
۲۲- دفتر بازدید دستگاههای علائم ایستگاه های دارای سیستم علائم الکتریکی ۲۵۵
۲۳- جدول بارگیری مشترک کالاهای خطرناک مختلف(کلاس 1) در یک واگن/کانتینر ۲۵۶
۲۴- برچسب علائم خطر کالاهای خطرناک ۲۵۸
۲۵- جدول اولویت بندی، سطح امکانات، نحوه تخصیص، تعداد و نوع بی سیم بهرهبرداران بی سیم ۲۵۹
۲۶-فرم صورتجلسه تحویل و تحول بی سیم ۲۶۴
۲۷-مجوز حمل بی سیم ۲۶۴
۲۸- جدول تعیین کانال سیر و حرکت بی سیم در حالت متداول(کانونشنال) ۲۶۵
۲۹- فرم درخواست اطلاعات تماس/ضبط مکالمات ۲۶۶
۳۰- جدول درصد وزن ترمز مورد نیاز برای قطارهای باری تا سرعت ۹۰ KM/H برای خط ترمز ۱۰۰۰ متر ۲۶۷
۳۱- جدول درصد وزن ترمز مورد نیاز برای قطارهای مسافری تا سرعت ۱۶۰ KM/H برای خط ترمز ۱۲۰۰ متر ۲۶۸
۳۲- جدول وزن ترمز و وزن لکوموتیو ۲۶۹
۳۳-دفتر تحویل تحول قطار نتظیمی ۲۷۰
۳۴- جدول سرعت لکوموتیو منفرد ۲۷۱
۳۵- نمونه دفتر خرابی دستگاه میله راهنما ۲۷۲
۳۶-دفتر خرابی علائم ایستگاه ۲۷۳
۳۷- دفتر تلفنگرام مسدودی خط ۲۷۵
۳۸- تلفنگرام آزادی خط ۲۷۶
۳۹- فرم تائیدیه آماده به کار بودن / عدم آماده به کار بودن ATC ۲۷۷
۴۰-فرم خطای ثبت شده ATC ۲۷۸
۴۱- فرم غیرفعال کردن ATC در بلاک/ایستگاه ۲۷۹
۴۲-جدول کلاس و زیرکلاس مواد(کالاهای) خطرناک ۲۸۰
۴۳- جدول فاصله واگن ها/کانتینرها از یکدیگر- تنظیم و آرایش یک قطار حامل کالای خطرناک به منظور حمل/مانور قطار ۲۸۱
۴۴- جدول ۲۱ ستونی کالاهای خطرناک (SMGS) ۲۸۳
۴۵- جدول ۲۰ ستونی کالاهای خطرناک (RID) ۲۸۴
۴۶- جدول فاصله واگن ها/کانتینرها از یکدیگر- تنظیم و آرایش یک قطار حامل کالای خطرناک به منظور حمل/مانور قطار ۲۸۹

فصل اول
تعاریف و اصطلاحات

فصل اول - تعاریف و اصطلاحات

۱- تعاریف و اصطلاحات

۱-۱ مقررات عمومی سیر و حرکت : مجموعه ای شامل موارد مرتبط با امور فنی و ایمنی است که در رابطه با وظایف ماموران، نحوه انجام فرآیندهای عملیاتی و نظارت آنان بر امور سیر و حرکت وسایل نقلیه ریلی، تامین ایمنی سیر آن ها، سلامت کارکنان راه آهن و بخش های غیر دولتی و همچنین مسافران تدوین شده است.

۱-۲ در این مقررات بکارگیری عنوان "ماموران" یا "کارکنان"، کلیه نیروهای راه آهن یا شرکت‌های غیردولتی را شامل می شود.

۱-۳ ایستگاه : محوطه ای مشخص و معین شامل مجموعه ای از سوزن ها و خطوط به هم پیوسته، سکوهای مسافری/ باری و ساختمان ایستگاه و سایر واحدهای اداری است که در آن فعالیت های سیر و حرکتی انجام می شود. برحسب موقعیت و حجم فعالیت های پیش بینی شده در چهار سطح درجه بندی می گردد.

۱-۴ گار : ایستگاهی است که به تناسب موقعیت خود در شبکه ریلی و یا قرارگرفتن در مسیر تلاقی دو و یا چند محور ریلی دارای ترافیک بالایی بوده بطوریکه عملیات مانور، تفکیک، تنظیم و تشکیل قطارها بصورت مستمر در آن جریان دارد و در این ایستگاه خطوط قبول و اعزام از خطوط مانور متمایز بوده و در هر سمت ایستگاه می‌تواند دارای دنباله مانوری باشد تا عملیات مانور مستقل از عملیات قبول و اعزام قطارها و سایر وسائل نقلیه ریلی قابل انجام باشد و دارای حداقل دو دستگاه لکوموتیو مانوری می باشد.

۱-۵ ایستگاه درجه یک : ایستگاهی است که به تناسب جمعیت، موقعیت صنعتی و اقتصادی منطقه و همجواری با شهرها، سازمانهای دولتی و بخشهای خصوصی احداث گردیده که برای تنظیم و تشکیل قطارها به منظور جابجایی، سوار و پیاده شدن مسافر و حمل بار دارای دسته مانور وکارکنان از قسمتهای مختلف سیروحرکت، ناوگان، خط، ارتباطات و علائم الکتریکی بوده و مجموعه ای از فعالیت های ترافیکی، دپو، پست بازدید، خط تعمیر، ارتباطات وعلائم الکتریکی و نگهداری خط در آن انجام می پذیرد و همچنین دارای تاسیسات فنی می باشد. به ایستگاه درجه یک، ایستگاه تشکیلاتی هم گفته می‌شود.

۱-۶ ایستگاه درجه دو : ایستگاهی که از آن برای انجام تلاقی / سبقت قطارها و سایر وسائل نقلیه ریلی یا اتصال/ انفصال لکوموتیو/ واگن و همچنین بارگیری و تخلیه و سوار و پیاده شدن مسافر استفاده می گردد.

۱-۷ ایستگاه درجه سه : ایستگاهی که از آن برای انجام تلاقی/ سبقت قطارها و سایر وسائل نقلیه ریلی یا انفصال/ اتصال لکوموتیو/ واگن تعمیری استفاده می گردد.

۱-۸ ایستگاه رابط : محلی است موقت، حداقل بین سه ایستگاه که به منظور برقراری ارتباط بین بلاک ها از محورهای مختلف ایجاد می شود که فاقد خطوط فرعی بوده ولی دارای تعدادی سوزن منتهی به بلاک‌ها می باشد وکلیه بلاک‌ها مجهز به تابلوی حدود ایستگاه می باشد.

ایجاد/ جمع آوری آن بر اساس دستورالعمل معاونت بازرگانی و بهره برداری می باشد.

۱-۹ توقفگاه : محلی است بین دو ایستگاه و مجهز به سکو برای سوار و پیاده شدن مسافران از/به قطار مسافری که طبق ریز برنامه قطار مسافری از آن استفاده می شود.

۱-۱۰ ایستگاه بسته : ایستگاهی است که برحسب مقتضیات سوزن های منشعب از خط بلاک آن برچیده شده است. جمع آوری سوزن های آن بر اساس مجوز معاونت بازرگانی و بهره برداری می باشد.

۱-۱۱ ایستگاه موقت : به محلی اطلاق می شود که دارای مختصات(محل) مشخص شده(کیلومتر و متر) می باشدکه در مواقع تعمیرات خط یا بروز حادثه بین دو ایستگاه دایر شده تا بتوان وسایل نقلیه ریلی را قبول یا اعزام نمود و پس از خاتمه تعمیرات یا رفع حوادث برچیده می شود.

۱-۱۲ ایستگاه اضطراری : درمحورهای دو خطه، محلی است بین دو ایستگاه که به منظور روان سازی ترافیک و افزایش ظرفیت ایجاد می شود و دارای سوزنهای رابط طرفین می باشد.

۱-۱۳ ایستگاه تحت پوشش : ایستگاهی است که تحت فرمان سیستم علائم الکتریکی بوده و توسط یک مرکز CTC/RC بهره برداری، پایش و نظارت می گردد.

۱-۱۴ ایستگاه محلی : ایستگاهی است مجهز به تجهیزات علائم الکتریکی که پانل آن فعال بوده و توسط پانل همان ایستگاه کنترل می شود به عبارتی کلیه فرمان ها توسط مسئول/متصدی ترافیک در همان ایستگاه صادر می شود.

۱-۱۵ حدود ایستگاه : در ایستگاه های مجهز به سیستم علائم الکتریکی به محدوده واقع در حدفاصل دو چراغ سه نمای ورودی طرفین ایستگاه و در سایر ایستگاه ها (سیستم جواز راه آزاد/میله راهنما) به محدوده بین دو تابلوی حدود ایستگاه واقع در دو طرف ایستگاه گفته می‌شود.

۱-۱۶ حریم راه آهن :عبارت است از اراضی بستر و حاشیه راه آهن که حدودآن طبق قانون ایمنی راهها و راه آهن تعیین ومشخص گردیده است.

۱-۱۷ خطوط ایستگاه : مجموعه خطوطی است که در داخل ایستگاه احداث و یا از آن به تاسیسات مجاور ایستگاه منشعب شده باشد.

۱-۱۸ خطوط اصلی و فرعی : خطی که در امتداد خط بین دو ایستگاه مجاور هم واقع شده است، خط اصلی ایستگاه گفته می‌شود و به سایر خطوط ایستگاه، خطوط فرعی ایستگاه گویند.

۱-۱۹ خط قبول و اعزام : خطی است که برای قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی مورد استفاده قرار می گیرد.

۱-۲۰ خط مانور : خطی است که به منظور تفکیک، تنظیم و تشکیل قطار مورد استفاده قرار می گیرد.

۱-۲۱ خط انشعابی : خطی است که بنابر نیاز از خطوط ایستگاه منشعب و به مراکز صنعتی / تجاری/ نظامی متصل می شود و مجهز به علامت (تابلوی) حدود ایستگاه می باشد.

۱-۲۲ خط انبار : خطی است که در محوطه انبارهای کالا و توشه و سایر انبارها به منظور تخلیه و بارگیری محمولات واگن ها احداث می شود و انتهای آن باید مجهز به سپر باشد.

۱-۲۳ خط دوار : خطی است دایره ای شکل که به منظور تغییر جهت قطار و وسیله نقلیه ریلی مورد استفاده قرار می گیرد.

۱-۲۴ خط مثلث : خطی است مثلث شکل که به منظور تغییرجهت وسیله نقلیه ریلی مورد استفاده قرار می گیرد.

۱-۲۵ سینی دوار : وسیله ای است که برای تغییر جهت/ خط وسایل نقلیه ریلی مورد استفاده قرار می گیرد.

۱-۲۶ پل متحرک : وسیله ای است ریلی که به منظور انتقال وسایل نقلیه ریلی از خطی به خط دیگر مورد استفاده قرار می گیرد.

۱-۲۷ خط کور : خطی است که فقط از یک طرف با یکی از خطوط فرعی ایستگاه مرتبط بوده و انتهای آن مجهز به تامپون/ سپر (ضربه گیر) می باشد.

۱-۲۸ خط فرار : خطی است که فقط وسایل نقلیه ریلی در حال فرار به آن هدایت می شوند و همیشه باید آزاد باشد (متوقف نمودن وسیله نقلیه ریلی در این خط ممنوع است) و در انتهای آن باید شن و ماسه انباشته شده باشد.

۱-۲۹ خط تامین : خطی است که در دنباله انتهای خطوط فرعی دو طرف ایستگاه های مجهز به علائم الکتریکی به منظور ورود همزمان در تلاقی دو وسیله نقلیه ریلی در محورهای یک خطه احداث می شود و دارای شرایط خط فرار نیز می باشد.

۱-۳۰ خط تعمیر : خطی است که به منظور تعمیر وسیله نقلیه ریلی مورد استفاده قرار می گیرد.

۱-۳۱ خط دنباله مانوری : خطی است که برای تسهیل عملیات مانور و به منظور جلوگیری از انتقال عملیات مانور به خطوط قبول و اعزام و بلاک در ادامه خطوط مانوری احداث می شود و انتهای آن دپوی شن و ماسه است یا مجهز به سپر می باشد.

۱-۳۲ خط زوج/ فرد : درمحورهای دوخطه خط سمت راست جهت حرکت وسایط نقلیه ریلی که با افزایش کیلومتر از مبداء توام باشد خط زوج وخط سمت چپ آن، خط فرد نامیده می شود.

۱-۳۳ شماره خطوط ایستگاه : خطوط واقع در محوطه ایستگاه به ترتیب از اولین خط جلوی ساختمان ایستگاه شماره گذاری می شوند. چنانچه در سمت پشت ساختمان ایستگاه خطوطی باشد، شماره آن پس از شماره آخرین خط مقابل ساختمان ایستگاه، تعیین می شود.
در ایستگاه هایی که خطوط مسافری آن‌ها عمود بر ساختمان ایستگاه می‌باشد، از نمای مقابل به ایستگاه، از سمت راست شماره خطوط آغاز می‌شود.

۱-۳۴ طول مفید خط : فاصله بین دو علامت دگاژ یا دو چراغ حرکت مربوط به یک خط در ایستگاه را گویند.

۱-۳۵ بلاک : قطعه خطی است بین حدود دو ایستگاه مجاور.

۱-۳۶ بلاک فرد : در محورهای دوخطه بلاکی است که در خط فرد واقع می باشد.

۱-۳۷ بلاک زوج : در محورهای دوخطه بلاکی است که در خط زوج واقع می باشد.

۱-۳۸ بلاک میانی : به منظور افزایش بهره برداری از ظرفیت خط، با استفاده از قابلیت های سیستم علائم الکتریکی هر بلاک به چند قسمت به نام بلاک میانی تقسیم می شود .

۱-۳۹ گاباری : عبارتست از حد مجاز ابعاد فضایی که وسایل نقلیه ریلی می توانند بصورت ایمن از آن عبور نمایند. (پیوست ۱)

۱-۴۰ گاباری مجاز بارگیری : حداکثر ابعاد فضایی است که محمولات بارگیری شده روی واگن نباید از آن تجاوز نماید.

۱-۴۱ فضای آزاد گاباری : فضای بین گاباری مجاز و فضای سازه است که برای عبور بار یا واگن هایی که ابعاد آنها از حد مجاز گاباری تجاوز نماید مورد استفاده قرار می‌گیرد. در صورت ضرورت استفاده از این فضا برای تردد وسایل نقلیه ریلی موافقت اداره کل سیر و حرکت ضروری است.(پیوست ۲)

۱-۴۲ فضای سازه : فضای بین فضای آزاد گاباری و دیواره ابنیه فنی است .(پیوست ۲)

۱-۴۳ بارهای ترافیکی : محمولاتی هستند که ابعاد آن ها خارج از گاباری فضای آزاد مسیر بوده و وارد فضای سازه می شوند و می بایست با اخذ مجوز از معاونت بازرگانی و بهره برداری و با شرایط و تمهیدات خاص سیر نماید.

۱-۴۴ برنامه حرکت قطارها : برنامه ای است که اطلاعات مربوط به حرکت قطارها (باری برنامه ای و مسافری) در آن درج می‌شود.

۱-۴۵ خلاصه برنامه : برنامه ای است شامل شماره قطار، مبداء و مقصد قطار، سازمان قطار و ساعت حرکت قطارها از مبداء حرکت و ساعت ورود به مقصد می باشد.

۱-۴۶ ریز برنامه : برنامه ای است که در آن ساعات ورود و خروج، تلاقی، سبقت، فواصل ایستگاه ها، سرعت قطار و سایر مشخصات مورد استفاده ماموران موظف راه آهن، که با حرکت قطارها ارتباط دارند، تنظیم می شود.

۱-۴۷ نمودارسیر/گراف : نمودار حرکت مکان – زمان وسیله نقلیه ریلی که در آن زمان، نام ایستگاه ها، مشخصات ماموران و وسایل نقلیه ریلی و عملیات سیر و حرکت در مسیر حرکت با درج شناسه(کد) مرتبط ثبت و ترسیم می‌شود.

۱-۴۸ ورقه سیر : برگه ای است که در آن مشخصات قطار و ماموران در آن ثبت و توسط مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه مبداء تحویل رئیس قطار می‌شود.(پیوست ۳)

۱-۴۹ دفتر تلفنگرام : دفتری است که در ایستگاه ها جهت ثبت تلفنگرام های صادره و وارده پیش بینی گردیده است و کلیه تلفنگرام های ثبت شده در این دفتر می بایست دارای شماره، تاریخ، ساعت، دقیقه و مشخصات گوینده، گیرنده/گیرندگان باشد.(پیوست ۴)

۱-۵۰ دفتر آزمایش ترمز : دفتری است جهت ثبت آزمایش ترمز قطار توسط ماموران موظف قطار در ایستگاه های فاقد پست بازدید.(پیوست ۵)

۱-۵۱ جواز آزمایش ترمز /جواز ترمز/ گواهینامه تائید سلامت قطار : برگه ای است که پس از بازدید فنی و آزمایش ترمز قطار توسط بازرس فنی صادر می شود.(پیوست ۶)

۱-۵۲ برگه تعمیرات : برگه ای است که از سوی ماموران پست های بازدید جهت واگن های تعمیری صادر و به مسئول/ متصدی ترافیک ایستگاه تحویل می گردد.

۱-۵۳ برگه تعمیرات آبی : برگه ای است که برای تعمیرات جاری واگن بدون انفصال از قطار صادر می‌شود. (پیوست ۷)

۱-۵۴ برگه تعمیرات زرد رنگ : برگه ای است که جهت اعزام واگن تعمیری(تعمیرات ویژه/اساسی) به واحد تعمیرات یا خط تعمیر، صادر می شود. (پیوست ۸)

۱-۵۵ برگه تعمیرات قرمز رنگ : برگه ای است که برای واگنی که به تشخیص بازرس فنی(پست بازدید) قابل حرکت نبوده و به هیچ وجه نباید تا خاتمه تعمیر حرکت داده شود، صادر می گردد. (پیوست ۹)

۱-۵۶ برگه خاتمه تعمیرات سفید رنگ : برگه ای است که پس از خاتمه تعمیر واگن صادر می شود. (پیوست ۱۰)

۱-۵۷ بارنامه : سندی است حاوی اطلاعات مربوط به نوع واگن، مبداء و مقصد، مشخصات کالا و گیرنده آن که توسط شرکت حمل ونقل ریلی بار صادر می شود.

۱-۵۸ کارنامه لکوموتیو/خودکشش: برگه ای است که در آن مشخصات ماموران و شماره لکوموتیو/ خودکشش، نوع قطار و ساعت ورود و خروج ماموران درج شده و توسط واحد اعزام راهبران صادر و در مبداء حرکت تحویل راهبر لکوموتیو/خودکشش می شود.(پیوست ۱۱)

۱-۵۹ مجوز تردد با لکوموتیو/ خودکشش : مجوزی است برای تردد ماموراني که حسب ضرورت باید با لکوموتیو سیر نمایند اما نام آنها در کار نامه لکوموتیو/ خودکشش قید نشده است، صادر می گردد.

۱-۶۰ دفترچه تعمیرات لکوموتیو/خودکشش : دفترگزارش اختصاصی است که کلیه معایب، تعمیرات و بازدیدهای انجام شده درآن ثبت می شود و باید در کابین لکوموتیو/خودکشش نگهداری شود.

۱-۶۱ گراف راه آزاد : نموداری است که موقعیت هر ایستگاه و ایستگا های طرفین را بر اساس محور زمان – مکان درج و اطلاعات مربوط به عملیات راه آزاد و شرح مشخصات وسیله نقلیه ریلی (کد وسیله نقلیه، شماره وسیله نقلیه، وزن قطار، وزن ترمز قطار، تعداد واگن و طول قطار) و ماموران، ساعت مخابره، شماره تقاضای راه آزاد، شماره قبولی ، شماره حرکت، شماره ورود، خط قبولی، درج شده است و برای انجام عملیات راه آزاد در ایستگاه های دارای سیستم جواز راه آزاد، میله راهنما و ایستگاه های محلی در سیستم علائم الکتریکی استفاده می‌شود.

۱-۶۲ جواز راه آزاد: برگه ای است که هنگام اعزام وسایل نقلیه ریلی از ایستگاه های دارای سیستم جواز راه آزاد و یا در مواقع خرابی ایستگاه های دارای سیستم علائم الکتریکی / میله راهنما از این ایستگاه ها، صادر شده و به منزله مجوز حرکت تا ایستگاه بعدی می باشد.

۱-۶۳ جواز راه آزاد زوج : برگه ای است آبی رنگ که به عنوان مجوز اعزام وسیله نقلیه ریلی زوج استفاده می‌شود. (پیوست ۱۲)

۱-۶۴ جواز راه آزاد فرد : برگه ای است سفید رنگ که به عنوان مجوز اعزام وسیله نقلیه ریلی فرد استفاده می شود. (پیوست ۱۳)

۱-۶۵ حکم احتیاط / برگ احتیاط : برگه ای است زرد رنگ که در آن دستورات و موارد احتیاطی درج و به هنگام اعزام وسیله نقلیه ریلی به ماموران موظف آن تحویل شده تا در محل‌های ذکر شده به موقع اجرا نمایند.(پیوست ۱۴)

۱-۶۶ تلفنگرام : پیامی است شفاهی/ کتبی دارای شماره، تاریخ، ساعت، دقیقه، گوینده و گیرنده/گیرندگان بوده که توسط ماموران صلاحیت دار راه آهن و در مواقع نیاز جهت اطلاع و اقدام مخابره می شود و باید در دفتر تلفنگرام مرتبط ثبت شود.

۱-۶۷ مرکز کنترل ترافیک (CTC) : محلی است که عملیات قبول و اعزام قطارها و سایر وسائل نقلیه ریلی را در محورها و ایستگاه هایی که تحت پوشش خود دارد از طریق ارسال فرامین لازم و تنظیم مسیرهای اصلی و مانوری و تغییر مسیر سوزن ها و تغییر رنگ علائم توسط آن انجام می‌شود و از طریق نمایشگر وضعیت خطوط و سوزن ها و نمای چراغ های علائم ایستگاه ها ی تحت پوشش بر جریان رفت و آمد قطارها و سایر وسائل نقلیه ریلی نظارت می‌نماید.

۱-۶۸ دفتر ترافیک : محلی است که در ایستگاه ها به منظور استقرار ماموران ترافیک پیش بینی گردیده است و عملیات قبول و اعزام و پیش بینی برنامه مانوردر آن انجام می گردد.

۱-۶۹ دفتر دپو : محلی است که در گار و ایستگاه های درجه یک به منظور استقرار ماموران دپو پیش بینی گردیده است و عملیات تحویل و تحول لکوموتیوها مابین واحد تعمیرات لکوموتیو و لکوموتیورانان انجام می‌گردد.

۱-۷۰ پست بازدید : محلی است که در گار و ایستگاه های درجه یک به منظور استقرار ماموران بازدید پیش بینی گردیده است و برنامه بازدید قطارهای وارده /صادره و صدور جواز ترمز قطارها اعزامی در آن انجام می‌گردد.

۱-۷۱ واحد تعمیرات : واحدهای تعمیراتی هستند که در گار و ایستگاه های درجه یک پیش بینی و وظیفه تعمیرات را عهده دار می باشند.

۱-۷۲ واحد تعمیرات لکوموتیو : مسئولیت بازدید ، شارژ و انجام تعمیرات لکوموتیو را بعهده دارند.

۱-۷۳ واحد تعمیرات واگن : مسئولیت انجام تعمیرات ویژه واگن ها که از سوی پست بازدید برچسب تعمیری داده شده است را بعهده دارند.

۱-۷۴ دپو علائم :محلی است که متناسب با فاصله از ایستگاه های علائمی حوزه استحفاظی پیش بینی می گردد و در این محل تجهیزات و لوازم مورد نیاز در بخش تعمیر و نگهداری سیستم علائم و نفرات مورد نیاز استقرار دارند.

۱-۷۵ واحد اعزام ماموران: محلی است که در ایستگاه های گار و تشکیلاتی به منظور برنامه ریزی، آماده سازی و هماهنگی‌های لازم جهت احضار و اعزام ماموران وسایل نقلیه ریلی انجام می‌شود.

۱-۷۶ سوزن (دوراهی) : دستگاهی است که برای تغییر مسیر حرکت وسیله نقلیه ریلی از خطی به خط دیگر به کار برده می‌شود.

۱-۷۷ سوزن دستی : دستگاه سوزنی است که تیغه های آن به کمک نیروی دست و اهرم متصل به وزنه سوزن، جابجا می‌گردد.

۱-۷۸ سوزن الکتریکی : دستگاه سوزنی است که تیغه های آن توسط ماشین سوزن در سیستم علائم الکتریکی جابجا می‌گردد.

۱-۷۹ سوزن نیمه الکتریکی : دستگاه سوزنی است که قفل آن از طریق پانل آزاد و توسط مامور مجاز تغییر وضعیت می‌دهد.

۱-۸۰ حالت عادی سوزن (NORMAL) : به حالتی از سوزن گفته میشود که وسایل نقلیه ریلی را به مسیر اصلی سوزن هدایت نماید.

۱-۸۱ حالت معکوس سوزن (REVERSE) : به حالتی از سوزن گفته میشود که وسایل نقلیه ریلی را به مسیر فرعی سوزن هدایت می‌نماید.

۱-۸۲ قفل دستی سوزن : به منظور تثبیت و مهار تیغه سوزن دستی یا سوزن علائمی (در مواقع خرابی تجهیزات علائم الکتریکی)، از وسیله ای به نام قفل دستی سوزن استفاده می شود.

۱-۸۳ ماشین سوزن : دستگاهی است الکترومکانیکی / هیدرولیکی که تعویض مسیر سوزن از یک خط به خط دیگر را از طریق پانل انجام می دهد.

۱-۸۴ کفش خط : ابزاری است برای مهار وسیله نقلیه ریلی متوقف که در زیر چرخ آن قرار داده می‌شود و چرخ روی آن سوار می شود.

۱-۸۵ گذرگاه همسطح : عبارت است از تقاطع همسطح راه‌آهن با جاده اعم از راه اصلی یا فرعی که دارای تابلو و علامات مشخص می باشد.

۱-۸۶ گذرگاه همسطح با راهبند : این نوع گذرگاه ها علاوه بر تابلوها و علامات مشخص، دارای دستگاه راهبند و مامور راهدار می باشد.

۱-۸۷ گذرگاه همسطح بدون راهبند : این نوع گذرگاه ها فقط دارای تابلوها و علامات مشخص و فاقد مامور راهدار می باشند.

۱-۸۸ دستگاه راهبند : ابزاری است که برای کنترل ورود و خروج وسایل نقلیه جاده ای در محل تقاطعات همسطح با خطوط ریلی نصب می گردد و شامل پایه ، تیرک فلزی ،چرخ دنده و زنجیر می باشد.

۱-۸۹ سیستم علائم الکتریکی : سیستمی است که قبول و اعزام قطارها و سایر وسائل نقلیه ریلی با استفاده از جریان الکتریکی و سیستم اینترلاکینگ و سوزن های برقی و نمای چراغ های الکتریکی انجام می گردد.

۱-۹۰ سیستم میله راهنما : سیستمی است که در محور گرمسار - گرگان جهت قبول و اعزام قطارها و سایر وسایل نقلیه ریلی استفاده می گردد و مجوز اعزام هر وسیله از ایستگاه اعزام کننده ارایه میله راهنما می باشد.

۱-۹۱ سیستم جواز راه آزاد : سیستمی است که قبول و اعزام قطارها و سایر وسائل نقلیه ریلی پس از تامین شرائط لازم و طی صدور جواز راه آزاد انجام می‌گردد. ضمناً کلیه ایستگاه های دارای سیستم علائم الکتریکی / میله راهنما در مواقع خرابی از این سیستم استفاده می نمایند.

۱-۹۲ میله راهنما : میله هایی هستند که در سیستم میله راهنما به عنوان مجوز اعزام وسیله به ایستگاه دیگر مورد استفاده قرار می گیرد و برای هر بلاک سری مشخصی دارد که نام ایستگاه طرفین بر روی آن حک شده و شماره ترتیب دارد.

۱-۹۳ دستگاه میله راهنما : دستگاهی است الکترومکانیکی که در آن میله های راهنما با شناسه (کد) و اسامی ایستگاه های مجاور آن تعبیه شده است و جهت اعزام یا قبول وسایل نقلیه ریلی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۱-۹۴ سیمافور : پایه ای است فلزی که در انتهای فوقانی آن بازوی متحرکی وجود دارد و حالت های توقف و عبور آزاد را نمایش می دهد.

۱-۹۵ علائم الکتریکی : عبارت است از مجموعه دستگاه ها و تجهیزات الکتریکی و الکترونیکی به هم پیوسته که به منظور پیشگیری از خطای انسانی و بالابردن سرعت انتقال فرامین و تسریع و تسهیل در امور حرکت و افزایش ضریب ایمنی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۱-۹۶ پانل : دستگاهی است که در ایستگاه های مجهز به سیستم علائم الکتریکی قرار دارد و به وسیله آن عملیات مربوط به قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی، تنظیم مسیر های ورود و خروج قطارها و عملیات مانور و تغییر مسیر سوزن و ارایه نمای چراغ‌های علائم الکتریکی انجام می‌گردد.

۱-۹۷ محور شمار : دستگاه الکترونیکی است که برای تشخیص حضور وسیله نقلیه ریلی در بلاک یا ایستگاه به منظور اطمینان از سیر کامل وسیله نقلیه ریلی در یک بلاک و اطلاع از ورود کامل آن با استفاده از شمارش محورهای آن بکار می رود و در ایستگاه های مجهز به تجهیزات علائم الکتریکی، نصب می شود.

۱-۹۸ اینترلاکینگ : مجموعه ای از سخت افزار و نرم افزار که بر اساس وضعیت المان های علائمی محوطه و فرمان های دریافتی از پانل نسبت به مسیر سازی و ارسال شناسه (کد) های مسیر و قفل بندی و آشکارسازی آن عمل می‌کند.

۱-۹۹ اتاق اینترلاکینگ : اتاقی است که تجهیزات کنترلی سامانه علائم الکتریکی در آن قرار داشته و باید مجهز به قفل و دارای پلمب باشد.

۱-۱۰۰ ماگنت : وسیله ای آهن ربایی است که به منظور فعال کردن سامانه ترمز خودکار (سیگنال) لکوموتیو/ قطار به هنگام نزدیک شدن به ایستگاه مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۱-۱۰۱ مسیر : جهت هدایت وسیله/ وسایل نقلیه ریلی در محدوده ایستگاه راه آهن و بلاک، خطوط سیر معین با نقاط شروع و پایان مشخص تعریف می گردد که مسیر نامیده می شود.

۱-۱۰۲ مسیر اصلی: به مسیری اطلاق می‌گردد که به وسیله نقلیه ریلی اجازه ورود به / خروج از خطوط قبول و اعزام ایستگاه / بلاک میانی داده می شود.

۱-۱۰۳ مسیر مانوری : به مسیری اطلاق می‌گردد که به وسیله نقلیه ریلی اجازه جابجایی در داخل ایستگاه داده می شود.

۱-۱۰۴ همپوشانی مسیر : اختصاص یک یا چند تراک بصورت خودکار توسط اینترلاکینگ بعد از آخرین چراغ مسیر تا در صورت عدم توقف وسیله نقلیه ریلی پشت چراغ مقصد با هدف ایجاد ایمنی به آن هدایت شود.

۱-۱۰۵ سیستم کنترل از راه دور (RC): سیستمی است که حداکثر ۴ ایستگاه از ایستگاه های یک محور را تحت فرمان دارد.

۱-۱۰۶ سیستم کنترل ترافیک مرکزی (CTC) : سیستمی است که ایستگاه های یک یا چند محور را تحت فرمان دارد.

۱-۱۰۷ سیستم محلی : عبارت است از مجموعه آلات و ادواتی که بوسیله جریان الکتریکی، بین سوزن ها و چراغ های علائم و سایر تجهیزات ایستگاه ها از طریق اینترلاکینگ ارتباط برقرارنموده و فرمان های لازم را از طریق پانل محلی به تجهیزات ایستگاه صادر می نماید.

۱-۱۰۸ حفاظت جانبی : ترکیبی از چراغ و سوزن های خارج از مسیر گرفته شده جهت جلوگیری از ورود وسیله نقلیه ریلی از خطوط همجوار به مسیر می باشد. اگر مسیر دارای همپوشانی باشد، حفاظت جانبی همپوشانی نیز باید تامین شود.

۱-۱۰۹ بلوکه کردن : یکی از قابلیت های دستگاه های علائم الکتریکی می باشد که برای قفل نمودن سوزن/ چراغ خط/ سوزن مسدود مورد استفاده قرار می گیرد تا از تعویض سوزن/ تغییر نمای چراغ بدون مجوز مسئول/ متصدی ترافیک/ کاردان CTC ممانعت نماید.

۱-۱۱۰ تراک : بخشی از مسیر ریلی است که حضور یا عدم حضور وسیله نقلیه روی آن تشخیص داده می‌شود.

۱-۱۱۱ مدار تراک : جهت آشکار سازی وجود وسیله نقلیه ریلی در هر قطعه از خطوط محوطه ایستگاه به کار می رود.

۱-۱۱۲ چراغ های اصلی وکمکی : چراغ های اصلی شامل چراغ های ورودی ایستگاه، مانوری ورودی، حرکت، بلاک و مانوری است و منظور از چراغ کمکی، چراغ های تکراری و خبری است.

۱-۱۱۳ چراغ ورودی : از این چراغ به منظور صدور فرمان به راهبر وسیله نقلیه ریلی برای ورود به ایستگاه یا توقف استفاده می‌شود. چراغی است پایه بلند که دارای سه نمای سبز، زرد و قرمز می‌باشد.

۱-۱۱۴ چراغ بلاک : چراغی است که برای صدور فرمان به لکوموتیوران / راهبر سایر وسائل نقلیه ریلی به منظور اعزام وسیله به ایستگاه مقابل استفاده می شود.این چراغ پایه بلند و دارای دو نمای سبز و قرمز می‌باشد.

۱-۱۱۵ چراغ مانوری ورودی : چراغی است پایه بلندکه قبل از اولین سوزن ورودی ایستگاه نصب گردیده و دارای سه نمای سبز، زرد و قرمز می باشد. در هنگام ورود وسیله نقلیه ریلی به خطوط علائمی، نمای آن از نمای چراغ ورودی ایستگاه تبعیت می کند و هنگام ورود وسیله نقلیه ریلی به خطوط غیر علائمی نمای قرمز چشمک زن را ارایه می دهد همچنین از نمای زرد ثابت و زرد چشمک زن این چراغ برای انجام مانور استفاده می گردد.
در برخی از ایستگاه های محور آذربایجان و جنوب این چراغ پایه کوتاه می باشد.

۱-۱۱۶ چراغ مانوری خطوط انشعابی : از این چراغ برای ورود و خروج به/ از خطوط انشعابی ایستگاه استفاده می‌شود.این چراغ پایه کوتاه بوده و دارای دو نمای زرد و قرمز می‌باشد.

۱-۱۱۷ چراغ مانوری محوطه : از این چراغ سه نما در برخی از ایستگاه ها برای تسهیل در عملیات مانور در حدفاصل خطوط استفاده شده است.

۱-۱۱۸ چراغ خبری: چراغی است که به منظور مطلع نمودن راهبر وسیله نقلیه ریلی از وضعیت نمای چراغ ورودی ایستگاه مورد استفاده قرار می گیرد.این چراغ پایه بلند، در بلاک و قبل از چراغ ورودی ایستگاه نصب می‌شود ودارای دو نمای سبز و زرد می‌باشدکه نمای سبزآن به مفهوم سبز یا زرد بودن نمای چراغ بعدی است و نمای زرد آن به مفهوم قرمز بودن نمای چراغ بعدی می‌باشد.

۱-۱۱۹ چراغ حرکت : از این چراغ برای صدور فرمان به راهبر وسیله نقلیه ریلی برای حرکت از ایستگاه، توقف یا مانور وسیله نقلیه ریلی متناسب با نمای ارایه شده استفاده می‌شود.این چراغ، دارای سه نمای سبز، زرد و قرمز می باشد که در خطوط فرعی ایستگاه به صورت پایه کوتاه و درخطوط اصلی ایستگاه به صورت پایه بلند می‌باشد.

۱-۱۲۰ چراغ تکراری : یکی از چراغ‌های کمکی بوده که با توجه به موقعیت جغرافیایی و عدم دیدکافی راهبر نسبت به چراغ بعدی در محدوده ایستگاه مورد استفاده قرار می‌گیرد. این چراغ دارای دو نمای سبز و زرد است. نمای زرد نشان دهنده آن است که چراغ بعدی زرد یا قرمز است و نمای سبز آن نشان‌دهنده سبز بودن چراغ بعدی است.

۱-۱۲۱ چراغ بلاک میانی : از این چراغ به منظور اطلاع رسانی وصدور فرمان به راهبر وسیله نقلیه ریلی برای ورود به بلاک میانی و سیردر بلاک تا چراغ بعدی استفاده می‌شود.این چراغ پایه بلند و دارای دو نمای سبز و قرمز می‌باشد.

۱-۱۲۲ لاین من فیبر نوری : سیستمی است که با استفاده از زیر ساخت فیبر نوری، امکان برقراری تماس برای ماموران وسایل نقلیه ریلی در داخل بلاک را فراهم می نماید.

۱-۱۲۳ وسیله نقلیه ریلی : به کلیه وسایل نقلیه که قابلیت حرکت و جابجایی بر روی خطوط ریلی دارند گفته می شود.

۱-۱۲۴ لکوموتیو: یک وسیله نقلیه ریلی کشنده است که واگن (ها) به آن متصل شده و نیروی محرکه برای آن ها را از طریق سوخت فسیلی یا توان الکتریکی تامین می نماید.

۱-۱۲۵ لکوموتیو راهنما : به لکوموتیو جلویی که یک یا چند لکوموتیو به آن متصل بوده و لکوموتیوران قطار هدایت و کنترل را از داخل کابین آن انجام می دهد، لکوموتیو راهنما گویند.

۱-۱۲۶ لکوموتیو یدک : به لکوموتیو(هایی) که به لکوموتیو راهنما متصل یا ارتباط دارند وکلیه فرامین را از آن می‌گیرند، لکوموتیو یدک گفته می شود.

۱-۱۲۷ لکوموتیوگرم : به لکوموتیوی که بتوان از نیروی کشش آن استفاده نمود، لکوموتیو گرم گویند.

۱-۱۲۸ لکوموتیو سرد : لکوموتیوی که خاموش بوده یا از نیروی کشش آن نتوان استفاده کرد، لکوموتیو سرد اطلاق می‌شود.

۱-۱۲۹ قطار : وسیله نقلیه ریلی است که شامل یک یا چند لکوموتیو متصل به یک یا چند واگن و مجهز به علامت انتهایی که توسط ماموران مرتبط تحویل گرفته شده باشد.

۱-۱۳۰ قطار مسافری : قطاری است که برای جابجایی مسافر تنظیم و تشکیل می شود.

۱-۱۳۱ قطار خودکشش : قطارهایی هستند که فاقد لکوموتیو بوده و کل یا بخشی از واگن های هر رام این قطار مجهز به سیستم رانش می باشند و قابلیت حرکت در دو سمت را با بهره گیری از دو کابین دارا می باشد.

۱-۱۳۲ قطار باری : قطاری است که برای حمل بار تنظیم و تشکیل می شود.

۱-۱۳۳ قطار باری برنامه ای : قطار باری است که همواره از یک مبداء به یک مقصد تنظیم شده و برای سیر آن از هرگونه مانور برنامه ریزی شده در مسیر خودداری شده و طبق برنامه اعزام می شود.

۱-۱۳۴ قطار عملیات : قطاری که به منظور انجام مانور برنامه ریزی شده در ایستگاه های مسیر و نیز انجام امور فنی و خدماتی راه آهن تنظیم و اعزام می شود و بر حسب نیاز حامل لوازم، ابزارآلات و مصالح می باشد.

۱-۱۳۵ قطارنجات : قطاری که به منظور جمع آوری حادثه و آزادسازی خط به محل اعزام می شود و شامل جرثقیل و واگن های مورد نیاز، ادوات مخصوص خط، ماشین آلات سبک وسنگین و ادوات ناوگان و نفرات می باشد.

۱-۱۳۶ قطار نظامی : قطاری که فقط برای حمل محمولات و مهمات یا افراد نظامی تشکیل و حرکت داده می شود.

۱-۱۳۷ قطار برف روب : قطاری که متشکل از لکوموتیو، دستگاه برف روب و به تناسب تعدادی سالن مسافری و واگن باری می باشد.

۱-۱۳۸ قطار ماسه روب : قطاری که متشکل از لکوموتیو و دستگاه ماسه روب می باشد.

۱-۱۳۹ قطار گردشگری : قطاری است که فقط به منظور جابجایی گردشگران از مبداء تا مقصد اعزام می‌گردد و بر اساس برنامه تدوین شده در محل های مشخص و از پیش تعیین شده جهت بازدید گردشگران توقف می نماید.

۱-۱۴۰ قطار متراژی : قطاری که طول(متراژ) آن از حداقل طول خطوط قبول و اعزام ایستگاه های مسیر بیشتر باشد.

۱-۱۴۱ قطار کامل : مجموعه ای از یک یا چند واگن و یک یا چند کشنده ریلی (لکوموتیو) متصل به هم و متعلق به بخش خصوصی می باشدکه با رعایت مقررات عمومی سیر و حرکت راه آهن در چهارچوب قطار برنامه ای سیر می نماید.

۱-۱۴۲ دالگاژ : استفاده از نیروی کشش لکوموتیو گرم واقع در انتهای قطار جهت حمل قطار در راه مانده یا به منظور نیروی کشش کمکی در حمل قطارهای سنگین در مسیر های دارای فراز را دالگاژ گویند.

۱-۱۴۳ مبادله : به تحویل و تحول دو قطار و جابجایی نیروهای موظف آنها با یکدیگر که براساس برنامه ریزی و دستور کنترل ترافیک انجام میشود گفته میشود.

۱-۱۴۴ شماره وسیله نقلیه ریلی : هر وسیله نقلیه ریلی دارای شماره معین می باشدکه در جواز راه آزاد، دفاتر مرتبط، ورقه سیر و نمودار سیر و همچنین در مخابره تلفنگرام‌ها وگزارش‌ها، شماره مزبور ذکر می‌شود.

۱-۱۴۵ وسیله نقلیه زوج/ فرد :

وسیله نقلیه زوج : وسیله نقلیه ریلی که حرکت آن همراه با افزایش کیلومتر از ایستگاه کیلومتر صفر بوده و دارای شماره زوج می باشد.

وسیله نقلیه فرد : وسیله نقلیه ریلی که حرکت آن همراه با کاهش کیلومتر به سمت ایستگاه کیلومتر صفر باشد و دارای شماره فرد می باشد.

۱-۱۴۶ سایر وسائل نقلیه ریلی : به کلیه وسائل نقلیه ریلی به استثناء قطار و لکوموتیو اطلاق می‌گردد.

۱-۱۴۷ ماشین آلات مکانیزه خط : به وسایل نقلیه ریلی گفته می شود که در احداث، پایش، نگهداری و تعمیر خطوط شبکه ریلی از آن ها استفاده می شود.

۱-۱۴۸ ماشین زیرکوب : دستگاهی است که برای زیرکوبی خطوط ریلی استفاده می‌گردد.

۱-۱۴۹ ماشین رگلاتور : دستگاهی است که برای تنظیم و فرم دهی بالاست خطوط ریلی استفاده می‌گردد.

۱-۱۵۰ ماشین استابلیزر : دستگاهی است که برای تثبیت خطوط ریلی و پس از انجام زیرکوبی استفاده می‌گردد.

۱-۱۵۱ MDZ : به مجموعه سه دستگاه ماشین زیرکوب،رگلاتور و استابلیزر که بطور همزمان عملیات مکانیزه خطوط ریلی را انجام می دهند گفته می شود.

۱-۱۵۲ ماشین سرند بالاست : دستگاهی است که برای تفکیک بالاست در بهسازی خطوط مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۱-۱۵۳ ماشین بازدید پل : دستگاهی است که برای بازدید تابلیه و سایر اجزاء پل های مرتفع خطوط راه آهن استفاده می گردد.

۱-۱۵۴ ماشین اندازه گیری خط : دستگاهی است که در حین حرکت نسبت به برداشت پارامترهای هندسی خطوط ریلی اقدام می نماید.

۱-۱۵۵ ماشین جوش الکتریکی : دستگاهی است که برای جوشکاری درز زیل ها مورد استفاده می باشد.

۱-۱۵۶ ماشین خط گذار : دستگاهی است که برای احداث خطوط جدید بصورت پیوسته و خودکار مورد استفاده قرار می گیرد.

۱-۱۵۷ ماشین ریل تراش : دستگاهی است برای تراش و شکل دهی ریل های معیوب مورد استفاده قرار می گیرد.

۱-۱۵۸ ماشین ریل ساب : دستگاهی است برای اصلاح ناهمواری سطح کلاهک ریل مورد استفاده قرار می گیرد.

۱-۱۵۹ ماشین سوزنکوب : دستگاهی است که برای زیرکوبی سوزن ها استفاده می گردد.

۱-۱۶۰ ماشین چند منظوره : دستگاهی است که قابلیت انجام کار زیرکوبی، سوزنکوبی و آرایش بالاست را داشته و دارای جرثقیل می باشد که برای انجام تعمیرات و نگهداری سبک استفاده می شود.

۱-۱۶۱ دستگاه کنویر : دستگاهی است دارای تسمه نقاله که برای انتقال نخاله های حاصل از عملیات سرند در داخل تونل ها و ترانشه ها مورد استفاده قرار می گیرد.

۱-۱۶۲ درزین : وسیله نقلیه ریلی خودکشش دو محوره دارای راهبر است که برای تردد نفرات و حمل تجهیزات ازآن استفاده می‌شود.

۱-۱۶۳ درزین جرثقیلدار : درزینی است که دارای یک دستگاه جرثقیل سبک بوده و در بخش تعمیرات خطوط ریلی مورد استفاده می باشد.

۱-۱۶۴ مانور : هرگونه جابجایی وسیله نقلیه ریلی در داخل ایستگاه مشروط بر اینکه به قصد خروج از حدود ایستگاه نباشد، مانور نامیده می شود.

۱-۱۶۵ تلاقی : قبول و ورود دو وسیله نقلیه ریلی در محورهای یک خطه از ایستگاه های طرفین به یک ایستگاه که مستلزم ورود و توقف کامل یک وسیله در خط قبولی به منظور امکان عبور وسیله نقلیه دیگر از خط دیگر باشد.

۱-۱۶۶ سبقت : پیش افتادن یک وسیله نقلیه ریلی در ایستگاه از وسیله نقلیه ریلی دیگر که در یک جهت حرکت می‌نمایند را سبقت می‌نامند.

۱-۱۶۷ گسیختگی قطار : به جدا شدن یک و یا چند واگن و یا لکوموتیو قطار در حین سیر گفته می شود.

۱-۱۶۸ فرار وسیله نقلیه ریلی : هر وسیله نقلیه ریلی که خارج از اراده و کنترل ماموران موظف به حرکت درآید، حرکت آن وسیله را فرار گویند.

۱-۱۶۹ شبه حادثه : به رویدادی گفته میشود که پتانسیل ایجاد حادثه را دارد اما به دلایل مختلف مانند اقدامات به موقع، شانس یا شرایط محیطی منجر به آسیب جانی، خسارت مالی در عملیات راه آهن نشده است.

۱-۱۷۰ حادثه : رویدادی ناگهانی، غیرمنتظره و ناخوشایند یا آسیب زا است که بدون برنامه ریزی قبلی رخ می‌دهد.

۱-۱۷۱ سانحه : حادثه ای غیرمنتظره و ناخواسته که منجر به تلفات جانی، جراحت، آسیب به تجهیزات، زیان مالی یا اختلال در خدمات حمل و نقل گردد.

۱-۱۷۲ ترمز : سامانه ای است جهت کنترل سرعت یا توقف وسایل نقلیه ریلی مورد استفاده قرار می گیرد.

۱-۱۷۳ ترمز پارک : سامانه ای است که وظیفه ساکن نگهداشتن وسیله نقلیه ریلی (دارای نیروی محرک) متوقف شده و بدون نیاز به تامین مجدد انرژی ترمز را دارد و پس از اعمال فرمان آزادسازی توسط راهبر، آزاد می شود.

۱-۱۷۴ ترمز دستی : سامانه ای مکانیکی و دستی است که بر روی وسیله نقلیه ریلی نصب می شود و امکان توقف ایمن یا نگه داشتن وسیله نقلیه ریلی در حالت سکون را فراهم می سازد.

۱-۱۷۵ سوپاپ سه قلو : دستگاهی است که بر اساس کاهش و یا افزایش فشار هوا در لوله اصلی ترمز عملکرد ترمز وسیله نقلیه ریلی را کنترل می نماید.

۱-۱۷۶ میدان (خط) ترمز : به مسافتی گفته می شود که یک وسیله نقلیه ریلی از لحظه شروع عملیات ترمز تا توقف کامل طی نماید.

۱-۱۷۷ هواگیری : پر نمودن مخازن هوا، لوله ها ، سوپاپ های ترمز واگن ها / سالن ها از هوای فشرده را هواگیری گویند.

۱-۱۷۸ ترمزگیری : به ترمز شدن یکنواخت واگن ها/ سالن ها در قطار، که با اعمال فرمان از سوی لکوموتیوران انجام می‌گیرد گفته می شود.

۱-۱۷۹ آزاد سازی ترمز : به آزاد شدن یکنواخت ترمز واگن ها / سالن ها در قطار، که با اعمال فرمان لکوموتیوران انجام می‌گیرد گفته می شود.

۱-۱۸۰ ترمز دینامیک : نوعی از ترمز غیر اصطکاکی است که برای کنترل سرعت لکوموتیو در شیب مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۱-۱۸۱ ترمز مستقیم لکوموتیو : سیستمی است که برای ترمزگیری لکوموتیو بصورت منفرد و یا چند واحدی استفاده می‌گردد این ترمز در راه آهن ایران به ترمز سه دنده معروف است.

۱-۱۸۲ ترمز قطار : سیستمی است که برای ترمزگیری قطار مورد استفاده قرار می‌گیرد که به ترمز شش دنده نیز معروف است.

۱-۱۸۳ ترمز اضطراری : مکانیزمی است که موجب می‌گردد هوای لوله اصلی به سرعت تخلیه گردد و نیروی ترمز در بیشترین حد خود قرار گیرد.

۱-۱۸۴ ترمز خودکار (سیگنال) : سامانه ای است در کابین لکوموتیو که پس از عبور لکوموتیو از ماگنت ورودی ایستگاه، با هشدارهای دیداری و شنیداری، هوشیاری راهبر را ارزیابی می‌کند. درصورت عدم دریافت پاسخ مناسب از راهبر، فرمان ترمز می‌دهد.

۱-۱۸۵ پدال ایمنی : سامانه ای است که جهت کنترل هوشیاری راهبر در کابین لکوموتیو و خودکشش وجود دارد.

۱-۱۸۶ آزمایش ترمز : فرآیند عملیاتی است که به منظور حصول اطمینان از سلامت کامل وکفایت ترمز قطار/ سایر وسایل نقلیه ریلی انجام می شود.

۱-۱۸۷ وزن ترمز وسیله نقلیه ریلی : نیرویی که از طریق تجهیزات ترمز هوا درکنترل و نگهداشتن یک وسیله نقلیه ریلی درحال حرکت تاثیر می‌گذارد، وزن ترمز آن نامیده می شود.

۱-۱۸۸ وزن قطار : عبارت است از مجموع وزن واگن(ها) و بار آن که جهت حمل به لکوموتیو(ها) متصل می‌شوند.

۱-۱۸۹ وزن ترمز قطار : عبارت است از مجموع وزن ترمز تمامی وسایل نقلیه ریلی تشکیل دهنده قطار که ترمز آن ها سالم و آماده به کار باشد.

۱-۱۹۰ درصد وزن ترمز : به میزان وزن ترمز سالم و آماده به کار در ازاء هریک صد تن از وزن قطار درصد وزن ترمز گفته می شود که بطریق زیر محاسبه می‌گردد.

درصد وزن ترمز قطار=۱۰۰× (مجموع وزن ترمز قطار تقسیم بر وزن قطار)

۱-۱۹۱ تقلیل سرعت : سرعت تقلیل یافته از سرعت سیر مقرر است که برحسب ضرورت و به تشخیص ماموران ذیصلاح به منظور امکان سیر ایمن وسایل نقلیه ریلی، بصورت موقت تعیین و اعلام می‌گردد.

۱-۱۹۲ محدودیت سرعت : سرعتی کمتر از حداکثر سرعت مجاز بلاک که توسط کمیسیون تعیین سرعت با توجه به مقتضیات هندسه خط به منظور امکان سیر ایمن وسایل نقلیه ریلی تعیین می‌گردد.

۱-۱۹۳ علامت انتهایی قطار: از این علامت به منظور حصول اطمینان ماموران موظف قطار، ایستگاه و ماموران طول خط از کامل بودن قطار استفاده می‌شود.

۱-۱۹۴ تامپون : وسیله ای است که به منظور جذب ضربات وارده و حفظ فاصله در طرفین واگن/ لکوموتیو نصب می‌گردد.

۱-۱۹۵ واگن حمل خودرو : واگنی است که در سازمان قطار مسافری به منظور حمل و جابجایی خودرو استفاده می شود.

۱-۱۹۶ واگن مولد بخار : واگنی است که در سازمان قطار مسافری که سالن های آن فاقد سیستم گرمایش مستقل می باشد، برای تامین بخار جهت گرمایش سالن ها استفاده می شود.

۱-۱۹۷ واگن مولد برق : واگنی است که در سازمان قطار مسافری به منظور تامین برق مورد نیاز سالن ها استفاده می شود.

۱-۱۹۸ واگن/ سالن شیربسته : واگن/ سالنی است که در سازمان قطار باری/ مسافری قرار دارد و شیر ترمز آن بسته است.

۱-۱۹۹ لوله بخار : لوله ای است جهت انتقال بخار از مولد بخار به سالنهای قطار مسافری مورد استفاده قرار می گیرد.

۱-۲۰۰ لوله تعادل : لوله ای لاستیکی است که ارتباط مخازن اصلی هوای فشرده لکوموتیو های دو و یا چند واحدی متصل به هم/ مولد بخار را برقرار می نماید.

۱-۲۰۱ تونل : به سازه ای زیرسطحی که در کوهستان ها/ زیر زمین مناطق شهری یا زیر رودخانه و دریا احداث می شود، اطلاق می گردد.

۱-۲۰۲ ترانشه : به وجود اختلاف ارتفاع در مقطع کوچک عرضی در کنار خط ترانشه گویند.

۱-۲۰۳ گالری : سازه ای حفاظتی است که به شکل یک تونل یا دالان در محل هایی که عوامل طبیعی یا محیطی خطرناک مانند کولاک، ریزش بهمن، شن های روان و ریزش کوه، خط را تهدید می نماید روی خطوط ریلی احداث می شود.

۱-۲۰۴ دیوارهای حفاظتی : سازه های نگه دارنده ای هستندکه برای تثبیت محل های خاکریزی و خاکبرداری شده و یا دیوارهای مسیل ها و رودخانه ها احداث می شود.

۱-۲۰۵ آبرو : یک سازه کانال شکل است که در تونلها، ترانشه ها، گالری ها و سایر ابنیه فنی راه آهن جهت جمع آوری و هدایت آب های سطحی احداث می گردد.

۱-۲۰۶ واریانت : به مسیری موقتی گفته می شود که در مواقع ضروری یا اصلاح مسیر احداث می گردد.

۱-۲۰۷ تعمیرات جاری : تعمیراتی است که بر روی واگن ها در خطوط قبول و اعزام ایستگاه انجام می شود.

۱-۲۰۸ تعمیرات ویژه : تعمیراتی است که خارج از برنامه زمان بندی شده و بطور اضطراری بر روی واگن ها و پس از انفصال از سازمان قطار انجام می شود.

۱-۲۰۹ تعمیرات اساسی : تعمیراتی است که پس از زمان مشخص یا کیلومتراژ معین بر روی وسیله نقلیه ریلی انجام می‌شود.

۱-۲۱۰ لقی طوقه : وضعیتی است که در آن طوقه، اتصال مکانیکی ایمن و فشرده ای با هسته چرخ ندارد.

۱-۲۱۱ بریدگی چرخ : به منطقه صاف و تخت ایجاد شده بر روی سطح گردش چرخ گفته می‌شود.

۱-۲۱۲ مامور پاسور : ماموری است که از طرف صاحب کالا جهت حفاظت کالا به همراه قطار اعزام می گردد.

۱-۲۱۳ واگنت : وسیله ای است دومحوره سبک،که جهت جابجا نمودن تجهیزات و مصالح با اتصال به درزین از آن استفاده می‌شود.

- تعاریف تجهیزات رادیویی ، سیستم ATC ، بلاک میانی و کالاهای خطرناک در فصول مربوط به خود درج شده است.

فصل دوم
شرح وظایف

فصل دوم - شرح وظایف

۲-وظایف عمومی

۲-۱ کلیه کارکنان اعم از کارکنان راه آهن و بخش غیردولتی مرتبط با امور راه آهن، باید در ایمنی و سلامت مسافران و ماموران راه آهن، حفظ، نگهداری و ایمنی وسایل نقلیه ریلی و محمولات آن ها، تاسیسات زیربنایی و همچنین سایر اموال راه آهن که دراختیار دارندکوشا باشند. برای حصول به این هدف باید از دستورالعمل ها و مقررات مربوط به وظایف مرتبط پیروی نموده و به اجرا گذارند.

۲-۲ ماموران یا کارکنان موظفند در دوره های آموزشی مرتبط مورد تایید راه آهن به منظور احراز صلاحیت شغلی و ارتقای سطح مهارت شغلی شرکت نموده و گواهی دوره مرتبط را کسب کنند.

۲-۳ ماموران جهت تامین سیر روان و ایمن وسایل نقلیه ریلی در سطح شبکه تابع مقررات عمومی سیر و حرکت هستند و موظفند از هرگونه بی نظمی که موجب به خطر افتادن ایمنی ریلی گردد، خودداری نمایند.

۲-۴ کلیه ماموران موظفند با کمال هوشیاری و به موقع در محل کار حاضر و در حین انجام وظیفه، شان اداری و اسلامی را رعایت نمایند.

۲-۵ به کارگیری تلفن همراه، تبلت و رایانه شخصی همراه (لپ تاپ) برای امور شخصی در حین انجام وظیفه ممنوع است.

۲-۶ به ماموراني که از طرف راه آهن یا بخش غیردولتی، لباس فرم سازمانی و وسایل حفاظت فردی تحویل می‌شود باید در حین انجام وظیفه از آن ها استفاده نمایند.

۲-۷ کلیه ماموران باید از سلامت و آماده به کار بودن تجهیزات به کارگرفته شده مرتبط با شغل خود اطمینان حاصل نمایند.

۲-۸ کلیه ماموران باید آموزشهای اطفاء حریق را طی کرده و در هنگام وقوع آتش سوزی اقدام به اطفا حریق نموده و به مسئول مربوطه اطلاع رسانی نمایند.

۲-۹ حمل، نگهداری و به همراه داشتن مواد خطرناک و سریع الاشتعال برای کلیه ماموران در هنگام انجام وظیفه ممنوع است.

۲-۱۰ کلیه ماموران که بصورت کشیک مشغول به کار می باشند تا زمانیکه نفر کشیک بعدی به خدمت حاضر نشده و کشیک را تحویل نگرفته موظف به انجام وظایف خود بوده و نباید قبل از تحویل و تحول، کشیک خود را ترک نماید.

۲-۱۱ هرگاه هر یک از کارکنان راه آهن برای تردد قطار احساس خطر نمایند ، بلا فاصله مراتب را به نزدیکترین ایستگاه/ مسئولین مربوطه برای جلوگیری از وقوع حادثه اطلاع رسانی نمایند.

۲-۱۲ کلیه ماموران که در امر راهبری وسایل نقلیه ریلی انجام وظیفه می نمایند می بایست علاوه بر داشتن گواهینامه آموزشی، مجوز تخصصی راهبری متناسب با وسیله نقلیه ریلی مرتبط را از مراجع مورد تایید راه آهن اخذ نمایند.

۳- کنترل ترافیک مرکزی و منطقه

۳-۱ گروه مهندسی کنترل ترافیک مرکزی

۳-۱-۱ گروه مهندسی کنترل ترافیک مرکزی : واحدی است که مدیریت حمل و نقل، سیر روان و ایمن وسایل نقلیه ریلی در شبکه راه‌آهن، از طریق برقراری ارتباط با کنترل ترافیک ادارات کل مناطق، به صورت شبانه روزی بر عهده دارد.

۳-۱-۲ کنترل و نظارت در تهیه و تنظیم گزارش های روزانه حمل و نقل بار، موجودی ایستگاه ها، آمار حمل ونقل وتاخیر حرکت قطارها.

۳-۱-۳ گزارش حوادث/ شبه حوادث را به موقع از مناطق دریافت و به اداره کل سیر و حرکت و مقامات مرتبط راه آهن ارایه نماید.

۳-۱-۴ نظارت بر اجرای برنامه های ابلاغی، بررسی و پیگیری علت توقف و عدم تخلیه و بارگیری واگن ها.

۳-۱-۵ صدور دستور توزیع و اعزام واگن های خالی به مبادی بار به کنترل ترافیک مناطق برحسب موجودی بار و امکان حمل و اولویت آن ها.

۳-۱-۶ نظارت بر ثبت مشخصات و اطلاعات حرکت وسایل نقلیه ریلی در سامانه سیروحرکت و نمودار سیر (گراف مکانیزه) و اخذ مشخصات کامل آن ها به منظور امکان بررسی صحت سیر آن ها و صدور دستورات لازم و یادآوری نواقص و اشکالات به کنترل ترافیک مناطق.

۳-۱-۷ اخذ آمار مربوط به موجودی بار و تعیین نوع و تعداد واگن ها و میزان بار قابل حمل و نظارت بر تسریع بارگیری و اعزام واگن های بارگیری شده برحسب اولویت و برنامه ابلاغی.

۳-۱-۸ پیش بینی نیروی کشش مورد نیاز شبکه ریلی و برنامه ریزی جهت توزیع مناسب آن بر حسب موجودی و اولویت حمل بار ادارات کل مناطق.

۳-۱-۹ دریافت اطلاعات مربوط به حوادث/شبه حوادث، اتفاقات، مسدودی و اطلاع فوری آن به مسئولان مرتبط و مقامات راه آهن و ابلاغ دستورات صادره به منطقه مربوطه و پیگیری اجرای آن ها.

۳-۱-۱۰ در زمان قطع شدن سیستم های مکانیزه گراف در هر منطقه موظف است از ثبت مشخصات وسایل نقلیه ریلی در گراف دستی و پس از برقراری سیستم مکانیزه از ثبت کامل اطلاعات در سامانه های مربوطه، توسط کنترل ترافیک منطقه اطمینان حاصل نماید.

۳-۱-۱۱ ابلاغ دستور اعزام قطارهای نجات، جرثقیل و سایر ادوات، وسایل و تجهیزات مورد نیاز هنگام بروز حوادث/ شبه حوادث و انسداد خط درمنطقه مربوطه یا از مناطق دیگر به محل حادثه و نظارت بر سیر ایمن، روان و سریع آنها.

۳-۱-۱۲ ابلاغ دستور تشکیل قطارهای نظامی بنا به تقاضای مقامات مربوط و نظارت بر اولویت اعزام و سیر روان و ایمن این قطارها.

۳-۱-۱۳ در مورد قطارهای مسافری که خارج از برنامه به طور مخصوص و فوق العاده می بایست ازمناطق راه آهن حرکت کنند کنترل مرکزی با درنظر گرفتن برنامه سایر قطارها، برنامه حرکت آن را تنظیم و به کنترل منطقه/مناطق ابلاغ می نماید.

۲-۳ کنترل ترافیک منطقه

۳-۲-۱ مسئولیت سیر ایمن و روان وسایل نقلیه ریلی، قطارهای باری و مسافری و نظارت بر قبول و اعزام، تلاقی و سبقت و سایر مسایل مربوط به سیر و حرکت وسایل نقلیه ریلی و همچنین نظارت بر ساعت کار ماموران قطار و ایستگاه، توزیع واگن ها و نظارت در تسریع بارگیری و تخلیه، به منظور حداکثر استفاده از واگن ها و نیز بهره برداری مطلوب از نیروی کشش و سایر امکانات راه آهن، نظارت بر اتصال و مهار واگن ها و ظرفیت خطوط کلیه ایستگاه های حوزه استحفاظی منطقه بر عهده واحد کنترل ترافیک می باشد.

۳-۲-۲ کنترل ترافیک منطقه مسئولیت پایش و نظارت بر سیر ایمن وسایل نقلیه ریلی و برنامه ریزی حمل ونقل در محدوده منطقه را با هماهنگی گروه مهندسی کنترل ترافیک مرکزی برعهده دارد.

۳-۲-۳ کارشناس مسئول/مسئول کنترل ترافیک : ماموری است که مسئولیت کنترل و نظارت بر کلیه امور ترافیکی منطقه از جمله قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی، سبقت، تلاقی، توزیع واگن ها، برنامه ریزی حرکت قطارها، استفاده بهینه از نیروی کشش و ظرفیت واگن‌ها، تخلیه و بارگیری واگن ها و سایر امکانات موجود در خطوط راه آهن و ثبت وقایع را بر عهده دارد.

۳-۲-۴ کارشناس مسئول/ مسئول کنترل ترافیک، مسئولیت کنترل و نظارت بر کلیه امور ترافیکی منطقه از جمله قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی، سبقت، تلاقی، توزیع واگن ها، برنامه ریزی حرکت قطارها، استفاده بهینه از نیروی کشش و ظرفیت واگن‌ها، تخلیه و بارگیری واگن ها و سایر امکانات موجود در خطوط راه آهن و ثبت وقایع را بر عهده دارد.

۳-۲-۵ ماموران کنترل هر منطقه طبق برنامه ای که برای کشیک کار آن ها از طرف کارشناس مسئول/مسئول کنترل ترافیک تنظیم و با تایید اداره سیر و حرکت منطقه ابلاغ می شود، باید نیم ساعت قبل از شروع کشیک برای تحویل گرفتن کشیک از مامور کنترل قبلی به خدمت حاضر شوند.

۳-۲-۶ کارشناس مسئول/مسئول کنترل ترافیک موظف است دستورات خاص و موردی مرتبط با حرکت قطارها، واگذاری و تخلیه واگن (ها)، حوادث/شبه حوادث و اتفاقات را به اداره سیروحرکت منطقه و به گروه مهندسی کنترل ترافیک مرکزی اعلام کند و تاخیر بیش از ۳۰ دقیقه قطارهای مسافری را به ایستگاه های حوزه استحفاظی، کنترل ترافیک منطقه همجوار پیشرو و مقامات مربوطه به موقع اطلاع دهد.

۳-۲-۷ کارشناس مسئول/مسئول کنترل ترافیک موظف است روزانه فهرست موجودی واگن ها و محمولات آماده به حمل ایستگاه ها، واگن های خالی جهت بارگیری و واگن های باردار تحت تخلیه را اخذ نموده و ضمن ارسال آمار به اداره سیر و حرکت منطقه، لکوموتیوهای مورد نیاز برای حمل قطارهای روز بعد را از گروه مهندسی کنترل ترافیک مرکزی تقاضا نماید.

۳-۲-۸ کارشناس مسئول/مسئول کنترل ترافیک موظف است همه روزه گزارش آمار مشروحه زیر را در ساعات تعیین شده تهیه و به اداره سیر و حرکت منطقه و گروه مهندسی کنترل مرکزی ارایه نماید:

الف-گزارش روزانه حمل قطارها و مبادله واگن های منطقه با سایرمناطق.

ب-آمار و موجودی واگن های تحت بارگیری، تحت تخلیه، بارهای آماده به حمل و واگن های تعمیری ایستگاه ها به تفکیک.

پ- آمار روزانه بارگیری و تخلیه منطقه.

ت- آمار لکوموتیوهای سالم و تعمیری و لکوموتیو مورد نیاز جهت حمل بار موجود در ایستگاه های منطقه برای روز بعد.

ث- سایر گزارش ها و آمارهایی که ضمن فعالیت روزانه از طرف مسئولان مرتبط خواسته می شود.

۳-۲-۹ کارشناس مسئول/ مسئول کنترل ترافیک موظف است نظارت نماید که در مقابل دید هر کارشناس کنترل/کنترلر، نقشه (کروکی) ایستگاه های منطقه تحت پوشش، خطوط، طول آن ها و شیب و فراز بلاک های ایستگاه های مذکور موجود باشد.

۳-۲-۱۰ کارشناس مسئول/مسئول کنترل ترافیک نظارت نماید کتاب مقررات عمومی سیروحرکت، کارت احتیاطی و مقررات حمل کالاهای خطرناک در واحد کنترل ترافیک موجود باشد.

۳-۲-۱۱ کارشناس کنترل/کنترلر در غیاب کارشناس مسئول کنترل ترافیک، وظایف وی را برعهده دارد.

۳-۲-۱۲ کارشناس کنترل/کنترلر موظف است در زمان قطعی سامانه های سیروحرکت نسبت به رسم نمودار حرکت وسایل نقلیه ریلی بصورت گراف دستی و ثبت مشخصات کامل کلیه قطارها و وسایل نقلیه ریلی اعزامی در دفاتر مخصوص اقدام و پس از برقراری سیستم های مکانیزه کلیه اطلاعات حرکتی و مشخصات قطارها و وسایل نقلیه ریلی را در سیستم های مکانیزه ثبت نماید.

۳-۲-۱۳ کارشناس کنترل/کنترلر قبل از تحویل گرفتن کشیک باید از جریان حرکت و توقف وسایل نقلیه ریلی در ایستگاه ها و بلاک های تحت پوشش و دستورات صادر شده قبلی، از طریق کارشناس کنترل/کنترلرکشیک قبلی و مندرجات دفتر کشیک اطلاع حاصل نموده وکشیک را با ذکر ساعت و تاریخ تحویل بگیرد.کشیک کنترل تا حضور کارشناس کنترل/کنترلر بعدی و انجام عمل تحویل و تحول کشیک اجازه ترک محل خدمت را ندارد.

۳-۲-۱۴ دستورات لازم توسط کارشناس کنترل/کنترلر به ایستگاه ها ابلاغ و مسئول وقت ایستگاه موظف به اجرای دستورات کنترل می باشند.

۳-۲-۱۵ تغییر تلاقی یا سبقت قطارها و وسایل نقلیه ریلی فقط از طرف کارشناس کنترل/کنترلر کشیک به طور صریح و قاطع به مسئول وقت ایستگاه ها/ کاردان CTC ابلاغ می گردد.

۳-۲-۱۶ کارشناس کنترل /کنترلر موظف است پس از تحویل کشیک و شروع به کار از وضع خطوط و موجودی واگن های متوقف در ایستگاه ها و همچنین از سالم بودن سیستم های ارتباطی و علائم الکتریکی و روشنایی ایستگاه ها اطلاع حاصل نموده و در صورت وجود نقص یا ایراد، واحد مرتبط را به منظور رفع نقص مطلع تا وقفه و تاخیری در سیر ایمن و روان وسایل نقلیه ریلی ایجاد نشود و همچنین مراتب را به کارشناس مسئول کنترل منطقه گزارش دهد.

۳-۲-۱۷ کارشناس کنترل/کنترلر باید نظارت نماید که سیر ایمن و روان وسایل نقلیه ریلی طبق برنامه انجام گیرد و برای قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی، اعزام قطار نجات، عملیات، برف روب، درزین و ماشین‌آلات مکانیزه تنظیم و تشکیل قطار ها، فرآیندهای عملیاتی در ایستگاه و طولخط، حمل کالاهای خطرناک و حوادث/ شبه حوادث به موقع دستورهای لازم را به مسئول وقت ایستگاه ها/کاردان CTC بدهد و در مواقعی که قطارها دیرتر از برنامه ابلاغی به ایستگاهی وارد می شوند به منظور اینکه در راس ساعت مقرر به مقصد برسند، زمان توقف در ایستگاه ها را تا آنجا که میسر باشد کاهش دهد.

۳-۲-۱۸ کارشناس کنترل/کنترلر باید نظارت نماید، عملیات مانور در ایستگاه های فاقد روشنایی، هنگام تاریکی هوا انجام نشود و در صورت لزوم با تایید معاون بهره برداری و ناوگان عملیات مانور در شب مجاز است.

۳-۲-۱۹ کارشناس کنترل/کنترلر موظف است اطلاعات تردد کلیه وسایل نقلیه ریلی و همچنین مشخصات کامل قطارها را به موقع از مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC دریافت و در سامانه گراف ثبت نماید.

۳-۲-۲۰ کارشناس کنترل /کنترلر باید نظارت نماید ماموران کشیک ایستگاه ها به موقع درمحل خدمت حاضر باشند، در غیر این صورت کارشناس مسئول کنترل را از جریان امر مطلع نماید.

۳-۲-۲۱ کارشناس کنترل /کنترلر برنامه ریزی لازم جهت اعزام واگن های خالی و واگذاری واگن جهت بارگیری به منظور استفاده حداکثری از ظرفیت ها و افزایش بهره وری را بعمل آورد.

۳-۲-۲۲ کارشناس کنترل /کنترلر کلیه وقایع و اتفاقات از قبیل تاخیر قطارها یا حوادث/شبه حوادث یا ابلاغ دستورات جدید را به ترتیب ساعت وقوع در دفتر کشیک کنترل ثبت و به هنگام تحویل کشیک زیر آن را امضاء نماید.

۳-۲-۲۳ کارشناس کنترل/کنترلر ترافیک هر منطقه باید با ماموران کنترل ترافیک منطقه/مناطق مجاور برای تنظیم برنامه سیر، مبادله وسایل نقلیه ریلی در تماس بوده و همواره اطلاعات لازم را دریافت و به موقع برای قبول/اعزام قطارها و سایر وسایل نقلیه ریلی از ایستگاه(های) مرزی منطقه پیش بینی و اقدام لازم را انجام دهد.

۳-۲-۲۴ کارشناس کنترل /کنترلر موظف است هرگاه لکوموتیو قطار مسافری یا تشریفات و قطاری که حمل آن از لحاظ اهمیت و احتیاط مانند قطار حامل کالاهای خطرناک می باشد، به علتی قادر به حمل قطار نباشد، قطار را با نزدیکترین لکوموتیو منفرد یا لکوموتیو نزدیکترین قطارکه به محل می رسد اعزام نماید و برای قطار فوق پیش بینی لکوموتیو نماید.

۳-۲-۲۵ کارشناس کنترل /کنترلر موظف است نظارت نماید تا تخلیه، بارگیری، حمل به موقع واگن ها به سرعت انجام شود. همچنین توقف خارج از برنامه واگن ها را به رئیس اداره سیروحرکت منطقه و گروه مهندسی ترافیک مرکزی اطلاع دهد.

۳-۲-۲۶ کارشناس کنترل /کنترلر موظف است هرگونه تخلف، سهل انگاری و غفلت ماموران ایستگاه ها و وسایل نقلیه ریلی در انجام وظایف محوله وعدم اجرای دستورات صادره را به واحد مربوطه اطلاع داده و با هماهنگی کارشناس مسئول کنترل ترافیک، مراتب را به اداره سیروحرکت منطقه گزارش دهد.

۳-۲-۲۷ کارشناس کنترل /کنترلر باید در موقع تحویل دادن کشیک، کلیه وقایعی که در کشیک او رخ داده و همچنین دستورات جدید مربوط به حرکت قطارها و سایر امور را علاوه بردرج در دفتر با ذکر ساعت و تاریخ، امضاء، به کارشناس کنترل /کنترلر بعدی تحویل نماید.

۳-۲-۲۸ کارشناس کنترل /کنترلر موظف است در موقع متوقف نمودن قطار در ایستگاه به منظور سبقت یا تلاقی، با توجه به اهمیت قطار و همچنین ساعت کار ماموران آن، تصمیم لازم را اتخاذ نماید.

۳-۲-۲۹ کارشناس کنترل /کنترلر بایستی به مدت زمان کشیک ماموران ایستگاه ها توجه و عدم حضور کشیک بعدی ایستگاه را به اداره سیر و حرکت منطقه گزارش نماید.

۳-۲-۳۰ کارشناس کنترل /کنترلر در هنگام بروز حوادث/شبه حوادث و انسداد خط در منطقه، موظف است در برنامه ریزی و اعزام قطارهای نجات، جرثقیل ریلی، آتش نشانی، برف روب، ماشین آلات مکانیزه خط و سایر تجهیزات مورد نیاز به محل حادثه/شبه حادثه، پیگیری و نظارت لازم داشته تا از هرگونه وقفه در ادامه سیر آن ها و تاخیر در ازاد سازی خط جلوگیری شود.

۳-۲-۳۱ درزمان بروز نقص فنی ناوگان در سیر، کارشناس کنترل/کنترلر باید مراتب را به اطلاع کارشناس کنترل ناوگان برساند.

۳-۲-۳۲ برای تماس در مواقع ضروری و بروز حادثه شماره تلفن و نشانی روسا و مسئولان مربوط به امور حرکت قطارها و لکوموتیوها و ایمنی و امور خط، ارتباطات و علائم الکتریکی، قطار نجات، فرمانده پلیس، اورژانس و آتش نشانی باید همواره در دسترس ماموران کنترل باشد.

۳-۲-۳۳ مامور کنترل ترافیک در حین انجام وظیفه مجاز به ترک محل خدمت خود نمی باشد مگر با اجازه کارشناس مسئول کنترل و پیش بینی مامور جایگزین که وظایف و مسئولیت او را به عهده بگیرد دراین صورت مامور کنترل ترافیک جدید بلافاصله به ایستگاه های مربوطه معرفی و عمل تحویل و تحول در دفتر کشیک ثبت می گردد.

۳-۲-۳۴ ماموران کنترل از هرگونه استفاده شخصی از دستگاه تلفن و سایر دستگاههای ارتباطی واحد کنترل که مخصوص تامین سیر ایمن و روان وسایل نقلیه ریلی و امور مربوط به آن ها می باشد، باید خودداری نمایند.

۴-کنترل ناوگان منطقه

۴-۱ نماینده اداره ناوگان هر منطقه است و در مجاورت کنترل ترافیک آن منطقه مستقر می باشد که موجودی لکوموتیو، واگن های تعمیری، جرثقیل و خودکشش ها و کلیه امور مربوط به ناوگان منطقه را با همکاری مامور کنترل ترافیک بررسی و پیگیری می نماید و وظیفه راهنمایی ماموران ناوگان مرتبط با سیر قطارها را بر عهده دارد و وظایف آن به شرح زیر است :

۴-۲ باید نیم ساعت زودتر برای تحویل گرفتن کشیک از مامور قبلی در محل خدمت حاضر شود و از وقایع مهم و مواردی که در کشیک قبل به اتمام نرسیده است، اطلاع حاصل نماید.

۴-۳ موظف به دریافت، تنظیم و مخابره تلفنگرام های مرتبط با ناوگان از/ به ادارات کل ستادی و مناطق راه آهن وکنترل ترافیک منطقه بوده، همچنین کلیه اقدامات و پیگیری های لازم را به عمل آورد.

۴-۴ موظف به نظارت بر ساعت کار ماموران و اعلام برنامه تعویض و مبادله ماموران قطار های باری و مسافری به واحد اعزام ماموران(دپو ماموران) و مشخصات ماموران جدید را دریافت و به کنترل ترافیک منطقه اطلاع دهد.

۴-۵ موظف است علل تاخیر و توقف قطارها را که در اثر عوامل فنی و نیروی انسانی مرتبط با ناوگان به وجود آمده، بررسی و نسبت به اعزام و حرکت به موقع قطارها و حضور به موقع ماموران موظف قطار نظارت نماید.

۴-۶ موظف است گزارش ها و تلفنگرام های ارسالی توسط راهبران قطار را درخصوص خرابی و کسری ملزومات لکوموتیو/خودکشش ها و همچنین سایر درخواست های آن ها را در طول مسیر، در دفتر ثبت و ضمن اطلاع رسانی و پیگیری از طریق مسئولان مرتبط، نتیجه را از طریق کنترل ترافیک منطقه به راهبر اطلاع رسانی نماید.

۴-۷ موظف است با کنترل ناوگان مناطق همجوار جهت هماهنگی و تسریع در انجام ماموریت های مشترک و همچنین با ادارات ستادی مرتبط به منظور مبادله اطلاعات، پیگیری در خواست ها، ارسال گزارش ها و هماهنگی موارد فنی تعامل مستمر داشته باشد.

۴-۸ موظف است جهت واگذاری لکوموتیو مورد نیاز و مناسب برای اجرای برنامه های تنظیم و اعزام قطار ها با واحد کنترل ترافیک منطقه همکاری مستمر داشته باشد.

۴-۹ موظف است هماهنگی و پیگیری لازم جهت اعزام ناوگان معیوب به مراکز تعمیراتی یا اعزام بازرس فنی، تعمیر کار و جرثقیل ریلی به طول مسیر را انجام دهد.

۴-۱۰ موظف به تبادل مستمر اطلاعات نسبت به برنامه ریزی مربوط به برنامه انجام بازدید های مقرر و تعمیرات ناوگان با واحد های مرتبط و پیگیری هماهنگ نمودن آن ها با یکدیگر می باشد.

۴-۱۱ موظف به استخراج، به روز رسانی مستمر و ثبت آنی اطلاعات مربوط به وضعیت، موجودی و کارکرد ناوگان منطقه تحت نظارت، در سیستم های مکانیزه می باشد.

۴-۱۲ موظف به ثبت گزارش کار کشیک در دفاتر و فرم های مرتبط و پیگیری مستمر درج صحیح اطلاعات نمودار سیر در خصوص وضعیت ناوگان می باشد.

۴-۱۳ موظف است لکوموتیوهای فراخوان شده به مراکز تعمیراتی جهت انجام تعمیرات مقرر را پیگیری تا در اسرع وقت به این مراکز اعزام گردند.

۵- رئیس ایستگاه

۵-۱ رئیس ایستگاه : مسئول اداره کلیه امور ایستگاه طبق وظایفی که برای او تعریف شده می باشد و در ایستگاه هایی که معاون ایستگاه وجود دارد وظایف رئیس ایستگاه را حسب دستور وی و درغیاب ایشان عهده دار می باشد.

۵-۲ موظف است نظارت نماید که کلیه عملیات و امور مربوط به ایستگاه طبق مقررات عمومی سیر و حرکت، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های فنی انجام پذیرد.

۵-۳ موظف است پیوسته از تمیز و آماده به کار بودن دستگاههای سوزن و تجهیزات علائم الکتریکی، علائم ایستگاه و تاسیسات، اطمینان حاصل نماید و درصورت مشاهده و یا اطلاع از هرگونه نقص فنی فوراً نسبت به رفع آن از طریق مسئولین مربوطه اقدام و تا حصول نتیجه نهائی موضوع را پیگیری نماید.

۵-۴ موظف است نظارت نماید محوطه ایستگاه، سکوها، انبارها و ساختمانها تمیز و مرتب بوده و از جمع شدن هرگونه زباله که ممکن است موجب آتش‌سوزی یا آلودگی محیطی شوند، جلوگیری نماید. همچنین از آماده به کار بودن تجهیزات سرمایشی، گرمایشی، روشنایی و آتش نشانی ایستگاه اطمینان حاصل نماید.

۵-۵ موظف است نظارت نماید که از انبارها یا بارانداز دارای محمولات کالاهای خطرناک محافظت بعمل آمده وحمل و تحویل این قبیل کالاها مطابق "مقررات حمل کالاهای خطرناک" انجام شود و برای خارج نمودن محمولات سریع الاشتعال از محوطه ایستگاه، تسریع نمایند.

۵-۶ موظف است نظارت نماید وسایل مربوط به عملیات مانور و حرکت قطارها از قبیل چراغ قوه، پرچم سبز و قرمز، کفش خط، قفل دستی سوزن، چراغ انتهای قطار بی سیم ثابت و بی سیم دستی، به منظور پیشرفت و حسن جریان کار به موقع و به تعداد کافی در ایستگاه موجود و آماده به کار باشد.

۵-۷ موظف است نظارت نماید راه ها و درب‌های ورودی مجاز به ایستگاه برای عبور و مرور مسافران و مراجعان و ماموران به موقع بازشده و هنگام تاریکی هوا، دارای روشنایی کافی باشد و همچنین در فصل سرما و یخبندان نظارت نماید سکوها تمیز و برف روبی شده باشند.

۵-۸ موظف است نظارت و پیگیری نماید که ساعت‌های ایستگاه، زمان صحیح و دقیق را نشان دهند.

۵-۹ موظف است ضمن نظارت بر عملکرد ماموران تحت امر، ساعات کشیک کار آنان را به نحوی تنظیم و ابلاغ نماید که در مدت زمان کشیک، در ایستگاه انجام وظیفه نمایند و در صورت عدم توانایی ماموران برای انجام وظایف محوله، نسبت به پیش‌بینی و جایگزینی مامور اقدام نماید.

۵-۱۰ موظف است نمودار سیر و دفاتر ایستگاه را روزانه مطالعه و از وقایع ثبت شده مطلع و اقدام لازم را معمول دارد.

۵-۱۱ موظف است نظارت نماید ساعت ورود و حرکت قطارهای مسافری و همچنین مدت تاخیر قطارها به موقع به مسافران و استقبال‌کنندگان اعلام شود.

۵-۱۲ موظف است نظارت و پیگیری نماید که کلیه کارکنان مربوط به امور ایستگاه و ماموران تنظیم و تشکیل و حرکت قطارها به موقع در محل کار حاضر و آماده بوده و وظایف محوله را مطابق با شرح وظایف خود انجام دهند .

۵-۱۳ موظف است نظارت نماید کلیه وقایع، حوادث/شبه حوادث و تخلفات رخ داده در ایستگاه و بلاک های آن نظیرقطع برق شهری، شرایط نامساعد جوی و هرگونه اختلال دیگری در ایستگاه را به کنترل ترافیک منطقه اطلاع داده شود.

۵-۱۴ موظف است پس از اطلاع از بروز اتفاق یا اختلال سیردر بلاک‌های طرفین / ایستگاه، بلافاصله مراتب را به کنترل ترافیک منطقه اطلاع داده و مطابق دستورات دریافتی اقدام نماید.

۵-۱۵ مسئولیت حفظ و حراست حریم ایستگاه را برعهده داشته و باید ضمن ممانعت از تجاوز به محدوده قانونی ایستگاه، مراتب را با تلفنگرام به کنترل ترافیک منطقه اطلاع رسانی نماید .

۵-۱۶ موظف است نظارت نمایدکلیه امور مربوط به خدمات مسافری بموقع انجام شود.

۶- مسئول/ متصدی ترافیک

۶-۱ مسئول / متصدی ترافیک : درایستگاه های گار و درجه یک تمام یا قسمتی از وظایف رئیس ایستگاه به آنها محول می گردد که در هر کشیک انجام می دهند.

۶-۲ مسئول و متصدی ترافیک ایستگاه زیر نظر رئیس ایستگاه انجام وظیفه می‌نماید و در ایستگاه هایی که مسئول و متصدی ترافیک باهم انجام وظیفه می‌نمایند، متصدی ترافیک زیر نظر مسئول ترافیک انجام وظیفه می‌نماید.

۶-۳ مسئول ترافیک در ساعات کشیک تعیین شده مسئول کلیه امور محوله بوده و متصدی ترافیک در انجام دستورات صادره از طرف مسئول ترافیک وحسن اجرای آن با وی مسئولیت مشترک دارد.

۶-۴ موظف است طبق برنامه ابلاغی توسط رئیس ایستگاه، نیم ساعت قبل از وقت مقرر به خدمت حاضر و قبل از تحویل گرفتن کشیک از جریان سیر وسایل نقلیه ریلی و عملیات ایستگاه و دستورات مربوط به حرکت وسایل نقلیه ریلی به وسیله مسئول/متصدی ترافیک کشیک قبلی اطلاع حاصل نموده و از وضع خطوط و موجودی واگن های متوقف در ایستگاه و همچنین حضور ماموران مربوط به خدمت مطلع و پس از ذکر ساعت و تاریخ، دفتر کشیک را امضاء نموده و تحویل بگیرد.(پیوست ۱۵)

۶-۵ مسئول و متصدی ترافیک در تمام ساعات کشیک بایستی به خدمت حاضر بوده و در خاتمه کشیک در صورتی می توانند ترک خدمت نمایند که کشیک بعدی به خدمت حاضر شده و عمل تحویل و تحول انجام گردیده باشد.

۶-۶ موظف است به هنگام عبور قطار، با استقرار روی سکوی ایستگاه، قطار را بازدید نموده و هرگاه متوجه عیب یا نقصی در ادوات محرکه یا فقدان علامت انتهایی شود، توسط بی سیم دستور توقف قطار را به راهبر صادر و مراتب را به کنترل ترافیک اعلام نماید.

۶-۷ در هر کشیک کلیه عملیات مربوط به قبول و اعزام قطارها فقط بایستی به وسیله یک نفر مسئول / متصدی ترافیک انجام گردد. در هر حال دخالت در کشیک و دفاتر و عملیات قبول و اعزام توسط هر مقام یا مامور مجاز دیگری قبل از تحویل گرفتن کشیک ممنوع است.

۶-۸ موظف است کلیه دستوراتی که مطابق با مقررات عمومی سیروحرکت می باشد را اجرا نماید و نتیجه اقدامات را در دفاتر مربوطه ثبت و دستورات انجام نشده را در موقع تحویل کشیک به مسئول/متصدی ترافیک بعدی بطور صریح و با ذکر علت در دفترکشیک درج و سپس نسبت به تحویل کشیک اقدام نماید.

۶-۹ موظف است قبول، اعزام، تلاقی، سبقت قطارها وعملیات مانور را با اجازه یا دستور کنترل ترافیک انجام دهند مگر آنکه دستور کنترل را مغایر با مقررات و آئین نامه ها و دستورالعملهای فنی بداند که در این صورت باید مراتب را به کنترل تذکر و چنانچه کنترل ترافیک اصرار به انجام دستور خود داشته باشد، باید نسبت به درخواست صدور دستور تلفنگرامی از رئیس اداره سیروحرکت اقدام نماید.

۶-۱۰ موظف است دستور عملیات مانور ایستگاه و قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی و سایر فرامین را به موقع و بطور واضح به ماموران ابلاغ نماید.

۶-۱۱ موظف است مراقبت نماید واگن ها و کلیه وسایل نقلیه ریلی که در خطوط ایستگاه متوقف شده یا می‌شوند در خط تعیین شده متصل به هم قرار گرفته، دگاژ و مهار شوند.

۶-۱۲ موظف است به هنگام ورود قطار به ایستگاه از وجود علامت انتهایی قطار توسط سوزنبان، رئیس قطار یا لکوموتیوران اطمینان حاصل نماید.

۶-۱۳ موظف است در مواردی که خط ایستگاه مسدود میگردد موضوع را تلفنگرامی به کنترل ترافیک و ایستگاه های طرفین اطلاع دهد و نظارت نماید واحد درخواست کننده مسدودی، علامت ایست را در طرفین قسمت مسدود شده در بین دو ریل نصب نماید و در ایستگاه های مجهز به دستگاه های علائم الکتریکی با قابلیت بلوکه کردن چراغ یا سوزن، موظف است سوزن (در جهت خلاف خط مسدودی) یا چراغ خط مسدود را بلوکه نماید.

۶-۱۴ نظارت نماید ماموران وسایل نقلیه ریلی به موقع در محل کار حاضر شوند، وسایل نقلیه ریلی در ساعت مقرر از هر جهت آماده و به موقع حرکت نمایند و در صورت عدم حضور هریک از ماموران، مراتب را به رئیس ایستگاه/ کنترل ترافیک گزارش تا جانشین صلاحیت‌دار تعیین گردد.

۶-۱۵ موظف است نظارت نماید در مواقع بروز حادثه/ شبه‌حادثه در ایستگاه و بلاک های طرفین آن، فوراً اقدامات احتیاطی انجام و مراتب را به رئیس ایستگاه و کنترل ترافیک اطلاع دهد.

۶-۱۶ مسئول/متصدی ترافیک هر ایستگاه دارای سیستم علائم الکتریکی/ میله راهنما باید شماره پلمب اتاق اینترلاکینگ/ دستگاه میله راهنما را دردفتر کشیک ایستگاه ثبت و با نفر بعدی کشیک تحویل وتحول نماید.

۶-۱۷ مسئول/متصدی ترافیک حق واگذاری استفاده از دستگاههای علائم الکتریکی به اشخاص دیگر را ندارد.

۶-۱۸ کلیه وظایف مسئول/ متصدی ترافیک در ایستگاه های درجه دو و سه بعهده رئیس/ معاون ایستگاه می باشد.

۶-۱۹ مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه چنانچه بنا به ضرورت نیاز به خروج از دفتر پانل داشته باشد باید قبل از ترک، دستگاه پانل را قفل نماید.

۶-۲۰ مسئول /متصدی ترافیک موظف است پس از حرکت وسیله نقلیه ریلی از ایستگاه و پس از اشغال بلاک، ساعت حرکت وسیله نقلیه ریلی را به کنترل ترافیک منطقه و ایستگاه قبول کننده اطلاع دهد.

۶-۲۱ مسئول وقت ایستگاه : به مسئول/ متصدی ترافیک گار و ایستگاه درجه یک و همچنین رئیس/ معاون ایستگاه های درجه دو و سه که در مدت زمان کشیک انجام وظیفه می نمایند مسئول وقت ایستگاه گفته می‌شود.

۶-۲۲ متصدی ترافیک در صورت ارایه نمای قرمز چشمک زن که به منزله ورود به خطوط غیر علائمی می باشد می بایست شماره خط قبولی را به لکوموتیوران/ راهبر وسیله نقلیه ریلی اعلام نماید.

۷- ماموران CTC

۷-۱ کارشناس مسئول CTC: ماموری است که وظیفه کنترل و برنامه‌ریزی امور مرکز CTC را درکلیه محورهای تحت نظر خود را بعهده دارد.

۷-۲ کارشناس CTC : ماموری است که وظیفه کنترل و برنامه‌ریزی امور مرکز CTC در محور تحت تصدی خود را زیر نظر کارشناس مسئول CTC بعهده دارد.

۷-۳ کاردان CTC: ماموری است که وظیفه قبول و اعزام و انجام امور عملیات مانور و سایر امور سیر و حرکت در چند ایستگاه از یک محور را زیر نظر کارشناس CTC مربوطه بعهده دارد.

۷-۴ کارشناس مسئول CTC موظف است ضمن نظارت برکشیک کارشناس ها وکاردان های CTC تحت نظر خود، هماهنگی‌های لازم را با کنترل ترافیک مناطق تحت پوشش و ایستگاه های محلی انجام دهد.

۷-۵ کارشناس مسئول CTC موظف است کنترل حضور و غیاب و تعیین کشیک و جانشین افرادی که به عللی نتوانند به خدمت حاضر شوند را انجام دهد.

۷-۶ کارشناس CTC موظف است ضمن نظارت برکشیک کاردان های CTC محور تحت نظر خود، هماهنگی‌های لازم را با کارشناس مسئول CTC و ایستگاه های محلی انجام دهد.

۷-۷ کارشناس CTC موظف است برعملیات قبول، اعزام و مانور وسایل نقلیه ریلی در ایستگاه های محلی/تحت پوشش نظارت نماید.

۷-۸ کارشناسCTC موظف است از وضعیت اشغال/ آزادی خطوط و وسایل نقلیه ریلی در بلاک(ها)/ ایستگاه(ها) و همچنین از آماده به کاربودن تجهیزات ارتباطی و علائم الکتریکی و روشنایی ایستگاه ها اطلاع حاصل نموده و در صورت وجود نقص، موارد را به کنترل ترافیک و کارشناس مسئول CTC اطلاع دهد.

۷-۹ کارشناس CTC موظف است بر ترسیم نمودار سیر دستی که توسط کاردان CTC صورت می پذیرد نظارت نماید تا هر لحظه از روی آن، از تفکیک، تنظیم، تلاقی و سبقت وسایل نقلیه ریلی آگاه باشد.

۷-۱۰ کاردان CTC مسئول مکالمه با کلیه ماموران طول خط که با مرکز CTC تماس می‌گیرند، می باشد.

۷-۱۱ کاردان CTC دریافت و مخابره کلیه تلفنگرام‌ها و سایر امور مربوط به سیر و حرکت وسایل نقلیه ریلی را عهده دار می‌باشد.

۷-۱۲ عملیات قبول / اعزام و مانور در مرکز CTC به عهده کاردان CTC بوده و دخالت در عملیات مذکور توسط هر فرد مجاز قبل از تحویل گرفتن کشیک ممنوع است.

۷-۱۳ کاردان CTC موظف است به منظور جلوگیری از توقف بی‌مورد وسایل نقلیه ریلی برای مانور وهمچنین قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی در ایستگاه های تعیین شده، به موقع مسیرگیری نماید لذا باید ضمن اطمینان از آماده به کاری وسیله نقلیه ریلی، از مدت زمان سیر بین ایستگاه ها نیزآگاهی داشته و در صورتی که وسیله نقلیه ریلی در بلاک و ایستگاه ها بیش از ۵ دقیقه (خارج از برنامه) متوقف شود، موظف است مراتب را به کارشناس CTC اطلاع دهد.

۷-۱۴ کارشناس مسئول، کارشناس و کاردان CTC تا زمانی که نفر کشیک بعدی به خدمت حاضر نشده و کشیک را تحویل نگرفته، موظف به انجام وظایف خود می باشند و نباید قبل از تحویل و تحول، کشیک خود را ترک نمایند.

۷-۱۵ کارشناس مسئول ، کارشناس و کاردان CTC موظفند نیم ساعت قبل از شروع ساعت کشیک به خدمت حاضر شده تا با حضور کشیک قبلی از وضع نمودار سیر، سیر و حرکت وسایل نقلیه ریلی و مانور در حال اجرای ایستگاه ها بر روی پانل CTC و ایستگاه های محلی اطلاع حاصل نموده و سپس کشیک را تحویل بگیرد.

۸- رئیس قطار باری

۸-۱ رئیس قطار باری : مسئول امورفنی و ایمنی سیر قطار باری بوده و بر نحوه انجام وظایف و فعالیت های ماموران موظف قطار مورد تصدی نظارت می نماید.

۸-۲ رئیس قطار باری تابع واحد اعزام مربوطه در مبداء حرکت قطار می باشد و برنامه خدمتی خود را دریافت و موظف است که بر طبق آن عمل نماید.رئیس قطار در ایستگاه ها تابع دستور مسئول وقت ایستگاه / مرکز CTC/RC می باشد و در بلاک بر اساس دستورات کنترل ترافیک منطقه که از طریق ایستگاه های طرفین/ مرکز CTC/RC ابلاغ می گردد اقدام می نماید.

۸-۳ موظف است در موقع خدمت ملبس به لباس سازمانی بوده و همچنین به وضعیت مسیر(از نظر وضعیت ایستگاه ها، شیب و فراز، قوس، ترانشه، تونل، خطوط انشعاب ، وضع علائم الکتریکی و شبکه خط برقی) که در آن مشغول به کار می باشد آشنایی داشته و برای این منظور باید قبل از اعزام به صورت مستقل یک مرتبه مسیر را در روز به همراه رئیس قطار مطلع/ آموزگار رئیس قطار سیر نماید.

۸-۴ رئیس قطار باری باید هنگام خدمت چراغ قوه، بی سیم دستی، ورقه سیر را به همراه داشته باشد ضمناً در محورهای تحت پوشش CTC/RC داشتن یک دسته حکم احتیاط و یک دسته جواز راه آزاد زوج و فرد و دفترچه تلفنگرام الزامی است.

۸-۵ رئیس قطار موظف است پس از دریافت ورقه سیر مندرجات آن را قبل از حرکت قطار با وضع قطار تطبیق نموده و در صورت مشاهده اشتباه و مغایرت به مسئول وقت ایستگاه اطلاع داده تا آن را اصلاح نماید و پس از بازدید کامل قطار و اطمینان از حضور ماموران که نام آنان در ورقه سیردرج گردیده ، نتیجه بازدید خود را به مسئول وقت ایستگاه اطلاع دهد.

۸-۶ موظف است ضمن تعیین محل استقرار مامورانی که درمواقع خاص اعزام می شوند، نظارت نماید که هیچ یک از آن ها محل استقرار خود را تغییرندهند .

۸-۷ رئیس قطار موظف است از سوار شدن اشخاص به قطار جلوگیری نماید و در مواقع ضروری ماموراني مجاز به سیر با قطارهای باری می باشند که قبلا توسط کنترل منطقه مجوز ماموریت آنها به وسیله تلفنگرام به ایستگاه مخابره شده باشد. اسامی اینگونه ماموران بایستی در ورقه سیرقطار ثبت و محل استقرار آنها در قطار توسط رئیس قطار تعیین گردد.

۸-۸ رئیس قطار باری که در مناطق تحت پوشش مرکز CTC/RC سیر می‌نماید باید با نحوه تغییر مسیر سوزن با هندل مسلط باشد و در مواقع ضروری اقدام به تغییر مسیر سوزن نماید.

۸-۹ رئیس قطار باری مسئولیت نصب علامت انتهایی قطار در سمت لکوموتیوران به نحوی که در روز و شب قابل مشاهده باشد را به عهده داردضمنا در خصوص واگن های ترانزیتی سایر کشورها که از خطوط ریلی کشور تردد می نمایند و فاقد جایگاه نصب علامت انتهایی مطابق مقررات عمومی سیر و حرکت می باشند نصب علامت انتهایی در محل ممکن(واگن انتهایی) می بایست انجام گردد و مراتب از طریق مخابره تلفنگرام به کلیه ایستگاه های واقع در طول مسیر اطلاع رسانی گردد.

۸-۱۰ رئیس قطار باید از سالم بودن دو عدد کفش خط مستقر در جایگاه پیش بینی شده در هر لکوموتیو و همچنین مناسب بودن نوع آن ها با ریل محور سیر اطمینان حاصل نماید.

۸-۱۱ موظف است در عمل آزمایش ترمز قطار به اتفاق بازرس فنی شرکت نموده و از صحت عملکرد ترمز قطار(ترمزهای هوا و دستی) اطمینان حاصل نماید و همچنین در ایستگاه های طول مسیرکه فاقد بازرس فنی بوده و بنا به ضرورت نیاز به آزمایش ترمز می باشد، عملیات آزمایش ترمز را انجام داده و در دفتر آزمایش ترمز ایستگاه ثبت نماید.

۸-۱۲ در ایستگاه های تحت پوشش مرکز CTC/RC ، موظف است ضمن ثبت مشخصات آزمایش ترمز در دفتر آزمایش ترمز ایستگاه، نتیجه را تلفنگرامی به اطلاع مرکز CTC/RC برساند.

۸-۱۳ در محل های بارگیری و تخلیه / داخل بلاک، موظف است نتیجه انجام آزمایش ترمز را از طریق بی سیم به اطلاع مسئول/ متصدی ترافیک یا مرکز CTC/RC برساند.

۸-۱۴ موظف است در صورت مشاهده هرگونه نقص/اختلال/خرابی که مشکل برای سیر قطار ایجاد می‌نماید مراتب را به مسئول/ متصدی ترافیک ایستگاه یا مرکز CTC/RC تلفنگرامی اطلاع دهد.

۸-۱۵ موظف است در ایستگاه مبداء قطار را مطابق مقررات به لحاظ تنظیم و تشکیل قطار و حمل کالاهای خطرناک تحویل گرفته و در صورت مشاهده هرگونه نقص، قبل از رفع آن از طرف ماموران مرتبط، مجاز به حرکت دادن قطار نخواهد بود.

۸-۱۶ موظف است در مبداء حرکت پس از تحویل جواز آزمایش ترمز، حکم احتیاط(در صورت صدور)، مجوز حرکت (جواز راه آزاد یا میله راهنما) به لکوموتیوران یا مشاهده چراغ سبز در علائم الکتریکی، فرمان حرکت قطار را توسط بی سیم به وی اعلام نماید.

۸-۱۷ در حین حرکت باید متناسب با شرایط و وضعیت منطقه سراسر قطار را تحت نظربگیرد تا از معایب و نواقص،به فوریت آگاهی حاصل نماید و همچنین علائمی را که به هر طریق دریافت می شود به لکوموتیوران اعلام کند.

۸-۱۸ موظف است در ایستگاه های طول مسیرکه فاقد گروه مانور است ولی بنا به ضرورت نیاز به انفصال یا اتصال واگن/ لکوموتیو تعمیری باشد آن عملیات را طبق دستور و بنا به درخواست مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC با رعایت احتیاط لازم انجام دهد ضمنا قبل از شروع عملیات مانور، برنامه مانور را به لکوموتیوران ابلاغ نماید.

۸-۱۹ هر دستوری که به موجب حکم احتیاط ابلاغ می شود، رئیس قطار باری موظف به یادآوری و نظارت در اجرای آن می باشد.

۸-۲۰ باید مراقبت نماید که قطار طبق برنامه به سیر خود ادامه دهد و هرگونه عملیات مانور قطار در ایستگاه ها به موقع و به نحوی انجام گیرد که قطار با تاخیر مواجه نشود .

۸-۲۱ موظف است درصورت وجود خطر برای ادامه سیر قطار در بین راه، دستور توقف را اعلام و سپس مراتب را تلفنگرامی، از طریق ایستگاه های محلی طرفین / مرکز CTC/RC به کنترل ترافیک منطقه اطلاع و طبق دستور دریافتی عمل نماید .

۸-۲۲ وظایف دیده بانی و کنترل قطار و رویت علامات وعلائم الکتریکی از داخل لکوموتیو در سمتی که رئیس قطار مستقر می گردد بر عهده وی می باشد و با لکوموتیوران قطار مسئولیت مشترک دارد.

۸-۲۳ موظف است در هر توقف پس از مهیا شدن شرایط حرکت قطار، فرمان حرکت را به لکوموتیوران صادر نماید.

۸-۲۴ چنانچه در هنگام توقف قطار، لکوموتیوران بخواهد بنا به ضرورت لکوموتیو را ترک نماید، رئیس قطار موظف است در لکوموتیو مستقر گردد.

۸-۲۵ هرگاه به علت خرابی لکوموتیو در طول مسیر، قطار مجبور به توقف شود، رئیس قطار باید نسبت به مهار قطار اقدام، مراتب را با ارسال تلفنگرام به ایستگاه های طرفین / CTC و کنترل ترافیک منطقه اطلاع داده و تقاضای لکوموتیو امداد نماید. چنانچه قطار در راه مانده پس از تقاضای لکوموتیو امداد رفع عیب شود مجاز به حرکت نمی باشد مگر آنکه رئیس قطار تلفنگرام رفع عیب را به ایستگاه های طرفین / CTC و کنترل ترافیک منطقه مخابره نموده و بعد از کسب مجوز ادامه سیر دهد.

۸-۲۶ در ایستگاه هایی که مجهز به علائم الکتریکی بوده و فاقد محورشمار می باشند، در صورت متوقف شدن قطار، رئیس قطار موظف است پس از درخواست مسئول/ متصدی ترافیک ایستگاه، با استفاده از بی سیم، وجود علامت انتهایی قطار را به ایشان اعلام نماید.

۸-۲۷ در ایستگاه هایی که مجهز به علائم الکتریکی می باشند چنانچه ورود کامل قطار تحت هر شرایطی اعلام نگردد، رئیس قطار باری موظف است با بازدید قطار و رویت شماره واگن انتهایی و علامت انتهایی از ورود کامل قطار اطمینان حاصل نموده و مراتب را تلفنگرامی از طریق ایستگاه/ مرکز CTC/RC به کنترل ترافیک اعلام نماید.

۸-۲۸ درصورت عدم آزاد کردن ترمز واگن ها با استفاده ازتجهیزات لکوموتیو وضرورت استفاده از دستگیره آزاد سازی ترمز واگن ها،رئیس قطارموظف است نسبت به بستن ترمز دستی واگن ها با توجه به شیب و فراز منطقه و گذاشتن کفش خط در جهت شیب از مهار کامل قطار خود اطمینان حاصل نماید.

۸-۲۹ رئیس قطار باری چنانچه پس از ورود و توقف قطار متوجه شود قطار بنا به عللی دگاژ نشده است باید مراتب را به مسئول وقت ایستگاه/مرکز CTC/RC اعلام و طبق دستور دریافتی نسبت به مانور و آزاد کردن دگاژ اقدام نماید.

۸-۳۰ موظف است هنگام ورود به ایستگاه هنگامی که قطار بنا به دلایلی از قبیل قرمز بودن نمای ورودی یا نبود سوزنبان، متوقف می‌شود و امکان برقراری ارتباط با ایستگاه و کسب اطلاع از وضعیت خطوط ایستگاه میسر نباشد، بعد از ۵ دقیقه توسط بی سیم با مرکز کنترل ترافیک منطقه ارتباط برقرار نموده و کسب تکلیف نماید.

۸-۳۱ رئیس قطار باری موظف است در هر ایستگاه به محض توقف قطار یا مشاهده نور قرمز چراغ حرکت با مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC تماس برقرار تا از علت توقف مطلع شود و اقدام لازم را انجام دهد.

۸-۳۲ رئیس قطار باری پس از ورود به ایستگاه مقصد و حصول اطمینان ازتوقف و دگاژ شدن قطار، ورقه سیر قطار را به همراه بارنامه تحویل مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه داده و با اطلاع و اجازه مسئول/متصدی ترافیک محل خدمت خود را ترک نماید.

۸-۳۳ موظف است در ایستگاه های مجهز به تجهیزات علائم الکتریکی، به منظور اطمینان از صحت تشخیص رنگ علائم الکتریکی، رنگ آن را با صدای بلند اعلام و چنانچه اختلافی در تشخیص رنگ با لکوموتیوران وجود نداشت، قطار به سیر خود ادامه می دهد و در صورت عدم اطمینان از رنگ نور، می بایست دستور توقف قطار را به لکوموتیوران صادر نماید.

۸-۳۴ رئیس قطار در ایستگاه های مجهز به علائم الکتریکی موظف است پس از مشاهده رنگ سبز علامت مسیر خود و حصول اطمینان از آمادگی قطار، فرمان حرکت را به لکوموتیوران بدهد.

۸-۳۵ مسئولیت ثبت و مخابره تلفنگرام های مرتبط در ایستگاه های تحت پوشش مرکز CTC/RC را عهده دار میباشد.

۸-۳۶ در محورهای دارای لاین من فیبر نوری، رئیس قطار باری باید یکدستگاه تلفن نوری تحویل بگیرد و در هنگام خرابی قطار در داخل بلاک در محل های بدون پوشش رادیویی نسبت به برقراری ارتباط با یکی از ایستگاه های طرفین اقدام نماید.

۸-۳۷ روسای قطار موظفند به هنگام مبادله ضمن بازدید وکنترل قطار تحویلی و نصب علامت انتهایی، بارنامه و ورقه سیر به همراه پیوست های آن را تحویل و تحول نمایند.

۹- آموزگار رئیس قطار باری و مانور

۹-۱ آموزگار رئیس قطار باری : وظیفه نظارت، آموزش فنون شغلی و ارزیابی سوزنبان، مانورچی، سرمانورچی و رئیس قطار باری را به صورت نظری و عملی و انجام مشاغل سطوح پائین تر مرتبط را برعهده دارد.

۹-۲ آشنایی کامل به مقررات عمومی سیر و حرکت، مقررات حمل کالاهای خطرناک، سیستم های علائم الکتریکی (قبول و اعزام قطار)، ATC و آئین نامه علامات، بخشنامه ها و دستورالعمل های راه آهن، آشنایی با واگن و لکوموتیو و خط و سازه های فنی.

۹-۳ نیازسنجی، برنامه ریزی و آموزش تئوری و عملی دوره های مورد نیاز مشاغل پایه سوزنبانی و ارائه گزارش به مافوق.

۹-۴ اخذ آزمون عملی از مامورین پایه سوزنبانی(شامل سوزنبان، مانورچی، سرمانورچی و رئیس قطار باری) جهت تائید صلاحیت فنی، ارتقاء شغلی و نمره عملی آزمون ادواری.

۹-۵ برگزاری جلسات و تشریک مساعی با آموزگار لکوموتیوران و مسئولین مربوطه به منظور رفع مشکلات فی مابین در امور سیر و حرکت.

۹-۶ اخذ آزمون عملی از مامورین پایه سوزنبان مرتبط با سوانح ریلی جهت بازگشت به کار مجدد.

۹-۷ تهیه و تنظیم گزارش ارزیابی مهارت مامورین آموزش دیده و مورد آزمون قرار گرفته.

۹-۸ ارائه توصیه های لازم به مامورین مربوطه در طول مسیر و خطوط و عملیات مانور جهت انجام صحیح وظیفه مامورین حرکت.

۹-۹ حمل قطارهای باری در مواقع لزوم و انجام تمامی وظایف مربوط به رئیس قطار باری بطور کامل بر اساس مقررات عمومی سیر و حرکت.

۹-۱۰ شرکت در دوره های آموزشی و جلسات در راستای ارتقاء دانش فنی و مرتفع نمودن مشکلات پیش آمده

۹-۱۱ انجام سایر امور بنا به تشخیص مقام مافوق در چارچوب وظایف واحد مربوطه.

۹-۱۲ در مواقعی که به منظور نظارت بر عملکرد رئیس قطار، با قطارها به طول مسیر اعزام می‌شود به هنگام حضور در کابین لکوموتیو با ایشان دارای مسئولیت مشترک می باشد.

۹-۱۳ موظف است نسبت به آموزش حین خدمت و راه شناسی برای روسای قطار باری جدیدالورود اقدام نماید.

۱۰- رئیس قطارمسافری

۱۰-۱ رئیس قطار مسافری : مدیریت و نظارت بر کلیه امور قطار مسافری شامل فنی، مالی و ایمنی سیر قطار و نظارت بر فعالیت تمامی ماموران موظف قطار مورد تصدی را طبق وظایف محوله بر عهده دارد.

۱۰-۲ موظف است یک ساعت و نیم زودتر از حرکت قطار به خدمت حاضر و خود را به مسئول وقت بخش اعزام قطارهای مسافری معرفی نماید و در موقع خدمت، دارای لباس سازمانی باشد.

۱۰-۳ موظف است پس از دریافت ورقه سیر و اسناد مرتبط، ضمن کنترل اسامی ماموران موظف، مندرجات آن را قبل از حرکت قطار با وضع قطار تطبیق نموده و در صورت مشاهده اشتباه/ مغایرت به مسئول وقت بخش اعزام قطارهای مسافری اطلاع داده تا آن را اصلاح نماید و پس از بازدید کامل قطار و اطمینان از حضور ماموران که نام آنان در ورقه سیر درج گردیده، نتیجه بازدید خود را به مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه اطلاع دهد.

۱۰-۴ موظف است در مبداء حرکت تجهیزات ماموران فنی و برق قطار را کنترل نموده و همچنین مراقبت نماید که سیستم روشنایی و تهویه قطار همواره آماده به کار باشد، در صورت مشاهده هرگونه نقص به مسئول/ متصدی ترافیک یا مرکز CTC/RC اطلاع دهد.

۱۰-۵ موظف است نظارت نماید تا سالن‌ها تمیز و ماموران همگی ملبس به لباس سازمانی بوده وکارت شناسایی خود را روی لباس به نحوی که قابل مشاهده باشد، نصب نمایند.

۱۰-۶ رئیس قطار مسافری باید هنگام خدمت ، چراغ قوه، بی سیم دستی، مهر شناسایی، ورقه سیر و ریز برنامه قطار را به همراه داشته باشد. در محورهای تحت پوشش CTC/RC داشتن یک دسته حکم احتیاط و یک دسته جواز راه آزاد زوج و فرد و دفترچه تلفنگرام الزامی است.

۱۰-۷ رئیس قطارمسافری که در مناطق تحت پوشش مرکز CTC/RC سیر می‌نماید باید با نحوه تغییر مسیر سوزن با هندل مسلط باشد و در مواقع ضروری اقدام به تغییر مسیر سوزن نماید.

۱۰-۸ برای دریافت حکم احتیاط در ایستگاه های مبداء، رئیس قطار به دفتر ترافیک مراجعه و نسبت به امضای سه نسخه مفاد حکم احتیاط اقدام می نماید و دو نسخه از آن را به همراه برده و ضمن توضیح موارد احتیاطی به راهبر پس از اخذ امضاء، یک نسخه را به وی تحویل و نسخه دیگر را نزد خود نگه می دارد.

۱۰-۹ در ایستگاه هایی که مجهز به علائم الکتریکی می باشند چنانچه ورود کامل قطار تحت هر شرایطی اعلام نگردد، رئیس قطار مسافری موظف است با بازدید قطار و رویت شماره واگن انتهایی و علامت انتهایی از ورود کامل قطار اطمینان حاصل نموده و مراتب را تلفنگرامی ازطریق ایستگاه/ مرکز CTC/RC به کنترل ترافیک اعلام نماید.

۱۰-۱۰ موظف به تنظیم صورتجلسه و گزارش خسارات وارده به قطار(لکوموتیو و واگن ها) و حوادث داخل قطار می‌باشد و همچنین مسئول دریافت غرامت ناشی از کشیدن بی‌مورد دستگیره خطر برابر تعرفه است.

۱۰-۱۱ موظف است به هنگام بروز حوادث/شبه حوادث، موضوع را تلفنگرامی به ایستگاه های محلی طرفین و در ایستگاه های تحت پوشش، به مرکز CTC/RC اطلاع داده و با همکاری ماموران قطار تا رسیدن نیروهای امدادی کمک های اولیه را به مصدومان و مجروحان ارایه نماید.

۱۰-۱۲ موظف است به هنگام بروز حوادث و سوانح برای هر یک از مسافرین ضمن رعایت دستورالعمل‌های صادره، مراتب را توسط تلفنگرام به ایستگاه های محلی دو طرف و در ایستگاه های تحت پوشش، به مرکز CTC/RC مرتبط و کنترل ترافیک، اعلام نماید.

۱۰-۱۳ رئیس قطار مسافری باید ورقه سیر قطار را پس از رسیدن به ایستگاه مقصد مهر و امضاء نموده و به مسئول وقت گروه مسافری تحویل و ضمن ثبت حوادث و اتفاقات مهم در دفترگزارش با اطلاع وی، محل خدمت خود را ترک نماید.

۱۰-۱۴ رئیس قطار مسافری موظف است در هر ایستگاه به محض توقف قطار یا مشاهده نور قرمز چراغ حرکت با مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC تماس برقرار تا از علت توقف مطلع شود و اقدام لازم را انجام دهد.

۱۰-۱۵ موظف به حضور روی سکو هنگام سوار و پیاده شدن مسافران می باشد، ضمن اینکه در قطارهای گردشگری باید هنگام سوار و پیاده شدن گردشگران در کنار قطار حضور داشته باشد.

۱۰-۱۶ در قطارهای مسافری که پلیس راه آهن اعزام می شود، پلیس راه آهن قطار تحت نظر رئیس قطار مسئول برقراری نظم و قانون در قطار می باشد.

۱۰-۱۷ در محورهای دارای لاین من فیبر نوری، رئیس قطار مسافری باید یکدستگاه تلفن نوری تحویل بگیرد و در هنگام خرابی قطار در داخل بلاک در محل های بدون پوشش رادیویی نسبت به برقراری ارتباط با یکی از ایستگاه های طرفین اقدام نماید.

۱۱- آموزگار رئیس قطار مسافری

۱-۱۱ آموزگار رئیس قطار مسافری : وظیفه نظارت، آموزش فنون شغلی و ارزیابی روسای قطار مسافری، مامورین شاغل در قطارهای مسافری و مامورین خدمات ایستگاهی را به صورت نظری و عملی و انجام مشاغل سطوح پایین تر مرتبط را بر عهده دارد.

۲-۱۱ وظیفه آموزش و تعلیم مقررات عمومی سیر و حرکت و شرح وظایف روسای قطار مسافری را به عهده دارد.

۳-۱۱ موظف است آموزش عملیاتی اصول صحیح وظایف روسای قطار مسافری را در ایستگاه مبداء حرکت و طول مسیر انجام دهد.

۴-۱۱ وظیفه پاسخگویی به سوالات مطروحه و رفع ابهام در خصوص مباحث مربوط به مقررات عمومی سیر و حرکت، دستورالعمل های فنی و قوانین و مقررات مربوط به حوزه مسافری را دارد.

۵-۱۱ موظف است با قطارهای مسافری در محورهای مختلف جهت نظارت بر نحوه انجام وظایف روسای قطار مسافری، سیر نماید و گزارشات لازم را تهیه و به مسئولین مافوق ارایه دهد.

۶-۱۱ موظف است نسبت به ارزیابی و تایید کارورزی روسای قطار مسافری در دوره آموزشی بدو خدمت اقدام نماید.

۷-۱۱ ارزیابی عملکرد روسای قطار مسافری و تهیه گزارشات عملکردی با نگاه تعیین سطح و رتبه بندی آنها را بر عهده دارد.

۸-۱۱ موظف است نسبت به انجام بازرسی های دوره ای و ارایه گزارش عملکرد روسای قطار کلیه شرکت های حمل و نقل مسافری، اقدام نماید.

۱۱-۹ موظف است برابر دستور مافوق، تصدی قطارهای حساس و دارای اهمیت نظیر قطارهای تشریفات، مسئولین، بین المللی و آزمایشی را برعهده بگیرد.

۱۱-۱۰ وظیفه آموزش و تعلیم کلیه مامورین شاغل در قطارهای مسافری و ارایه گزارش عملکرد ایشان را به عهده دارد.

۱۱-۱۱ وظیفه آموزش، تعلیم مامورین و نظارت بر کار مامورین خدمات ایستگاهی شاغل در ایستگاه ها و ارایه گزارش عملکرد ایشان را بر عهده دارد.

۱۲- لکوموتیوران و کمک لکوموتیوران و راهبران خودکشش

۱۲-۱ لکوموتیوران/راهبر : مسئول هدایت و راهبری لکوموتیو و قطارهای مسافری و باری می باشد.

۱۲-۲ راهبران خودکشش : مسئول هدایت و راهبری قطارهای خودکشش می باشند.

۱۲-۳ آموزگار لکوموتیوران / راهبرخودکشش : وظیفه نظارت، آموزش فنون راهبری و ارزیابی لکوموتیورانان/ راهبران خودکشش را در کلیه پایه ها به صورت نظری و عملی و انجام مشاغل سطوح پائین تر مرتبط را برعهده دارد.

۱۲-۴ لکوموتیوران و کمک لکوموتیوران/ راهبر خودکشش موظف است در ساعت تعیین شده توسط واحد اعزام/ دپو به خدمت حاضر و پس از معرفی خود به مسئول آن واحد و دریافت کارنامه، دفترچه لکوموتیو(ها) و برگه تحویل و تحول را از دپو دریافت و نسبت به تحویل گیری و بازدید لکوموتیو(ها)(سوخت، آب، شن، روغن و کنترل عملکرد صحیح کلیه سیستمهای فنی، ایمنی و ارتباطی) اقدام نماید.((پیوست ۱۶)

۱۲-۵ لکوموتیوران موظف است برصحت عملیات انجام شده درخصوص اتصال لوله های هوا ولوله های تعادل بین لکوموتیوها نظارت نماید.

۱۲-۶ لکوموتیوران/ راهبر خودکشش پس از دریافت کارنامه باید در معیت مانورچی راهنما ازدپو/ واحد اعزام به ایستگاه حرکت نماید.

۱۲-۷ لکوموتیوران موظف است پس از تحویل گیری لکوموتیو از دپو و ورود به ایستگاه، خود را به وسیله بی سیم به مسئول/ متصدی ترافیک معرفی نموده و برای انجام امور مانور در حدود ایستگاه تابع فرمان سرمانورچی و در امور مربوط به قطار تابع رئیس قطاربوده ولی در راهبری و هدایت قطار مستقل می باشد.

۱۲-۸ لکوموتیورانان/ راهبران خودکشش باید به وضع ایستگاه ها و مسیری که در آن منطقه انجام وظیفه می کند آشنا بوده و برای سیر در منطقه جدید (یا بیشتر از یکسال در آن منطقه لکوموتیورانی نکرده است)، باید حداقل یک بار زیر نظر آموزگار با لکوموتیو یا قطار سیرکرده و پس از تایید آموزگار مجاز است بطور مستقل در منطقه انجام وظیفه نماید.

۱۲-۹ لکوموتیورانان و کمک لکوموتیورانان/ راهبران خودکشش موظفند در مناطقی از خطوط راه آهن که حرکت قطارها با جواز راه آزاد یا میله راهنما انجام می شود از صحت مندرجات جواز راه آزاد یا میله راهنمای مرتبط با همان بلاک اطمینان حاصل نمایند در غیر اینصورت نباید از ایستگاه حرکت یا عبور نماید.

۱۲-۱۰ لکوموتیورانان/ راهبر خودکشش که به علت ضعف قوه بینائی و طبق تجویز پزشک معتمد راه آهن مکلف به استفاده از عینک می‌باشند، موظفند در حین خدمت با عینک انجام وظیفه نمایند.

۱۲-۱۱ لکوموتیوران/ راهبر خودکشش مسئولیت هدایت لکوموتیوها / قطارهای راه آهن را در محوطه های ایستگاه و طول خطوط عهده دار می باشد و موظف است طبق آئین نامه و مقررات مربوطه ضمن لکوموتیورانی ، نهایت دقت و مراقبت را در نگهداری و حفظ و حراست لکوموتیو و سلامت و ایمنی سیر قطاری که در اختیار آن گذاشته شده است به عمل آورده و وظایف محوله را انجام دهد.

۱۲-۱۲ لکوموتیوران موظف است در حین مانور دستوراتی را که برای انجام عملیات مانور توسط سرمانورچی یا رئیس قطار داده می شود از طریق بی سیم تکرار نماید و در هنگام مانور بدون بی سیم به وسیله سوت لکوموتیو/قطار پاسخ دهد.

۱۲-۱۳ لکوموتیوران مسئول اصلی لکوموتیورانی لکوموتیو یا قطار مرتبط با پایه خود و پایه های پایین تر بوده و ناظر بر عملکرد کمک لکوموتیوران می باشد.

۱۲-۱۴ لکوموتیورانان مجاز نیستند لکوموتیورانی وسیله نقلیه ریلی در اختیار را به کمک لکوموتیوران/افراد غیر واگذار نماید.لکوموتیوران و رئیس قطار/کمک لکوموتیوران قطار نباید همزمان لکوموتیو/خودکشش را ترک نمایند ولی در صورت نیاز به ترک لکوموتیو/قطار در ایستگاه ضمن ترمز نمودن لکوموتیو/ قطار، در قطار مسافری، باید کمک لکوموتیوران قطار و در قطار باری، رئیس قطار در کابین لکوموتیو حضور داشته باشد.

۱۲-۱۵ موظف است در عمل آزمایش ترمز قطار شرکت داشته و از صحت عملکرد ترمز قطار(ترمزهای هوا و دستی) اطمینان حاصل نماید.

۱۲-۱۶ لکوموتیوران موظف است مندرجات جواز آزمایش ترمز را با دقت مطالعه نماید تا از کافی بودن درصد وزن ترمز طبق جدول درصد ترمز مورد نیاز برای قطار برای مسیری که در آن سیر خواهد نمود، اطمینان حاصل نماید و در زمان مبادله به لکوموتیوران بعدی تحویل دهد.

۱۲-۱۷ چنانچه بی سیم لکوموتیوران و رئیس قطار یا مسئول وقت ایستگاه از کار افتاده باشد یا اینکه صدای بی سیم مفهوم نباشد تا زمانیکه لکوموتیوران از وجود علامت انتهائی قطار اطمینان حاصل ننموده مجازبه خروج از ایستگاه نمی باشد و در صورتیکه طول قطار به اندازه ای باشد که رویت علامت انتهائی توسط مسئول وقت ایستگاه، مستلزم خروج قسمتی از قطار از حدود ایستگاه باشد لکوموتیوران می بایستی قبل از خروج کامل قطار از ایستگاه به هر نحو ممکن از وجود علامت انتهائی اطمینان حاصل نماید.

۱۲-۱۸ لکوموتیوران/ راهبر خودکشش بدون دریافت مجوز حرکت(نمای سبز چراغ علائم الکتریکی یا جواز راه آزاد یا میله راهنمای مرتبط) مجاز به عبور/خروج از ایستگاه نمی باشد.

۱۲-۱۹ لکوموتیوران/ راهبر خودکشش موظف است در حین سیر قطار به وضع قطار، واگن ها، علامت انتهایی قطار، ماموران خط و علائم خط توجه داشته و همچنین در طول خط به تجهیزات ارتباطی و تاسیسات راه آهن توجه نماید و در صورت مشاهده عیب یا نقص یا تجاوز به حریم راه آهن یا مشاهده تجمع افراد غیرمجاز موضوع را به مسئول/ متصدی ترافیک نزدیکترین ایستگاه یا مرکز CTC/RC اطلاع دهد.

۱۲-۲۰ لکوموتیورانان موظفند در طول مسیر در مواقعی که به عللی علامت انتهایی قطار را نمی بینند با استفاده از امکانات فنی لکوموتیو و مشاهده عقربه فشارسنج لوله اصلی از سلامت قطار خود اطمینان حاصل نموده و در هنگام ورود به ایستگاه باید از عدم گسیختگی و سلامت قطار با کمک رئیس قطار اطمینان حاصل نماید.

۱۲-۲۱ لکوموتیوران/ راهبر خودکشش موظف است مفاد کلیه احکام احتیاطی را که به وی تسلیم می گردد به دقت مطالعه و به موقع اجرا نموده و درصورت مشاهده هرگونه نقص و ایراد در حکم احتیاط موارد را به رئیس قطارگزارش نماید.

۱۲-۲۲ لکوموتیوران/ راهبر خودکشش موظف است در ایستگاه های مجهز به علائم الکتریکی، به منظور اطمینان از صحت تشخیص رنگ علائم الکتریکی، رنگ آن را با صدای بلند اعلام و چنانچه اختلافی در تشخیص رنگ با کمک لکوموتیوران/ رئیس قطار/کمک راهبر وجود نداشت، قطار به سیر خود ادامه می دهد و در صورت عدم اطمینان از رنگ نور، باید متوقف شود.

۱۲-۲۳ لکوموتیوران/ راهبر خودکشش موظف است در موارد زیر سرعت وسیله نقلیه ریلی را به حدی کاهش دهدکه در صورت لزوم بتواند وسیله نقلیه ریلی خود را به سرعت متوقف و از بروز حادثه جلوگیری کند :

الف- وجود مه غلیظ، گرد و غبار و عدم دید کافی به هر علت دیگر.
ب- در مواقع طوفان و پوشیده شدن خط از خاک یا ماسه یا برف.
پ- در مواقع بارندگی شدید یا جاری شدن سیل یا ریزش کوه یا ترانشه.
در موارد فوق باید به رئیس قطار و مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه یا مرکز CTC/RC اطلاع رسانی نماید.

۱۲-۲۴ لکوموتیوران موظف است در مورد اشکالات فنی لکوموتیو، با اطلاع قبلی رئیس قطار و پس از اطلاع کنترل ترافیک منطقه، با کشیک کنترل ناوگان تماس حاصل نموده وکسب تکلیف نماید .

۱۲-۲۵ لکوموتیوران موظف است با رویت نمای قرمز چشمک زن که به منزله ورود به خطوط غیر علائمی می باشد ضمن استعلام خط قبولی از مسئول وقت ایستگاه، با سرعت ۱۵ کیلومتر بر ساعت ادامه سیرداده و با مشاهده سوزنبان در سر اولین سوزن دستی و رویت علامت وی اجازه ورود به خط قبولی را دارد.

۱۲-۲۶ چنانچه در طول خط به عللی لکوموتیوران قطار مسافری قادر به انجام وظیفه نباشد ضمن مخابره تلفنگرام توسط رئیس قطار و کسب تکلیف، کمک لکوموتیوران قطار به شرط دارا بودن مجوز لکوموتیورانی مجاز، باید قطار را تا اولین ایستگاه هدایت و برابر دستور کنترل ترافیک منطقه اقدام نماید در غیر اینصورت، قطار متوقف و باید برابر دستور کنترل ترافیک منطقه اقدام نماید.

۱۲-۲۷ لکوموتیوران/ راهبر خودکشش موظف است در طول مسیرکلیه اشکالات فنی و نواقص لکوموتیو/ خودکشش را در دفترچه تعمیرات آن ثبت نماید.

۱۲-۲۸ وقتی وسیله نقلیه ریلی در مقابل علامت حدود ایستگاه (بنا به دلایل علامت نمای قرمز چراغ ورودی /سیمافور بسته/ نبود سوزنبان ورودی) متوقف می شود لکوموتیورانان و راهبران وسیله نقلیه ریلی باید در صورت عدم امکان برقراری ارتباط با ایستگاه، پس از توقف بیش از ۵ دقیقه با نواختن سوت وسیله نقلیه ریلی اقدام به برقراری ارتباط با مسئول وقت ایستگاه نموده تا حضور خود را اعلام نماید و درایستگاه های تحت پوشش CTC/RC تا برقراری ارتباط با مراکز CTC/RC وکسب تکلیف، درمقابل علامت چراغ قرمز ورودی کماکان متوقف می‌ماند.

۱۲-۲۹ لکوموتیوران لکوموتیو امدادی موظف است درخصوص بستن لوله هوا وتعادل لکوموتیوها که در راه مانده برصحت آن نظارت نماید.

۱۲-۳۰ لکوموتیوران/ راهبر خودکشش موظف به توقف در موارد زیر می باشد :

الف- رنگ چراغ علائم الکتریکی قابل تشخیص نباشد.
ب- مسیر ورودی ایستگاه با مندرجات جواز راه آزاد منطبق نباشد.
پ- خط قبولی مسدود یا دگاژ آن آزاد نباشد.
ت- در ایستگاه های غیر علائمی سوزنبان سر سوزن ورودی با علائم مخصوص حضورنداشته باشد.
ث- در قبول و اعزام قطار با میله راهنما، سیمافور ورودی بسته باشد.
ج- سایر مواردی که ایمنی سیر را تهدید نماید.

۱۲-۳۱ موظف است پس از توقف قطار در ایستگاه ها، از دگاژ شدن قطار خود و وجود علامت انتهایی قطار توسط سوزنبان/ رئیس قطار باری/ مامورفنی قطار مسافری اطمینان حاصل نماید.

۱۲-۳۲ لکوموتیوران/ راهبر خودکشش موظف است از سوار شدن افراد متفرقه به لکوموتیو/کابین خودکشش جلوگیری نماید. افرادی که دارای مجوز تردد با لکوموتیو/خودکشش می باشند، به شرح زیر است :
الف- مدیرعامل و معاونین مدیر عامل راه آهن.
ب- ماموراني که دارای کارت تردد با لکوموتیو/خودکشش می باشند.
پ- افرادی که نام آن ها در کارنامه لکوموتیو توسط واحد اعزام ماموران درج شده است.
ث- مامور مانور در مواقعی که قطار یا لکوموتیو باید در طول مسیر مانورداشته باشد، بازرسان فنی که به منظور صدور جواز ترمز به طول خط اعزام می شوند و مامور تعمیرات لکوموتیو در مواقع بررسی معایب مرتبط که باید با لکوموتیو سیر کند.(در کلیه موارد با صدور تلفنگرام کنترل ترافیک منطقه)
ت- ماموران راه آهن که برابر ابلاغ، جهت بازرسی یا تست به طول خط اعزام می‌شوند.

تعداد این قبیل افراد حداکثر پنج نفر می باشند و به طور کلی سوار شدن هر ماموری در غیر از لکوموتیو راهنما و کابین دوم لکوموتیوهای دوکابینه و قطارهای خود کشش(کابین خلاف جهت حرکت) ممنوع است، به استثناء مامور تعمیرات که در مواقع بررسی معایب لکوموتیو/خود کشش می‌تواند با اطلاع و هماهنگی با رئیس قطار و لکوموتیوران، در لکوموتیو یدک/کابین مخالف حضور داشته باشد.

۱۲-۳۳ لکوموتیوران مانور موظف است حین عملیات مانور فقط دستور حرکت سرمانورچی را اجرا نماید.

۱۲-۳۴ آموزگار لکوموتیوران/ آموزگار راهبر خودکشش در مواقعی که به منظور نظارت بر عملکرد لکوموتیوران/ راهبران خودکشش، با قطارها به طول مسیر اعزام می شود به هنگام حضور در کابین لکوموتیو با آنان دارای مسئولیت مشترک می باشد.

۱۲-۳۵ لکوموتیوران/ راهبر خودکشش مسئول حسن انجام وظیفه کمک لکوموتیوران/کمک راهبر در قطارهای مسافری/خودکشش بوده و بر عملکرد وی نظارت مستقیم دارد.

۱۲-۳۶ لکوموتیوران/ راهبر خودکشش پس از هرتوقف قطار، درصورت کسب مجوزحرکت (جواز راه آزاد، میله راهنما ،نمای سبز) فقط به دستور رئیس قطار(توسط بی سیم) مجاز به حرکت می باشد.

۱۲-۳۷ لکوموتیوران و راهبر وسایل نقلیه ریلی در صورت وجود هر یک از شرایط زیر، می بایست هر یک از آن ها را علامت ایست تلقی نموده و تا حصول اطمینان از آزادی مسیر، متوقف شوند.

الف- درصورتیکه هر یک ازعلائم راه آهن را به خوبی تشخیص ندهد.
ب- مسیر ورودی ایستگاه را با مندرجات جواز منطبق نبیند.
پ- خط ورودی او به ایستگاه آزاد نباشد.
ت- هرگونه مانعی دید او را مشکوک کند.
ث- درایستگاه های غیرعلائمی، درخطوط مرتبط سوزنبان سرسوزن ورودی با علائم مخصوص روز یا شب حضور نداشته باشد.

۱۲-۳۸ لکوموتیوران در موارد زیر باید مبادرت به انجام عمل ترمزگیری هوایی نموده و از صحت عملکرد وکافی بودن آن اطمینان حاصل نماید:

الف- پس از حرکت از ایستگاه مبداء و عبور کامل قطار از روی سوزن های خروجی.
ب- بعد از توقف بیش از ۲۰ دقیقه (مانند برنامه نماز، مبادله قطار و لکوموتیو یا تعویض ماموران لکوموتیو).
پ- قبل از ورود قطار به خطوط دارای شیب.

۱۲-۳۹ موظف است سرعت تعیین شده در طول مسیر و مانور در ایستگاه ها را رعایت نموده و نباید از سرعت تعیین شده توسط علائم نصب شده در خط و درج شده در حکم احتیاط تخطی نماید.

۱۳- آموزگار لکوموتیوران

۱۳-۱ آموزگار لکوموتیوران : وظیفه نظارت، آموزش فنون راهبری و ارزیابی لکوموتیورانان/ راهبران خودکشش را در کلیه پایه ها به صورت نظری و عملی و انجام مشاغل سطوح پایین تر مرتبط را بر عهده دارد.

۱۳-۲ وظیفه آموزش عملی مکانیزم و طرز کار قطعات مختلف لکوموتیو به مامورین حرکت را بر عهده دارد.

۱۳-۳ موظف است نسبت به تعلیم و آموزش کامل مقررات عمومی سیر و حرکت و آئین نامه فنی مربوطه به لکوموتیورانان و سایر مامورین مرتبط با امور راهبری لکوموتیوها اقدام نماید.

۱۳-۴ آموزش عملیاتی اصول صحیح لکوموتیورانی قطارها و مقررات عمومی سیر و حرکت به مامورین حرکت لکوموتیوها را بر عهده دارد.

۱۳-۵ موظف است اقدامات لازم در زمینه تست و آزمایش عملی لکوموتیورانان جهت تایید صلاحیت آنان برای ارتقاء به درجات بالاتر را انجام دهد.

۱۳-۶ وظیفه رفع هرگونه مشکل و ابهام و سوالات مطروحه از سوی آموزش دیدگان و راهنمایی آنها را بر عهده دارد.

۱۳-۷ موظف به عزیمت به طول خط در صورت لزوم جهت نظارت بر نحوه انجام وظایف مامورین حرکت و ارایه پیشنهادات لازم را دارد.

۱۳-۸ وظیفه تهیه و تنظیم و ارایه گزارشات لازم جهت رفع معایب، بهره برداری درست از لکوموتیو و تعمیرات به موقع لکوموتیوها آنها را برعهده دارد.

۱۳-۹ موظف به رعایت دقیق نکات و دستور العمل های فنی و ایمنی می باشد.

۱۳-۱۰ موظف به برنامه ریزی آموزشهای مورد نیاز لکوموتیورانان و ارایه گزارش آموزشهای ارایه شده به لکوموتیورانان می باشد.

۱۳-۱۱ وظیفه شرکت در دوره های آموزشی لازم جهت ارتقاء سطح مهارت شغلی می باشد.

۱۴- راهبر سایر وسایل نقلیه ریلی

۱۴-۱ موظف است یک ساعت زودتر از برنامه پیش بینی شده سیر در محل توقف وسیله نقلیه ریلی حاضر و نسبت به آماده سازی آن اقدام نموده و از آماده به کار بودن آن اطمینان حاصل نماید.

۱۴-۲ موظف است در هر ایستگاه به محض توقف وسیله نقلیه یا مشاهده نور قرمز علامت حرکت جهت اطلاع از وضعیت با مسئول/متصدی ترافیک یا مرکز CTC/RC تماس حاصل نموده تا از علت توقف مطلع شود و طبق دستور اقدام نماید.

۱۴-۳ هنگام توقف مقابل علامت حدود ایستگاه (بنا به دلایل علامت سیمافور بسته/چراغ قرمز ورودی/ نبود سوزنبان ورودی)، راهبر باید در صورت عدم امکان برقراری ارتباط با ایستگاه یا مرکز کنترل ترافیک منطقه، پس از توقف بیش از ۵ دقیقه با نواختن سوت، اقدام به برقراری ارتباط با مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه نموده تا حضور خود را اعلام کند. در صورت عدم امکان برقراری ارتباط با ایستگاه، تا تعیین تکلیف متوقف شود.

۱۴-۴ راهبر مسئول عملیات مانور طبق دستور مسئول وقت ایستگاه می باشد.

۱۴-۵ آن بخش از وظایف ماموران موظف قطار (لکوموتیوران و رئیس قطار) مرتبط با سیر و عملیات ایستگاهی که در ارتباط با سایر وسایل نقلیه ریلی مصداق دارد می بایست از سوی راهبران سایر وسایل نقلیه ریلی رعایت گردد.

۱۵- سرمانورچی ومانورچی

۱۵-۱ سرمانورچی : ماموری است که در گار و ایستگاه های تشکیلاتی تحت نظر مسئول ترافیک مسئولیت انجام عملیات مانور را بعهده دارد.

۱۵-۲ مانورچی : ماموری است که در تنظیم و تشکیل و تفکیک قطارها تحت نظر سرمانورچی انجام وظیفه می‌نماید.

۱۵-۳ سرمانورچی مسئول تنظیم و تفکیک و قراردادن واگن ها، در محل های معین طبق دستور و صورت مانوری است که مسئول وقت ایستگاه به او تسلیم می نماید و بایستی کلیه ماموران مانور تحت نظر او انجام وظیفه نمایند.

۱۵-۴ سرمانورچی و مانورچی موظفند از لباس‌های فرم سازمانی و وسایل حفاظت فردی خود استفاده نمایند و مجاز نمی باشند به غیراز پله لکوموتیو یا واگن یا ایوان ترمز در محل دیگری از وسیله نقلیه ریلی استقرار یابند.در هنگام مانور خودکشش/ لکوموتیو فاقد پله (حرکت لکوموتیو به صورت کابین به جلو) مامور مانور داخل کابین مستقر می‌شود.

۱۵-۵ سرمانورچی به اتفاق دو نفر مانورچی و در صورت مجهز بودن به بی سیم همراه یک نفر مانورچی گروه مانور را تشکیل می دهندکه باید نیم ساعت قبل از شروع کشیک به خدمت حاضر و پس از آنکه حضور خود و ماموران را به مسئول/متصدی ترافیک اطلاع داده و به منظور آگاهی از وضعیت و جریان امور ایستگاه و وضع سوزن‌ها و علائم به بازدید خطوط و واگن های متوقف و مهار آن ها پرداخته و کشیک را در راس ساعت معین تحویل بگیرد.

۱۵-۶ سرمانورچی و مانورچی باید از وضعیت خطوط، سوزنها و سایر تاسیسات و بطور کلی از موقعیت جغرافیائی و حدود ایستگاه و همچنین شیب و فراز و قوس آن مطلع باشند.

۱۵-۷ سرمانورچی و مانورچی باید در تمام مدت عملیات مانور در محل مانور حضور داشته باشند.ضمناً علائم و وسایل لازم مانور را همیشه حاضر و همراه داشته و از آماده به کار بودن آنها مطمئن گردد.

۱۵-۸ در مانورهایی که حداکثر تا ده واگن جابجا می گردد، سرمانورچی می تواند (بدون بی سیم) به همراه یک مانورچی عملیات مانور را انجام دهد.

۱۵-۹ سرمانورچی با گروه خود باید قبل از شروع عملیات مانور به وسیله مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه به لکوموتیوران مانور معرفی شود و قبل از شروع به مانور، سر مانورچی عملیاتی را که می خواهد انجام دهد به اطلاع لکوموتیوران و ماموران مانور برساند.

۱۵-۱۰ سرمانورچی باید قبل از دادن فرمان حرکت به لکوموتیوران اطمینان حاصل نماید که ماموران مانور از بین واگن ها خارج شده و دستوری هم که به آن‌ها داده شده بطور صحیح اجرا گردیده و برای تامین این منظور باید در موقعیتی قرار گیردکه بتواند از آنجا کلیه ماموران و عملیات مانور و لکوموتیوران را زیر نظر داشته باشد.

۱۵-۱۱ سرمانورچی موظف است نظارت نماید مانورچی زنجیر قلاب لکوموتیو و واگن هایی را که باید منفصل شوند را جدا کرده و لوله‌های هوا را از یکدیگر باز و هرکدام را در جایگاه خود قرار داده باشد و سپس فرمان مانور را صادر نماید.

۱۵-۱۲ عملیات اتصال و انفصال واگن ها باید موقعی که کاملا متوقف هستند انجام گیرد.مانورچی موظف است پس از اتمام عملیات مانور و دگاژ واگن ها با بستن ترمز دستی و قرار دادن کفش خط، آنها را مهار نماید.

۱۵-۱۳ یک نفر مانورچی باید همیشه در سمت راهبر لکوموتیو/ قطار در جهت حرکت قرار گرفته و در جایی مستقرگرددکه راهبر بتواند او را مشاهده نماید و دستورات سرمانورچی را اجرا نماید.حضور سرمانورچی در محوطه مانور برای نظارت و عملیات مانور الزامی است.

۱۵-۱۴ سرمانورچی موظف است در خطوطی که تعمیرکاران مشغول تعمیر واگن/ لکوموتیو می‌باشند از مانور در آن خطوط و حرکت واگن/ لکوموتیو بدون اطلاع و اجازه قبلی خودداری نماید.

۱۵-۱۵ سرمانورچی و مانورچی موظفند در موارد مسدودی خطوط ایستگاه به علامت نصب شده توجه کامل نمایند.

۱۵-۱۶ سرمانورچی و مانورچی موظفند عملیات مانور سالن‌های مسافری، واگن های خدماتی یا حامل حیوانات زنده و نیز واگن های حامل کالای خطرناک یا شکستنی که از قبل توسط ایستگاه به او و لکوموتیوران مانور اعلام شده است را با احتیاط کامل انجام دهند و درحین مانور باید از ترمز هوای واگن ها استفاده شود(غیر از واگن هایی که برحسب نوع محموله شیر هوای ترمزآن ها بسته شده است).

۱۵-۱۷ سرمانورچی موظف است عملیات مانور را بطور صحیح و کامل با رعایت احتیاط لازم به منظور جلوگیری از وقوع هرگونه حادثه انجام دهد و فرمان عملیات مانور فقط به وسیله او داده شود و در مواردی که به علت وجود قوس یا سایر موانع در خط و نبود بی سیم، ارتباط مستقیم بین سرمانورچی و ماموران مانور میسر نباشد ارشدترین مامور مانور به عنوان رابط انتخاب می شود و فقط دستورات و علامت های سرمانورچی را تکرار می کند.

۱۵-۱۸ سرمانورچی و مانورچی موظفند پس از خاتمه مانور و متوقف نمودن وسایل نقلیه ریلی، آن ها را مهار و شماره وسایل نقلیه ریلی که ترمز دستی آن را بسته و در زیر چرخ (اولین واگن در سمت شیب خط)کفش خط گذاشته و به منظور درج در دفتر کشیک به مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه اعلام نمایند.سرمانورچی موظف است پس از خاتمه مانور و تشکیل و تنظیم هر قطار مراتب را به اطلاع مسئول/متصدی ترافیک برساند.

۱۶- سوزنبان

۱۶-۱ سوزنبان : ماموری است که مسئول تغییر مسیر و حفاظت از سوزن‌های سپرده شده به او بوده و تحت نظارت مسئول وقت ایستگاه وظیفه خود را انجام می‌دهد.

۱۶-۲ سوزنبان باید نیم ساعت قبل از کشیک تعیین شده درمحل خدمت حاضر و پس از آنکه خود را به مسئول/متصدی ترافیک معرفی نمود کلیه سوزن های مرتبط و تجهیزات لازم را بازدید و به وضعیت ایستگاه از قبیل مهار واگن ها با ترمز دستی و قرار گرفتن کفش خط درجهت شیب خط و همچنین دگاژ بودن وسایل نقلیه ریلی متوقف، اطمینان حاصل نماید. همچنین در صورت مشاهده هرگونه ایراد، مراتب را به مسئول/متصدی ترافیک اعلام نماید.

۱۶-۳ سوزنبان باید وسایل کار خود از قبیل بی‌سیم، کلید و قفل سوزن، پرچم سبز و قرمز یا چراغ را همراه داشته باشد و چنانچه از چراغ های باطری دار یا شارژی استفاده می نماید باطری اضافه در دسترس داشته و از شارژ کامل چراغ قوه و بی سیم اطمینان حاصل نماید.کلیه وسایل سوزنبانی هنگام کشیک سوزنبان نزد او بوده و در موقع تحویل کشیک به سوزنبان بعدی تحویل داده شود.

۱۶-۴ سوزنبان موظف است به محض مشاهده هرگونه نقصی در دستگاه سوزن، هرچند جزیی، ضمن دستور توقف به راهبر، مراتب را به مسئول وقت ایستگاه گزارش نماید. نظافت سوزن ها در ایستگاه های فاقد علائم الکتریکی، به عهده سوزنبان است.

۱۶-۵ سوزنبان باید از وضعیت خطوط و سوزن بندی ایستگاه و برنامه ورود و خروج روزانه قطارهای برنامه ای مطلع باشد.

۱۶-۶ در ایستگاه هایی که اجازه ورود/خروج وسیله نقلیه ریلی با بی سیم و ارایه پرچم سبز در روز یا چراغ در شب انجام می شود، سوزنبان موظف است طبق دستور مسئول/متصدی ترافیک، دفتر سوزنبانی (پیوست ۱۷) را امضاء و با اطمینان از آزاد بودن خطی که وسیله نقلیه ریلی باید به/از آن وارد/خارج شود با تصحیح و قفل نمودن کلیه سوزنهای مسیر ورودی/ خروجی، در محل اولین سوزن ورودی/آخرین سوزن خروجی حضور و به وسیله نقلیه ریلی اجازه ورود/خروج بدهد و چنانچه وسیله نقلیه ریلی، قطار باشد، این کار تا عبور واگن انتهایی قطار از روی سوزن ورودی/آخرین سوزن خروجی ادامه خواهد داشت و به محض مشاهده علامت انتهایی ، توسط بی سیم یا تلفن، مسئول/ متصدی ترافیک را مطلع نماید.برای وسایل نقلیه ریلی ورودی، باید پس از ورود، از دگاژ بودن آن اطمینان حاصل نماید.

۱۶-۷ هنگام ورود وسیله نقلیه ریلی به ایستگاه، محل استقرار سوزنبان، کنار اولین سوزن ورودی جهت مخالف استقرار مسئول/ متصدی ترافیک می باشد به نحوی که وسیله نقلیه ریلی از هر دو طرف بازدید گردد و در صورت مشاهده هرگونه عیب یا نقصی، به راهبر علامت توقف(ایست) بدهد و چنانچه وسیله نقلیه ریلی متوقف نگردید، موارد را به مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه اطلاع دهد.

۱۶-۸ سوزنبان موظف است وسیله نقلیه ریلی ورودی را به خط آزادی که قبلا دستور قبول آن را به خط قبولی دریافت و دفتر سوزنبانی را امضاءکرده قبول و برای اجراء این کار در موقع رفتن سر سوزن باید از داخل همان خط عبور نموده و از آزادی کامل آن و عدم وجود مانع وشیئی در داخل خط مورد نظر اطمینان حاصل کند.

۱۶-۹ سوزنبان موظف است در موقع تغییر مسیر سوزن، یک تیغه آن در مسیر مورد نظر بطور کامل به ریل پهلویی چسبیده و قفل شده باشد و تیغه دیگر آن آزاد باشد.

۱۶-۱۰ سوزنبان بایستی در موقع ورود وسیله نقلیه ریلی در سر سوزن ورودی به حالت ایستاده با ارایه پرچم سبز در روز و چراغ قوه در شب، به راهبر علامت دهد.

۱۶-۱۱ سوزنبان موظف است نظارت نماید وسیله نقلیه ریلی هنگام ورود به ایستگاه ازلحاظ تامپون، قلاب و علامت واگن انتهایی کامل باشد. همچنین به وضعیت وسایل نقلیه ریلی و باربندی واگن ها توجه نموده و در صورت مشاهده

هر گونه عیب ونقص، به هر طریق ممکن به راهبر علامت داده تا وسیله نقلیه ریلی را متوقف و در صورت عدم توقف، موارد را به مسئول/ متصدی ترافیک ایستگاه اطلاع دهد.

۱۶-۱۲ سوزنبان موظف است پس از ورود و دگاژ وسیله نقلیه ریلی، با هماهنگی مسئول/ متصدی ترافیک ایستگاه، سوزنهای مسیر بلاک را به خط آزاد ایستگاه تنظیم و قفل نماید.

۱۶-۱۳ تغییر مسیر سوزنها برای ورود/ خروج وسایل نقلیه ریلی برای خطی که سوزنبان امضاء داده یا دفتر سوزنبانی را تکمیل نموده است ممنوع می باشد.

۱۶-۱۴ در ایستگاه های علائمی دارای سیستم بلاک فاقد محور شمار، سوزنبان موظف است طبق دستور مسئول وقت ایستگاه و پس از امضاء دفتر سوزنبانی به سر سوزن ورودی خط قبولی عزیمت نموده و نسبت به بازدید قطار و رویت علامت انتهایی اقدام نموده و بعد از ورود کامل قطار ، مراتب را به مسئول وقت ایستگاه اعلام نماید.

۱۶-۱۵ سوزنبان موظف است هنگام ورود وسیله نقلیه ریلی به خطوط غیر علائمی در ایستگاه های علائمی، دفتر سوزنبانی را امضاء کرده و پس از تصحیح مسیر سوزنهای دستی به خط قبولی و قفل نمودن آنها، در محل اولین سوزن دستی خط قبولی استقرار می یابد ومجوز ورود وسیله نقلیه ریلی را با ارایه علامت به راهبر صادر نموده و پس از اطمینان از دگاژ شدن آن در خط قبولی مراتب را توسط بی سیم به مسئول/ متصدی ترافیک ایستگاه اطلاع رسانی نماید.

۱۶-۱۶ در ایستگاه های مجهز به دستگاه سیمافور، سوزنبان باید هنگام قبول وسیله نقلیه ریلی، سیمافور را به حالت آزاد درآورده و با ارایه پرچم سبز در روز یا چراغ قوه در شب، وسیله نقلیه ریلی را به خط قبولی هدایت نماید.

۱۶-۱۷ چنانچه فاصله ساختمان ایستگاه از سوزن ورودی بیش از ۵۰۰ متراشد، سوزنبان موظف است در اتاقک سوزنبانی محل سوزن مستقر گردد. مسئول/متصدی ترافیک دستورات لازم را ازطریق تلفن یا بی‌سیم به سوزنبان اعلام می‌نماید و در دفاتر سوزنبانی که در دفتر ترافیک و اتاقک سوزنبانی موجود می باشد عین عملیات مذکور را ثبت می نمایند. در پایان هرکشیک دفتر سوزنبانی باید بین سوزنبانان تحویل وتحول گردد.

۱۷-مامور حفاظت فیزیکی ایستگاه

۱۷-۱ مامور حفاظت فیزیکی : ماموری است که در ایستگاه های تحت پوشش CTC/RC وظیفه حفظ و مراقبت از تجهیزات و اموال ایستگاه را بعهده داشته و برابر شرح وظایف ذیل انجام وظیفه می نماید.

۱۷-۲ اطلاع رسانی کلیه وقایع ایستگاه و بلاک های آن (قطع برق شهری ، شرایط نامساعد جوی) و هرگونه اختلال دیگری در ایستگاه و اطلاع به مرکز CTC/RC.

۱۷-۳ نظافت ساختمان، دفتر ترافیک و سکوی جلو ایستگاه و جلوگیری از تردد و توقف وسایل نقلیه جاده ای روی سکوی ایستگاه.

۱۷-۴ درصورت وجود گذرگاه در بلاک های طرفین اطلاع رسانی ورود وسیله نقلیه ریلی به بلاک را به راهدار اقدام نماید.

۱۷-۵ حضور بموقع در محل خدمت و استفاده از لباس فرم تعیین شده در مدت کشیک.

۱۷-۶ حفاظت و مراقبت از کلیه اسناد و مدارک، تجهیزات و ملزومات و دارایی های راه آهن در محدوده ایستگاه و جلوگیری از ورود افراد متفرقه به ساختمان و محوطه ایستگاه و اعلام کمبود دفاتر، احکام احتیاطی و سایر اوراق.

۱۷-۷ استقبال و مشایعت قطارهای عبوری از ایستگاه و اطلاع رسانی به موقع موارد مشکوک به خرابی واگن و قطار به راهبران قطار/کنترل/مرکز CTC/RC.

۱۷-۸ اعلام رویت علامت انتهایی قطارها (هنگام روز و شب) و شماره واگن انتهایی قطارهای باری به راهبران درصورت عدم مشاهده علامت انتهایی و اطلاع رسانی به راهبران قطار /کنترل/مرکز CTC/RC.

۱۷-۹ ثبت زمان ورود و خروج و مدت توقف قطارها و کلیه وسایل نقلیه ریلی و همچنین شماره واگن انتهایی قطارهای باری عبوری از ایستگاه در دفتر مربوطه. (پیوست ۱۸)

۱۷-۱۰ عدم ترک محل کار خود در مدت کشیک و همچنین تحویل و تحول کشیک با مامور حفاظت فیزیکی کشیک بعد.

۱۷-۱۱ آشنایی با تجهیزات آتش نشانی ساختمان و ایستگاه و بازدید مستمر از آن به منظورمطمئن شدن از آماده به کاری تجهیزات اطفاء حریق در موقع لزوم.

۱۲-۱۷ بازدید از محوطه ایستگاه و خطوط و اطمینان از آزادی خطوط و نبود مانع روی خط، توجه به مهار واگن های متوقف و دگاژ آنها و انجام اقدامات لازم و توجه به وجود کفش خط زیر واگن های متوقف با توجه به شیب و فراز ایستگاه طبق مقررات عمومی سیر و حرکت و همچنین حمل و رساندن کفش خط به رئیس قطار در زمان انفصال واگن ها.

۱۳-۱۷ ارایه اطلاعات لازم درصورت درخواست مرکز CTC/RC از صحت وضعیت نمایش پانل و چراغ های ایستگاه.

۱۸- ماموران پست بازدید

۱-۱۸ مسئول/متصدی پست بازدید : مسئولیت نظارت در بازدید کامل واگن ها در ایستگاه و تشخیص معایب، انجام تعمیرات جزیی و همچنین آزمایش و صدور جواز ترمز که توسط ماموران بازرس فنی انجام می‌گردد را عهده دار می باشد.

۲-۱۸ بازرس فنی : ماموری است که بازرسی فنی واگن ها، تشخیص معایب و همچنین آزمایش ترمز و صدور جواز ترمز را انجام می‌دهد.

۳-۱۸ تعمیرکار واگن : ماموری است که در بازدید قطار تحت نظر بازرس فنی، شرکت می نماید و وظیفه تعمیرات جزیی واگن ها را بر عهده دارد.

۴-۱۸ ماموران پست بازدید زیر نظر مسئول پست بازدید ایستگاه انجام وظیفه می نمایند و تابع اداره ناوگان منطقه متبوع خود می باشند.

۵-۱۸ متصدی پست بازدید موظف است پس از حضور در محل خدمت، دفتر گزارش روزانه بازدید قطارها را که به امضای متصدی کشیک قبلی رسیده باشد، تحویل گرفته و از وضعیت واگن ها و قطارهای مندرج در دفتر مطلع گردد.

۶-۱۸ متصدی پست بازید موظف است پس از تحویل گرفتن کشیک، با مراجعه به مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه از تعداد و ساعت تقریبی ورود و خروج قطارها اطلاع حاصل نماید.

۱۸-۷ متصدی / بازرس فنی موظف است حداکثر شیب و فراز مسیر را تا پست بازدید مقصد جواز و همچنین سرعت مجاز برنامه حرکت قطارها را در محور سیر بداند تا در هنگام صدور جواز ترمز موارد فوق الذکر را رعایت نماید.

۱۸-۸ بازرس فنی با رعایت مقررات تنظیم و تشکیل قطار و مقررات حمل کالاهای خطرناک باید نسبت به آزمایش و صدور جواز ترمز قطار اقدام نماید.

۱۸-۹ متصدی پست بازدید موظف است هنگام ورود قطار، یک نفر بازرس فنی به اتفاق یک نفر تعمیر کار واگن را جهت بازدید دو طرف قطار به محل دگاژ ورودی خط قبولی اعزام نماید.

۱۸-۱۰ بازرس فنی به همراه یک نفر تعمیرکار واگن موظف است ضمن حضور در محل دگاژ خط قبولی قطار، به گونه ای استقرار یابندکه وضعیت عمومی قطار نظیر بارگیری و باربندی واگن ها، بریدگی چرخ، گرمی/گیرپاژ سر محور، لقی طوقه،گرفتگی ترمز واگن ها، نشتی در واگن ها را بررسی و شماره واگن های معیوب را یادداشت نموده و نتیجه را به متصدی پست بازدید اطلاع دهد.

۱۸-۱۱ بازرس فنی موظف است با توجه به خوابیدگی فنرها و متعلقات مربوط به واگن از میزان بارگیری مجاز و توزیع یکنواخت محمولات در سطح واگن و نحوه بارگیری و باربندی آن اطمینان حاصل نماید.

۱۸-۱۲ پس از توقف قطار در ایستگاه، بازرس فنی بازدید دقیقی از واگن ها به عمل آورده و چنانچه عیب/ عیوبی در آن ها تشخیص داده شود باید با توجه به نوع عیب/ عیوب تشخیص داده شده نسبت به صدور برگه تعمیرات واگن اقدام نموده و ته برگ آن را به امضای مسئول/ متصدی ترافیک ایستگاه رسانده تا واگن مذکور منفصل گردد و باید موضوع در دفترگزارش بازدید ثبت شود.

۱۸-۱۳ در بازدید قطارهای عبوری، واگن هایی که هنگام ورود قطار مشکوک به خرابی تشخیص داده شوند با هماهنگی مسئول / متصدی ترافیک قطار متوقف و مورد بازدید مجدد قرار می گیرند .

۱۸-۱۴ بازرس فنی موظف است کلیه معایب و نواقصی که در واگن ها مشاهده می کند و همچنین تعمیرات و عملیات انجام یافته را بطور واضح در دفتر گزارش روزانه پست بازدید درج نماید.(پیوست ۱۹)

۱۸-۱۵ بازرس فنی موظف است به تاریخ تعمیرات درج شده بر روی واگن ها توجه کامل نموده وبا توجه به تاریخ انقضاء نسبت به صدور برگه تعمیراتی زرد رنگ به منظور اعزام واگن به کارخانه تعمیراتی تعیین شده، اقدام نماید.

۱۸-۱۶ متصدی بازدید موظف است واگن های تعمیری که باید برای تعمیر به ایستگاه دیگری اعزام شوند را با لحاظ نمودن تمهیدات لازم جهت انتقال واگن بعمل آورده و سرعت مجاز حرکت را تلفنگراماً به مسئول /متصدی ترافیک یا مرکز CTC/RC اعلام نماید.

۱۸-۱۷ وجود مامور فنی در قطارهای مسافری رافع مسئولیت های پست بازدید و بازرسان فنی در ایستگاه نمی باشد و آنان بایستی بدون توجه به وجود مامور فنی در قطار وظایف خود را انجام دهند. تصمیم گیرنده نهایی تایید سلامت قطار بعهده ماموران پست بازدید می باشد.

۱۸-۱۸ صدور جواز ترمز از ایستگاه های دارای پست بازدید با درصد وزن ترمز کمتر از حد مجاز تعیین شده برای محور سیر، ممنوع است.در موارد استثناء برای قطارهای مسافری بامجوز معاونت بازرگانی و بهره برداری، با تعیین سرعت قابل اجرا می باشد.

۱۹- مامور فنی قطار

۱۹-۱ مامور فنی قطار مسافری : مسئولیت بازدید فنی، کنترل و آماده به کار بودن تجهیزات قطار مسافری را براساس شرح وظایف تعیین شده از مبداء تا مقصد را بر عهده دارد و در مدت سیر قطار، تحت نظر رئیس قطار می‌باشد.

۱۹-۲ موظف است دو ساعت قبل از حرکت قطار در محل خدمت خود حاضر و خود را به مسئول بخش اعزام فنی معرفی نماید و بعد از دریافت بی سیم، حداقل یک ساعت قبل از حرکت، حضور خود را به رئیس قطار اعلام کند. بعد از تشکیل قطار باید قسمت‌های مختلف واگن ها را به دقت کنترل نماید. در قطارهای خودکشش پس از اطمینان از سالم بودن آن ها برگه سلامت قطار را تکمیل، تایید و تحویل بازرس فنی نماید.

۱۹-۳ محکم کردن قلاب زنجیری واگن ها، باز و بسته نمودن ترمز دستی و پل‌های بین واگن ها، گذاشتن و برداشتن کفش خط، قرار دادن زنجیرهای قلاب و لوله‌های هوای اضافی به چنگک واگن ها به عهده مامورفنی قطار می‌باشد.

۱۹-۴ موظف است برای رفع معایب احتمالی، لوازم شامل چراغ قوه، جعبه ابزار و آچار، سگدست، کفشک یا لنت ترمز، ترمومتر، چکش تشخیص لقی طوقه، جک، دیلم، پیچ پابند، انواع پابند بوژی، واشر و اتصالات لوله هوا، انواع والیک و اشپیل، دو عدد کفش خط و قطعات مورد نیاز بر حسب نوع واگن ها وتلفن لاین من در محورهای مجهز به سیستم ارتباطی مربوطه را در هر سیر همراه داشته باشد.

۱۹-۵ مامورفنی قطارهای خودکشش، علاوه بر موارد بالا باید قلاب تبدیل اتصال و شلنگ طویل هوای مخصوص به همراه داشته باشند.

۱۹-۶ هنگام بازدید قبل از آزمایش ترمز، رساندن هوای لکوموتیو و محکم کردن قلاب واگن های زنجیری در قطار مسافری به عهده مامور فنی قطار می باشد.

۱۹-۷ جایگاه مامور فنی قطار در آخرین کوپه/صندلی در آخرین سالن مسافری قطار می باشد و همچنین تجهیزات مربوطه را تحویل گرفته و در این محل قرار می‌دهد و در صورت ضرورت ترک محل استقرار به هر علت از جمله انجام تعمیرات ضروری واگن ها در طول سفر، به دستور رئیس قطار تا بازگشت وی مامور برق و تهویه موظف به انجام وظیفه به جای او خواهد بود.

۱۹-۸ موظف است در طول سیر مراقب وضعیت واگن ها بوده و در صورت بروز هرگونه عملکرد غیرعادی(تکان شدید، صدای نامتعارف، دود، بوی سوختگی یا نشتی هوا) ضمن اطلاع رسانی به رئیس قطار، نسبت به رفع آن اقدام نماید.

۱۹-۹ موظف است چنانچه در حین حرکت قطار متوجه هر گونه اتفاق یا عیبی شود که احتمال خطر در سیر قطار باشد، مراتب را به رئیس قطار اطلاع و در صورت نبود وقت کافی، دستگیره ترمز خطر را بکشد.

۱۹-۱۰ موظف است در صورتی که رفع معایب جهت ادامه سیر قطار مقدور نباشد، موضوع را به رئیس قطار اطلاع دهد.

۱۹-۱۱ چنانچه مامورفنی قطار در بین راه متوجه علامت ایست ارایه شده برای توقف قطار(از طرف هر شخصی) شود با استفاده از بی سیم، لکوموتیوران و رئیس قطار را مطلع می‌نماید. در صورت مشاهده خطر با کشیدن دستگیره ترمز خطر، قطار را متوقف نماید.

۱۹-۱۲ موظف به همکاری در آزمایش ترمز قطار مسافری در ایستگاه های فاقد بازرس فنی/ در بلاک می باشد.

۱۹-۱۳ در صورت توقف قطار در ایستگاه های بین راه که فاقد بازرس فنی می‌باشد، مامورفنی باید قطار را با هماهنگی رئیس قطار بازدید و در صورت مشاهده عیب، مراتب را به ایشان اطلاع دهد و نسبت به رفع آن اقدام و نتیجه را به رئیس قطار گزارش نماید.

۱۹-۱۴ در ایستگاه هایی که بازرس فنی مستقر می باشد، وجود ایشان رافع مسئولیت مامور فنی قطار در انجام بازدید و رفع عیب قطار نمی‌باشد و باید با بازرس فنی و طبق نظر ایشان با وی همکاری نماید.

۱۹-۱۵ موظف است پس از ورود به ایستگاه مقصد هرگونه عیبی را که در واگن ها اعم از تجهیزات داخلی یا خارجی و در طول راه مشاهده نموده، در برگ گزارش سیر و تعمیرات که در اختیار دارد ثبت و ضمن اطلاع به رئیس قطار، در ایستگاه مقصد به مسئول واحد اعزام تحویل نماید.

۱۹-۱۶ موظف است پس از ورود و توقف قطار در ایستگاه هایی که دارای علائم الکتریکی نیست از دگاژ شدن قطار خود و وجود علامت انتهایی قطار اطمینان حاصل نماید.

۲۰- مامور برق و تهویه سالن

۲۰-۱ مامور برق و تهویه سالن : ماموری است که مسئولیت حفظ و آماده به کاری سیستم های برق و تهویه سالن های مسافری از ایستگاه مبداء حرکت تا مقصد را تحت نظر رئیس قطار بعهده دارد.

۲۰-۲ موظف است دو ساعت قبل از حرکت قطار در محل خدمت خود حاضر و حضور خود را به مسئول بخش اعزام فنی اطلاع دهد و حداقل یک ساعت قبل از حرکت، خود را به رئیس قطار معرفی نماید. بعد از تشکیل قطار باید قسمت‌های برقی و تهویه واگن ها را کنترل نموده و پس از اطمینان از سالم بودن و عملکرد صحیح آن ها برگه سلامت قطار را تایید و تحویل رئیس قطار نماید.

۲۰-۳ موظف است به طرز کار و راه اندازی سیستم های برق و تهویه واگن های مسافری آشنا بوده و وسایل و ابزار عمومی برق از قبیل فازمتر، سیم چین، دم باریک، انبردست، لنت برق، شیلد حرارتی و وارنیش، پیچ گوشتی و آچار فرانسه، مولتی متر، آمپرمتر چنگکی، لوازم و ابزار اختصاصی هرواگن را در طول سیر همراه داشته باشد.

۲۰-۴ در ایستگاه مبداء نسبت به تحویل و نصب چراغ انتهایی و روشن نمودن آن اقدام نماید و در مقصد نیز چراغ انتهایی را به واحد اعزام تحویل دهد.

۲۰-۵ در ایستگاه مبداء از نحوه کار سیستم های برق و تهویه قطار بازدید به عمل آورده و در صورتی که احتیاج به روشن کردن چراغ ها و به کار انداختن دستگاه تهویه واگن ها باشد، به موقع اقدام نماید تا قبل از سوار شدن مسافران آماده گردد.

۲۰-۶ در تمام مدت سیر بطور مستمر از سالن های مسافری بازدید نموده و در تامین روشنایی و تنظیم تهویه سالن ها اقدام نماید.

۲۰-۷ موظف است در ایستگاه های طول مسیر در حین توقف قطار با هماهنگی رئیس قطار، دو سمت قطار را بازدید نموده وکلیه وسایل مربوط به برق و تهویه را کنترل نموده و از صحت عملکرد آنها اطمینان حاصل نماید.

۲۰-۸ باید به منظور رفاه حال مسافران با مامورفنی در انجام وظایف محوله همکاری نماید.

۲۰-۹ پس از ورود به ایستگاه مقصد هرگونه عیبی را که در واگن ها اعم از تجهیزات داخلی یا خارجی و در طول راه مشاهده نموده، در برگ گزارش سیر و تعمیرات که در اختیار دارد ثبت و ضمن اطلاع به رئیس قطار در مقصد آن را به واحد اعزام تحویل نماید.

۲۰-۱۰ موظف است پس از تحویل گیری کابل برق در مجاورت کابین لکوموتیو از کمک راهبر قطار، نسبت به اتصال کابل بین لکوموتیو و سالنهای مسافری اقدام نماید و در ایستگاه مقصد مجدد، کابل را در مجاورت کابین لکوموتیو تحویل کمک راهبر قطار دهد.

۲۱- مامور واگن مولد برق و بخار

۲۱-۱ مامور واگن مولد برق : ماموری است که تحت نظر رئیس قطار بوده و در واگن مولد برق قطارهای مسافری مستقر شده و طبق وظایف، حصول اطمینان از سوخت کامل مولد برق،تامین برق مصرفی قطار و سلامت موتور ژنراتورها را عهده دار می باشد.

۲۱-۲ مامور واگن مولد بخار: ماموری است که تحت نظر رئیس قطار بوده و مسئولیت واگن مولد بخار را دارد. طبق وظایف، می بایست از سوختگیری وآبگیری کامل مولد بخار برای تامین گرمایش قطارهای مسافری اطمینان حاصل نماید.

۲۱-۳ مامور واگن مولد بخار وظیفه اتصال و انفصال کابل برق و لوله های هوای تعادل بین لکوموتیو و دستگاه مولد بخار را عهده دار می باشد.

۲۱-۴ مامور واگن مولد بخار وظیفه اتصال و انفصال لوله های بخار بین دستگاه مولد بخار و کلیه سالن های قطار مسافری را برعهده دارد.

۲۲- سرمهماندار و مهماندار

۲۲-۱ سر مهماندار : ماموری است که مسئولیت مدیریت و نظارت بر خدمات ارایه شده به مسافران در داخل سالن های قطار را برعهده دارد و بر حضور بموقع ماموران مهماندار،رستوران و خدمات قطار و همچنین عملکرد آنها نظارت می نماید.

۲۲-۲ سرمهماندارموظف است دو ساعت قبل از حرکت قطار به دفتر تحویل و تحول واحد مرتبط مراجعه پس از دریافت برنامه و لوازم مورد نیاز و تحویل سالن های قطار خود را به رئیس قطار معرفی نموده و تحت نظارت ایشان انجام وظیفه می نماید.

۲۲-۳ مهماندار : ماموری است که واگن مسافری را تحویل گرفته، حفظ و حراست از تجهیزات مرتبط و پذیرایی از مسافرین را عهده دار می باشد.

۲۲-۴ موظف است دو ساعت قبل از حرکت قطار به دفتر تحویل و تحول واحد مرتبط مراجعه و ضمن معرفی خود به مسئول مربوطه نسبت به دریافت کارنامه و سایر لوازم مربوط و تحویل گیری واگن مسافری، اقدام نماید و کلیه وظایف محوله را تحت نظر مسئول خود و با نظارت رئیس قطار انجام دهد.

۲۲-۵ موظف به دریافت گواهی امدادگری، اطفاء حریق، امداد و نجات از مراجع مورد تائید راه آهن می باشند.

۲۲-۶ موظف است پلاک واگن مسافری تحویلی خود را نصب و در کنار درب آن، ملبس به لباس فرم و کارت شناسایی ایستاده و آماده راهنمایی مسافران برای سوار شدن باشد و نیز از ورود اثاثیه غیر مجاز و افراد بدون بلیت به داخل واگن مسافری جلوگیری نماید.

۲۲-۷ چنانچه در طول مسیر سالن نیاز به آبگیری داشته باشد موظف است این عمل را با اطلاع و هماهنگی رئیس قطار انجام دهد.

۲۲-۸ موظف است پس از اعلام حرکت قطار، سوار قطار شده و درب های واگن مسافری خود را قفل نماید.

۲۲-۹ موظف است در ایستگاه محل توقف قطار، درب سرویس بهداشتی را قفل (به استثنای واگن هایی که دارای مخزن ذخیره فاضلاب یا سپتیک می باشد) و برای باز کردن درب واگن مسافری و راهنمایی مسافران برای پیاده و سوار شدن آنان، آماده و پس از اعلام حرکت از ایستگاه، درب های واگن مسافری را قفل و به محض خروج از ایستگاه، درب سرویس بهداشتی را باز نماید.

۲۲-۱۰ موظف است در ایستگاه هایی که اعلام نماز می شود، به مسافران اطلاع رسانی کرده و آن ها را به محل های برگزاری نماز راهنمایی نماید.

۲۲-۱۱ موظف است در صورت مشاهده حادثه آتش سوزی ضمن استفاده از کپسول اطفاء حریق یا هرگونه حادثه دیگری، موضوع را به رئیس قطار اطلاع دهد.

۲۲-۱۲ موظف است در طول مسیر ضمن حفظ هوشیاری لازم، از واگن مسافری خود بازدید و چنانچه عیبی مشاهده نماید مراتب را به رئیس قطار اطلاع دهد.

۲۳- مدیر نگهداری خط و سازه های فنی

۲۳-۱ مدیر نگهداری خط و سازه های فنی موظف است با گروه نظارت خط و سازه های فنی منطقه در امور نگهداری خط و سازه های فنی هماهنگی کامل داشته باشد.

۲۳-۲ مدیر نگهداری خط و سازه های فنی موظف است نسبت به ارایه برنامه نگهداری و تعمیرات به حوزه های خط به منظور ایمنی تردد وسایل نقلیه ریلی اقدام نماید.

۲۳-۳ مدیر نگهداری خط و سازه های فنی موظف به نظارت بر اجرای برنامه های ابلاغی و حسن انجام کارهای محوله در ایمن نگه داشتن خطوط تحت مسئولیت خود می باشد.

۲۳-۴ مدیر نگهداری خط و سازه های فنی موظف به پیگیری و پشتیبانی در جهت تامین ادوات و تجهیزات لازم برای نگهداری خطوط و سازه های فنی می باشد.

۲۳-۵ مدیر نگهداری خط و سازه های فنی منطقه : مسئول برنامه ریزی، نظارت و اجرای عملیات نگهداری، بازرسی و تعمیر خطوط ریلی به منظور اطمینان از ایمنی، کارایی و پایداری شبکه خطوط ریلی در منطقه خود است.

۲۳-۶ مدیر نگهداری خط و سازه های فنی موظف به تهیه و بروزرسانی کروکی ایستگاه ها و خطوط فرعی و صنعتی و خطوط داخل آنها و مشخصات هندسی مسیر از جمله شیب و فراز جهت نصب در ایستگاه ها.

۲۴- رئیس حوزه نگهداری خط و سازه های فنی

۲۴-۱ رئیس حوزه نگهداری خط و سازه های فنی : مدیریت، برنامه ریزی در امور نگهداری و تعمیرات خط و سازه های فنی، نظارت کارگاه های تعمیرات و نگهداری حوزه استحفاظی خود به منظور تردد ایمن وسایل نقلیه ریلی را به عهده دارد.

۲۴-۲ رئیس حوزه نگهداری خط و سازه های فنی موظف است از کلیه فرآیندهای عملیاتی و اجرایی در حوزه استحفاظی خود بازدید نموده و کنترل و نظارت بر صحت عملیات اجرا و انجام هماهنگی های لازم را داشته باشد.

۲۴-۳ رئیس حوزه نگهداری خط و سازه های فنی وظیفه بررسی گزارش‌های رئیس کارگاه نگهداری خط و پیگیری رفع خرابی ها و حفظ کیفیت خط را برعهده دارد.

۲۴-۴ رئیس حوزه نگهداری خط و سازه های فنی وظیفه پیگیری گزارشات بازرسی در محدوده حوزه استحفاظی را برعهده دارد.

۲۴-۵ رئیس حوزه نگهداری خط و سازه های فنی وظیفه همکاری با سایر واحدهای راه آهن برای بازگشایی خط در مواقع بحران و بروز حوادث/شبه حوادث را برعهده دارد.

۲۵- رئیس کارگاه نگهداری خط و سازه های فنی

۲۵-۱ رئیس کارگاه نگهداری خط و سازه های فنی : ماموری است که وظیفه بازرسی، نگهداری و اجرای تعمیرات خط و سازه های فنی را به منظورتردد ایمن وسایل نقلیه ریلی در حدود کارگاه برعهده دارد و زیر نظر رئیس حوزه انجام وظیفه می نماید.

۲۵-۲ رئیس کارگاه نگهداری خط و سازه های فنی موظف است روزانه از خطوط، ایستگاه ها و سوزن های محدوده تعیین شده، بازدید نماید.

۲۵-۳ رئیس کارگاه نگهداری خط و سازه های فنی مسئولیت تجهیز و نظارت بر فعالیت راهبانان، راهداران و تعمیرکاران خط را بر عهده دارد.

۲۵-۴ رئیس کارگاه نگهداری خط و سازه های فنی موظف است بر نصب صحیح علامات خطی نظارت نماید.

۲۵-۵ موظف است در صورت دریافت گزارش / مشاهده خرابی، مراتب را به رئیس حوزه و متصدیان ترافیک ایستگاه های طرفین اطلاع داده و نسبت به رفع خرابی خط اقدام نماید.

۲۵-۶ رئیس کارگاه نگهداری خط و سازه های فنی موظف است نسبت به بازدید کلیه سوزن ها و تعیین و اعزام مامور جهت نظافت سوزن های الکتریکی و همچنین سوزن های خارج از حدود ایستگاه اقدام نماید(پیوست ۲۰).

۲۵-۷ رئیس کارگاه نگهداری خط و سازه های فنی موظف است نسبت به تعیین و اعزام مامور جهت زیرکوبی کامل خطوط بلاک و ایستگاه ، تفکیک بالاست و جلوگیری از فرار ریل و تنظیم تیغه های سوزن به موقع اقدام نماید.

۲۵-۸ رئیس کارگاه نگهداری خط و سازه های فنی موظف است پس از اعلام برنامه عملیات های نگهداری و تعمیرات بر روی خطوط و سوزن های علائمی ایستگاه / بلاک میانی به همراه مامور ارتباطات و علائم الکتریکی در محل عملیات حاضر و اقدام لازم را به منظور حفظ و نگهداری تجهیزات اعمال نماید.

۲۵-۹ رئیس کارگاه نگهداری خط و سازه های فنی موظف است در هنگام استفاده از شابلون فلزی در محدوده ایستگاه های مجهز به علائم الکتریکی با مجوز مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه یا مرکزCTC/RC اقدام نماید.

۲۵-۱۰ رئیس کارگاه نگهداری خط باید قبل از شروع و انجام هرگونه عملیات (نگهداری و تعمیرات) علاوه بر نصب تابلوی مامور در خط در دو طرف محل عملیات، یک نفر ازکارگران را مامور دیده بانی نموده تا نزدیک شدن وسیله نقلیه ریلی به محل را اطلاع رسانی نماید.

۲۵-۱۱ رئیس کارگاه نگهداری و تعمیر خط درمواردی که موقعیت جغرافیایی زمین یا شرایط جوی مانعی برای مشاهده تابلوی مامور در خط باشد، باید تابلو را در محل مناسب طوری نصب نمایدکه راهبران وسایل نقلیه ریلی بتوانندآن را به سهولت مشاهده و به موقع اقدامات احتیاطی لازم را انجام دهند.

۲۵-۱۲ رئیس کارگاه نگهداری و تعمیر خط پس از اطلاع از خرابی راهبند، موظف است نسبت به مخابره تلفنگرام تقلیل سرعت ۳۰ کیلومتر بر ساعت در محدوده گذرگاه به کنترل ترافیک منطقه اقدام و در اسرع وقت نسبت به رفع خرابی راهبند گذرگاه، اقدامات لازم را بعمل آورد.

۲۶- نگهبان در امور خط و سازه های فنی

۲۶-۱ نگهبان در امور خط و سازه های فنی : ماموری است که حفاظت از سازه های فنی و مراقبت سلامت سیر وسایل نقلیه ریلی در نقاطی نظیر ترانشه‌های ریزشی، مناطق ماسه‌گیر، پل‌ها، تونل ها، ابنیه خاص و همچنین حفظ و حراست از مصالح، تجهیزات و ادوات ریلی در دپوها، کارگاه‌ها و انبارها برعهده دارد.

۲۶-۲ موظف است نسبت به اعلام توقف به راهبر وسایل نقلیه ریلی قبل از رسیدن به محل خرابی یا خطر از طریق سوت، علامت دست، مسدودی خط یا هر روش مجاز دیگری اقدام نماید.

۲۶-۳ نگهبان در امور خط و سازه های فنی موظف است از سازه مورد نگهبانی و اطراف آن بازدید و در صورت مشاهده مواردی مانند تغییرات ظاهری در سازه، وجود مانع یا بروزاشکال قابل توجه روی سازه وتردد افراد غیرمجاز، موضوع را به مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه های دو طرف و مسئول کارگاه نگهداری گزارش کند.

۲۶-۴ نگهبان در امور خط و سازه های فنی : در صورت مشاهده خرابی‌های گسترده در سازه‌های فنی که احتمال بروز حادثه برای تردد وسایل نقلیه ریلی وجود دارد، موظف است نسبت مسدودی خط و هشدار دادن به راهبران وسایل نقلیه ریلی اقدام نماید.

۲۷- راهدار

۲۷-۱ راهدار: ماموری است که وظیفه باز و بسته نمودن به‌موقع و ایمن گذرگاه و حفاظت از تجهیزات مربوطه را بر عهده دارد.

۲۷-۲ راهدار موظف به حفاظت از گذرگاه همسطحی که به او سپرده شده، می باشد و ملزم به رعایت موارد زیر است : راهدار باید قبل از تحویل گرفتن کشیک از راهدار قبلی، دقت نماید که تجهیزات ارتباطی و وسایل مورد نیاز راهدار شامل بی سیم، تلفن، پرچم سبز و قرمز، چراغ قوه، کبریت/ فندک، دیلم، بیل، کلنگ، ترقه و فشفشه برای مسدود کردن خط و همچنین دستگاه راهبند سالم و آماده به کار باشند و علاوه بر اطمینان از وجود یا نبود وسیله نقلیه ریلی در بلاک، از سلامت تابلوهای تقاطع ریلی و جاده ای و سرعت گیرهای مرتبط با گذرگاه اطمینان حاصل نماید.

۲۷-۳ راهدار موظف است نسبت به نظافت و روغنکاری دستگاه راهبند اقدام نماید.

۲۷-۴ راهدار موظف است فاصله ریل هادی و ریل اصلی را کاملا تمیز نگه داشته تا شی یا سنگی بین آن ها نباشد و موظف است سنگهای درشت و اشیا متفرقه را از محل گذرگاه همسطح خارج نماید.

۲۷-۵ نظارت نماید نوارهای شبرنگ یا چراغ راهبند و همچنین تابلوهای جاده ای دوطرف گذرگاه همسطح در جاده سالم باشد.

۲۷-۶ موظف است به محض مشاهده وسیله نقلیه ریلی یا شنیدن صدای سوت نزدیک شدن آن یا کسب اطلاع از طریق ایستگاه یا گذرگاه مجاور، به موقع گذرگاه همسطح را با راهبند مسدود وآزاد بودن مسیر ریلی گذرگاه را با پرچم سبز در روز و چراغ قوه در شب به ماموران وسیله نقلیه ریلی اطلاع دهد. همچنین پس از عبور آخرین چرخ وسیله نقلیه ریلی با مشاهده علامت انتهایی قطار، گذرگاه را برای عبور وسایل نقلیه جاده ای آزاد نماید.

۲۷-۷ راهدار موظف است به علامت انتهایی قطار توجه نماید در صورتی که علامت انتهایی قطار را مشاهده ننمود، با تلفن یا بی سیم موضوع را به مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه های دو طرف گذرگاه همسطح و راهبر وسیله نقلیه ریلی اطلاع دهد و تا حصول اطمینان از توقف و مهار قسمت گسیخته، گذرگاه را بسته نگه دارد.

۲۷-۸ موظف است در صورت مشاهده هرگونه عیب/ ایرادی در وسیله نقلیه ریلی عبوری را به اطلاع راهبر و ایستگاه بعدی سمت حرکت وسیله نقلیه ریلی برساند.

۲۷-۹ تا زمانی که نفر کشیک بعدی به خدمت حاضر نشده و کشیک را تحویل نگرفته، موظف به انجام وظایف خود می باشد و نباید قبل از تحویل و تحول کشیک، محل کار خود را ترک نماید.

۲۷-۱۰ در مواقعی که خرابی وسیله نقلیه جاده ای باعث مسدود شدن گذرگاه شده باشد و امکان حرکت وسیله نقلیه ریلی وجود نداشته باشد راهدار می بایست فوراً موضوع را به ایستگاه های طرفین اطلاع داده و نسبت به مسدودی خط مطابق با مقررات نحوه مسدودی خط اقدام نماید.در صورت نزدیک شدن وسیله نقلیه ریلی ضمن اطلاع رسانی از طریق بی سیم به راهبر وسیله نقلیه ریلی با علامت پرچم قرمز در روز / روشن کردن فشفشه در شب به سمت وسیله نقلیه ریلی رفته و هشدار لازم را جهت توقف سریع آن اعلام نماید.

۲۷-۱۱ در صورت خرابی دستگاه راهبند راهدار می بایست موضوع را در اسرع وقت به ایستگاه های طرفین اطلاع داده و به منظور رفع خرابی راهبند مراتب را به مسئول کارگاه اطلاع دهد.در این شرایط هنگام نزدیک شدن وسایل نقلیه ریلی به گذرگاه ضمن اطلاع رسانی از طریق بی سیم به راهبر وسیله نقلیه ریلی و با دادن علامت های هشدار (پرچم قرمز در روز / نور چراغ قوه در شب) به رانندگان وسایل نقلیه جاده ای از نزدیک شدن آن ها به خط ممانعت بعمل آورد.

۲۸- راهبان

۲۸-۱ راهبان : ماموری است که وظیفه بازدید از خطوط و حریم راه آهن که خارج از سوزن های خروجی ایستگاه ها می باشند را به عهده دارد.

۲۸-۲ راهبان باید به کلیه علائم خطی، علامت انتهایی قطار، طریقه ارایه علامت متوقف نمودن قطار و مسدودی خط آشنایی داشته باشد.

۲۸-۳ راهبان موظف است درخطوطی که طبق برنامه به او سپرده می شود به همراه پرچم سبز و دو پرچم قرمز، شش عدد ترقه، حداقل دو عدد فشفشه، آچار مخصوص متناسب با پیچ های اتصالی ریل، چراغ قوه و کبریت/ فندک به طول خط عزیمت نماید.

۲۸-۴ راهبان در موقع انجام وظیفه، موظف است کلیه ریل‌ها، ادوات اتصال خط، علائم خط، تراورس‌ها، ترانشه‌ها، پل‌ها، تونل‌ها و آبروها را بازدید نموده و به محض مشاهده نقص در صورتی که نتواند رفع عیب نماید در محل، نشانه گذارده و مراتب را به اولین ایستگاه یا رئیس کارگاه نگهداری خط جهت رفع نقص گزارش دهد و در بازگشت، محل را بازدید و از رفع نقص اطمینان حاصل نماید.

۲۸-۵ راهبان در صورتی که هنگام بازدید خط مشاهده نماید که به عللی قسمتی از خط غیر قابل عبور می باشد، موظف است با وسایلی که در اختیار دارد طرفین محل را طبق مقررات مسدود نماید و همزمان چنانچه به وسایل ارتباطی دسترسی داشته باشد، ایستگاه های طرفین را مطلع نماید.

۲۸-۶ در صورتی که خرابی را قابل عبور برای وسیله نقلیه ریلی تشخیص دهد پس از توقف دادن و با تشریک مساعی ماموران آن با احتیاط وسیله نقلیه ریلی را از محل خرابی عبور داده و توسط ماموران همان وسیله به یکی از ایستگاه های طرفین اطلاع رسانی نماید.

۲۸-۷ موظف است در موقع عبور وسیله نقلیه ریلی در کنار خط ایستاده و با ارایه پرچم سبز / چراغ قوه، حضور خود را در محل به ماموران موظف وسیله نقلیه ریلی اعلام نماید.

۲۸-۸ راهبان موظف است به هنگام بازدید، همواره از سمت راست خط بر روی شانه خاکریز به صورت پیاده حرکت نماید.

۲۸-۹ موظف است در صورت مشاهده هرگونه تجاوز به حریم خط، مراتب را به مسئول کارگاه نگهداری خط گزارش دهد.

۲۸-۱۰ راهبان موظف است کارت تعرفه (پیوست ۲۱) را قبل از حرکت از ایستگاه و پس از پایان کار، به امضاء مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه رسانده و پس از طی محدوده مشخص شده، کارت تعرفه را با راهبان دیگر تحویل و تحول نماید.

۲۹- ماموران ارتباطات وعلائم الکتریکی

۲۹-۱ مامور ارتباطات و علائم الکتریکی : ماموری است مستقر در دپوی نگهداری ارتباط / علائم الکتریکی که زیر نظر گروه نظارت بر ارتباطات و علائم الکتریکی اداره کل منطقه فعالیت می کند.

۲۹-۲ ماموران ارتباطات و علائم الکتریکی موظفند به محض دریافت تلفنگرام خرابی نسبت به رفع آن در اسرع وقت اقدام نمایند.

۲۹-۳ مسئول صحت کار تجهیزات علائم و کلیه تجهیزات مربوطه در حوزه ماموریت خود می باشد و موظف است برای آماده نگهداشتن سیستم از دستگاهها و تجهیزات مرتبط بازدید و با مشاهده هر گونه نقص و اختلال، آن را برطرف سازد.

۲۹-۴ موظف به بازدید دوره ای و پیشگیرانه تجهیزات ارتباطی(کابلی یا رادیویی) و علائم الکتریکی ایستگاه و طول خط می باشد.

۲۹-۵ موظف است هر نوع عیبی را که از طرف مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه یا مرکز CTC/RC به وسیله تلفنگرام اعلام می گردد، رفع نموده و گزارش رفع عیب را با قید تاریخ و ساعت به ایشان اعلام نماید.

۲۹-۶ موظف به روغن کاری و نظافت ماشین های سوزن و سایر ادوات مربوط به علائم الکتریکی می باشد.

۲۹-۷ موظف است قبل از اقدام به تعمیر ماشین سوزن یا تعویض اتصالی عایق بندی ریل و هرگونه عملیات روی خطوط علائمی ایستگاه، مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه یا مرکز CTC/RC را مطلع و با درخواست مسدود نمودن خط اقدام نماید.

۲۹-۸ موظف به تهیه گزارش اقدامات انجام شده، فرم های خرابی، نکات ضروری و بحرانی و همچنین مخابره تلفنگرام خرابی یا رفع خرابی و ثبت آن در دفتر خرابی علائم الکتریکی می باشد.

۲۹-۹ مامور ارتباطات و علائم الکتریکی در ایستگاه های مجهز به علائم الکتریکی موظف است پس از اعلام برنامه عملیات های نگهداری و تعمیرات بر روی خطوط و سوزن های علائمی ایستگاه / بلاک میانی به همراه مامور خط و سازه های فنی در محل عملیات حاضر و اقدامات لازم را به منظور حفظ و نگهداری تجهیزات اعمال نماید.

۲۹-۱۰ تجهیزات علائم الکتریکی ایستگاه باید حداقل به مدت چهار ساعت با استفاده از نیروی باطری ها به کار خود ادامه دهد چنانچه قطع برق بیش از چهار ساعت به طول انجامید مامور ارتباطات و علائم الکتریکی باید مراتب را به اطلاع مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC، اعلام نماید.

۲۹-۱۱ ابزارهای مامور شامل ابزارهای مکانیکی و اندازه گیری الکتریکی مرتبط می باشد که هنگام فعالیت در زمان کشیک باید همراه وی باشد.

۲۹-۱۲ مامور ارتباطات و علائم الکتریکی برای ورود به اتاق اینترلاکینگ موظف است نسبت به اخذ مجوز از مسئول/متصدی ترافیک یا مرکز CTC/RC اقدام و مراتب در دفاتر مربوط ثبت و امضاء نماید. (پیوست ۲۲)

۲۹-۱۳ ماموران ارتباطات و علائم الکتریکی که برای تعمیرات / نصب تجهیزات علائم الکتریکی یا ارتباطی در داخل بلاک انجام عملیات می نمایند موظف به نصب تابلوی مامور در خط می باشند.

۳۰- ناظر بارگیری و باربندی

۳۰-۱ ناظر بارگیری و باربندی : ماموری است که وظیفه نظارت بر بارگیری و باربندی صحیح واگن ها در مبادی بارگیری را بعهده دارد.

۳۰-۲ موظف به رعایت مقررات عمومی سیر و حرکت، مقررات حمل کالاهای خطرناک و دستورالعمل های بارگیری و باربندی محمولات می‌باشد. (پیوست ۲۳)

۳۰-۳ موظف به نظارت بر نحوه تخلیه، بارگیری و باربندی محمولات واگن ها می باشد.

۳۰-۴ موظف به نظارت بر توزین محمولات در واگن های بارگیری شده براساس مشخصات فنی واگن در شبکه ریلی می باشد.

۳۰-۵ موظف به نظارت بر رعایت گاباری بارگیری واگن ها، ظرفیت مجاز بارگیری واگن(مطابق با مشخصات بارگیری واگن)، بارمحوری خط، صفافی، تقسیم صحیح بار می باشد.

۳۰-۶ موظف است نظارت نماید که درب واگن ها پس از تخلیه و بارگیری توسط مامور/متصدی تخلیه و بارگیری بسته شود.

۳۰-۷ موظف به نظارت بر تخلیه اضافه بار واگن/اصلاح بارگیری و باربندی واگن های دارای اضافه بار یا کجی بار می باشد.

۳۰-۸ موظف به اطلاع رسانی کتبی به مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه (با رونوشت به مافوق) در خصوص عدم رعایت جدول فاصله گذاری واگن های حامل کالای خطرناک و توقف/همجواری واگن‌های حامل کالای خطرناک می باشد.

۳۰-۹ موظف است در مبداء بارگیری واگن های پلمب دار نظارت نماید که کلیه درب ها و دریچه ها مجهز به پلمب سالم شده و شماره پلمب های الصاقی بر روی واگن با بارنامه مطابقت داشته و همچنین در محل تخلیه واگن های پلمب دار نظارت نماید که پس از تخلیه کلیه پلمب ها از روی واگن خالی پاکسازی شوند.

فصل سوم
علائم و علامات

فصل سوم – علائم و علامات

۳۱- علائم

۳۱-۱ نمای سبز: این نما به مفهوم آزاد بودن مسیر برای حرکت وادامه سیر وسیله نقلیه ریلی تا نمای چراغ بعدی می باشد.

۳۱-۲ نمای سبز چشمک زن : به معنای مجوز اعزام وسیله از ایستگاه جهت عزیمت به خطوط انشعابی از بلاک می باشد.

۳۱-۳ نمای زرد : علامت احتیاط بوده و به منظور جلب توجه راننده وسیله نقلیه ریلی برای کاهش سرعت و آمادگی برای اجرای فرمان علامت بعدی می باشد.

۳۱-۴ نمای زرد چشمک زن : در هنگام مانور ارایه می گردد به منظور جلب توجه لکوموتیورانان و راهبران سایر وسائل نقلیه ریلی و مراقبت بیشتر است و بدین ترتیب اعلام می گردد که به خط اشغال/ خط کور/ خطی که مجهز به علائم الکتریکی نیست با حداکثر سرعت ۱۵ کیلومتر بر ساعت وارد می شوید.

۳۱-۵ نمای قرمز: این نما به مفهوم اعلام خطر و ایست کامل بوده وعبور از آن بدون اخذ مجوز ممنوع است.

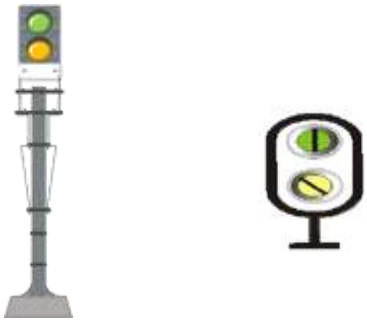
۳۱-۶ نمای قرمز چشمک زن : به معنای مجوز ورود وسیله نقلیه ریلی به خطوط غیر علائمی در ایستگاه دارای علائم الکتریکی و با حضور سوزنبان در محل اولین سوزن دستی با سرعت ۱۵ کیلومتر در ساعت می باشد.

۳۱-۷ چراغ خبری : این چراغ به منظور مطلع نمودن راهبر وسیله نقلیه ریلی از وضعیت نمای چراغ ورودی ایستگاه برای ورود به ایستگاه یا توقف پشت چراغ ورودی استفاده می‌شود.

مشخصات: این چراغ پایه بلند، در بلاک و قبل از چراغ ورودی ایستگاه نصب می‌شود ودارای دو نمای سبز و زرد میباشدکه نمای سبزآن به مفهوم سبز یا زرد بودن نمای چراغ بعدی است و نمای زرد آن به مفهوم قرمز بودن نمای چراغ بعدی میباشد.

محل نصب: این چراغ در فاصله ۱۳۵۰ متری چراغ ورودی هر دو طرف ایستگاه و درسمت راست خط(جهت حرکت وسایل نقلیه ریلی) نصب می‌شود.

تبصره : با توجه به موقعیت منطقه و نوع سیستم علائم الکتریکی فاصله این چراغ نباید کمتر از ۹۰۰ متر باشد.

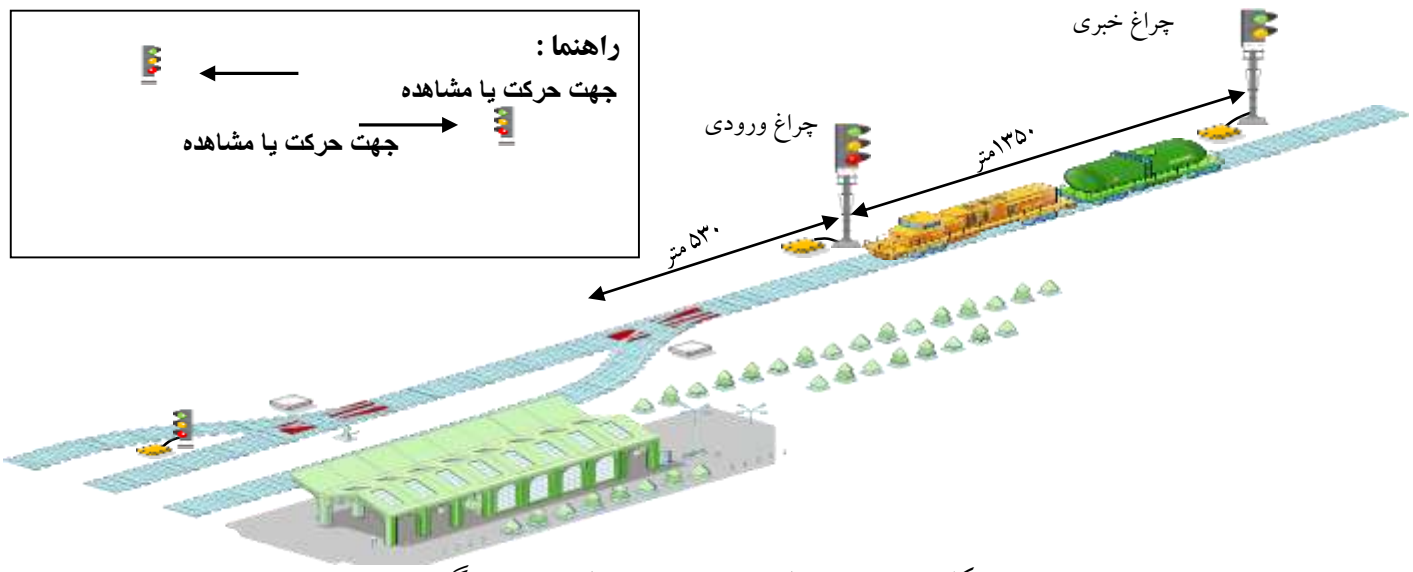


شکل ۱ - چراغ خبری

۳۱-۸ چراغ ورودی: از این چراغ به منظور صدور فرمان به راهبر وسیله نقلیه ریلی برای ورود به ایستگاه یا توقف استفاده میشود.

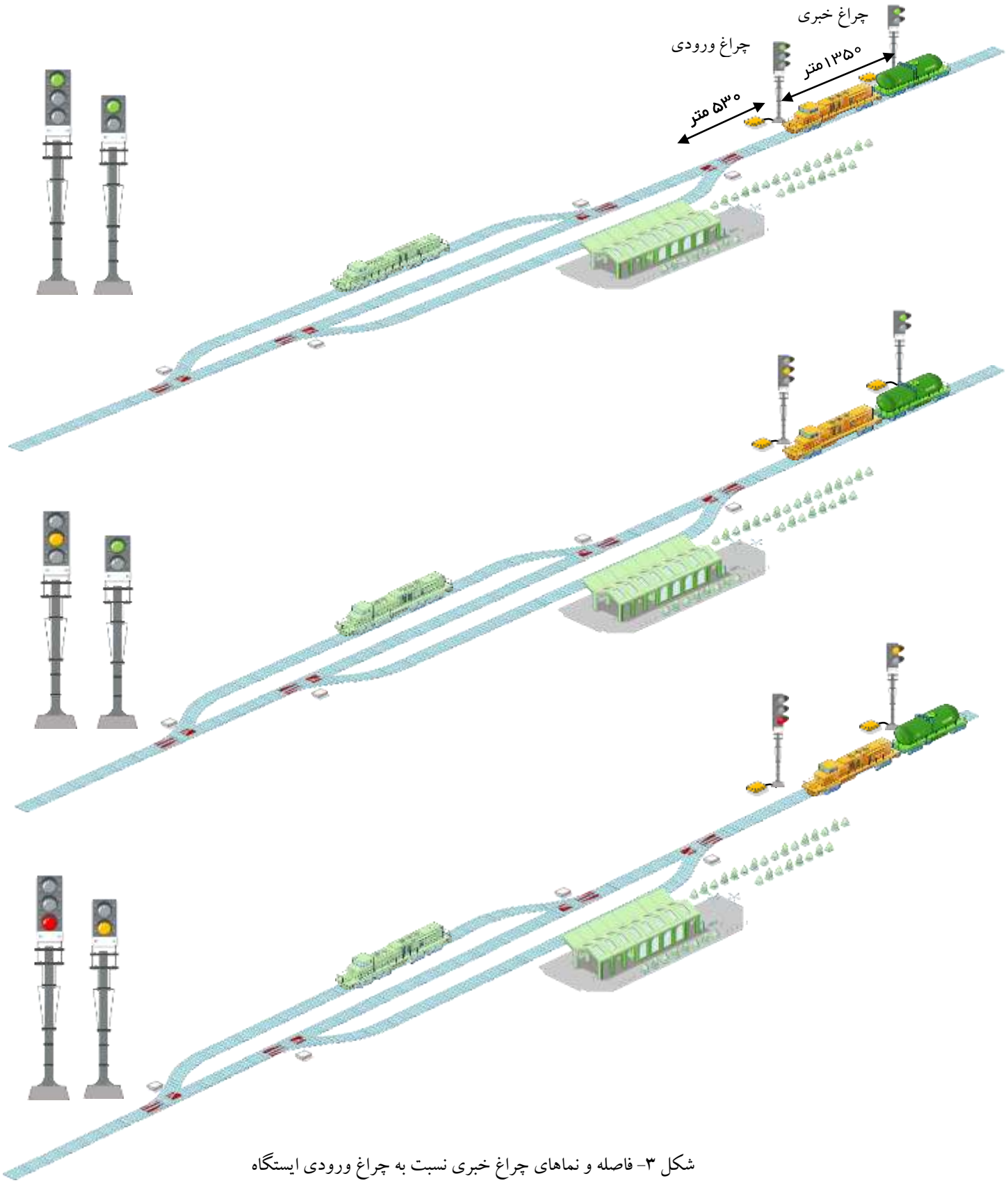
مشخصات: چراغی است پایه بلندکه دارای سه نمای سبز، زرد و قرمز میباشد.

محل نصب: این چراغ در فاصله حداقل ۵۳۰ متری سوزن ورودی دو طرف ایستگاه ودرسمت راست خط(جهت حرکت) نصب می‌شود این چراغ به منزله علامت حدود ایستگاه می باشد.



شکل ۲ - فاصله چراغ خبری نسبت به چراغ ورودی ایستگاه

تبصره : با توجه به موقعیت منطقه و نوع سیستم علائم الکتریکی فاصله این چراغ نباید کمتر از ۴۰۰ متر باشد.

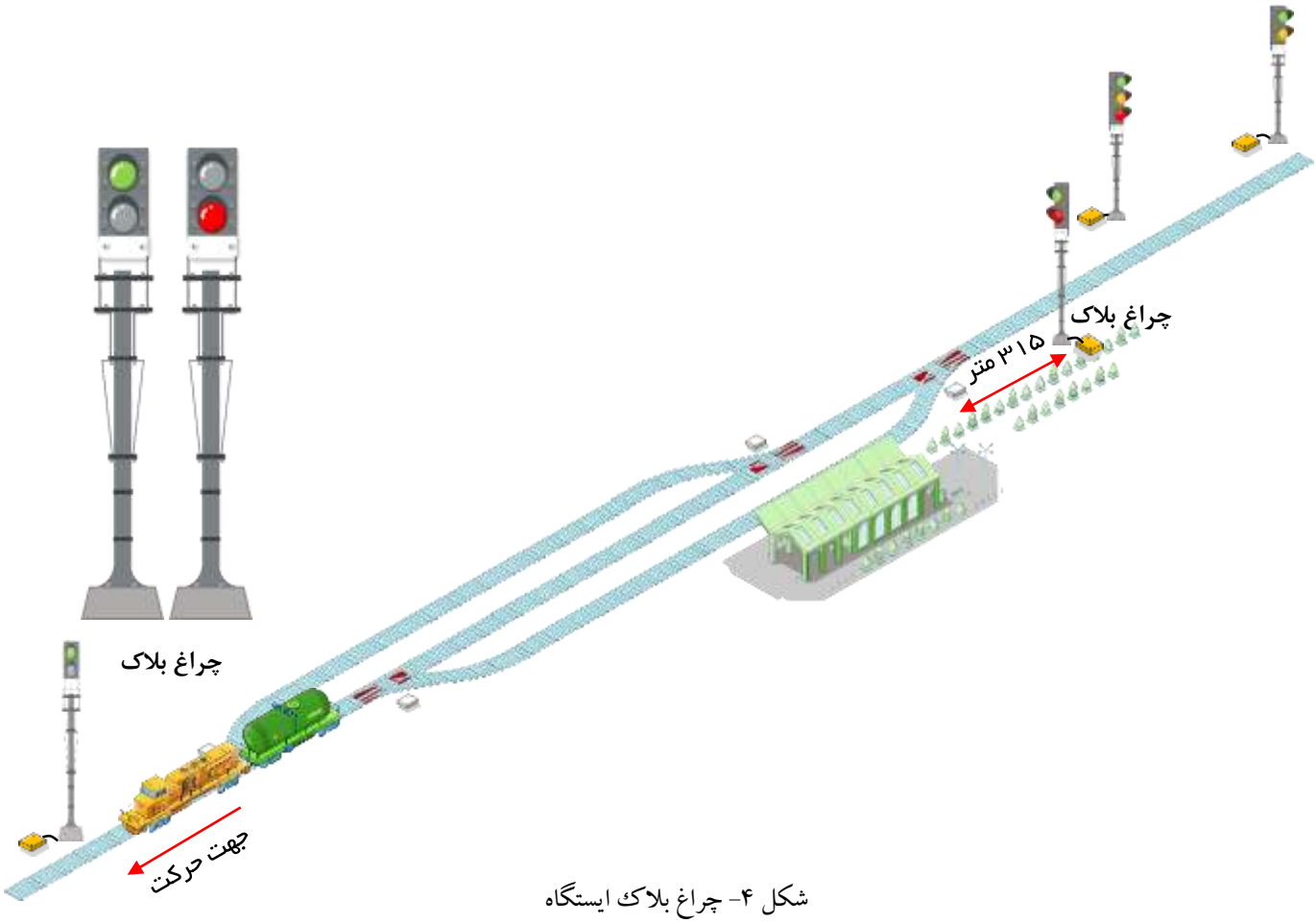


شکل ۳- فاصله و نماهای چراغ خبری نسبت به چراغ ورودی ایستگاه

۹-۳۱ چراغ بلاک: از این چراغ به منظور اطلاع رسانی وصدور فرمان به راهبر وسیله نقلیه ریلی برای خروج از حدود ایستگاه و سیر در بلاک تا چراغ بعدی استفاده می‌شود.

مشخصات: چراغی است پایه بلند که دارای دو نمای سبز و قرمز میباشد.

محل نصب: این چراغ در فاصله ۳۱۵ متری سوزن خروجی دو سمت ایستگاه و در سمت راست خط(جهت حرکت وسیله نقلیه ریلی) نصب می‌شود.



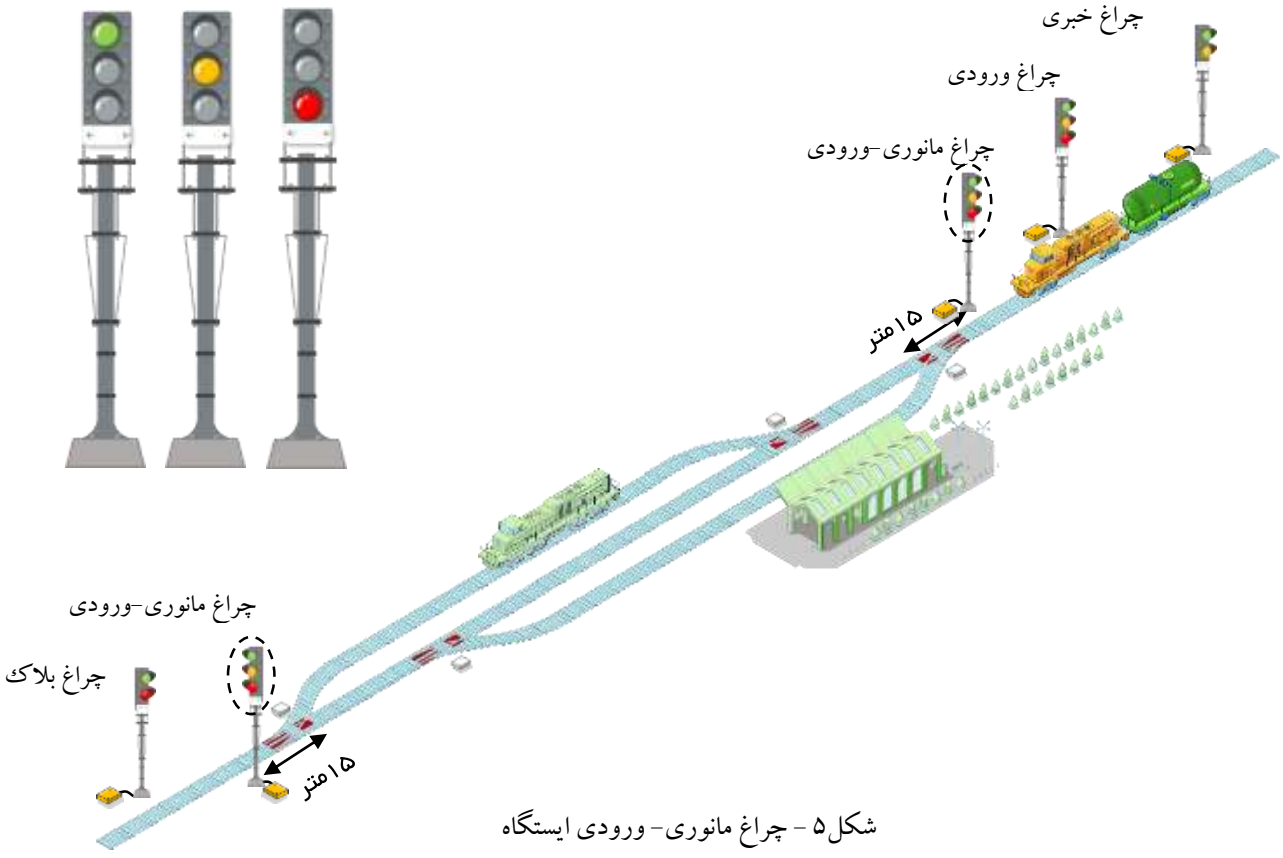
شکل ۴- چراغ بلاک ایستگاه

۱۰-۳۱ چراغ مانوری- ورودی : چراغی است که به منظور انجام عملیات مانور از آن استفاده می‌شود و در هنگام ورود وسیله نقلیه ریلی به خطوط دارای سیستم علائم الکتریکی، نمای آن از نمای چراغ ورودی ایستگاه تبعیت میکند و در هنگام ورود به خطوط غیرعلائمی نمای آن بصورت قرمز چشمک زن خواهد بود.

مشخصات: این چراغ روی پایه بلند نصب می‌شود و دارای سه نمای سبز، زرد و قرمز میباشد.

تبصره-در محورهای مجهز به اینترلاکینگ رله‌ای نیپون سیگنال و در ایستگاه هایی که عملیات تنظیم و تشکیل قطار انجام می‌شود، این چراغ فقـط روی پایه کوتاه نصب می‌باشد.

محل نصب: این چراغ درفاصله ۱۵ متری سوزن ورودی دو طرف ایستگاه و در سمت راست خط(جهت حرکت) نصب می‌شود.



شکل۵ - چراغ مانوری- ورودی ایستگاه

۱۱-۳۱ چراغ حرکت : از این چراغ برای صدور فرمان به راهبر وسیله نقلیه ریلی برای حرکت از ایستگاه، توقف یا مانور وسیله نقلیه ریلی متناسب با نمای ارایه شده استفاده می‌شود.

مشخصات : این چراغ، دارای سه نمای سبز، زرد و قرمز می باشد که در خطوط فرعی ایستگاه به صورت پایه کوتاه و در خطوط اصلی ایستگاه به صورت پایه بلند می‌باشد.

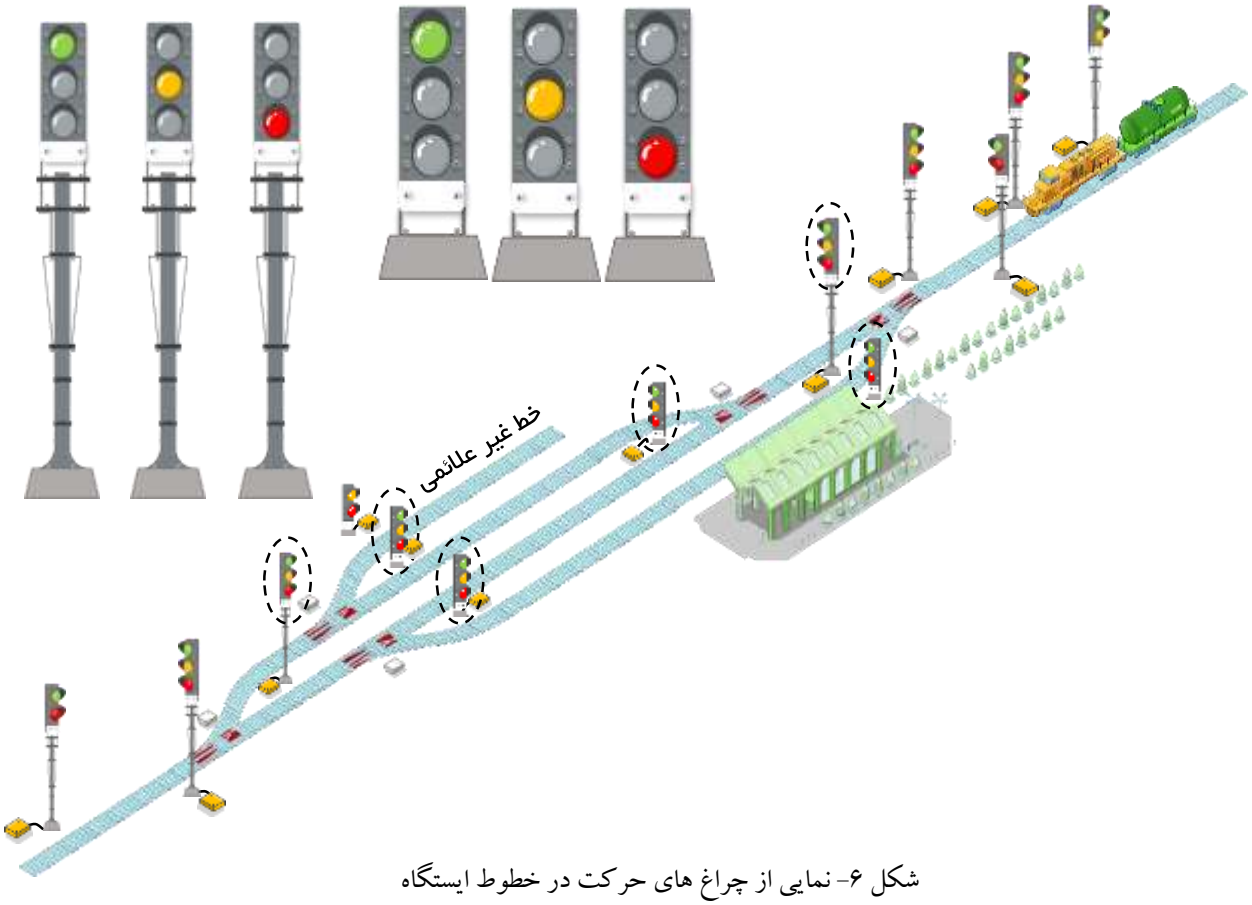
تبصره ۱- در ایستگاه هایی که دارای چراغ بلاک می باشد نمای سبز چراغ حرکت به مفهوم سبز بودن چراغ بلاک و مجوز سیر تا چراغ بلاک می باشد و چنانچه در مواقع اعزام وسیله این چراغ قادر به ارایه نمای سبز نباشد درصورت سبز بودن چراغ بلاک می توان با نمای زرد این چراغ تا چراغ بلاک ادامه سیر داد و با توجه به نمای سبز چراغ بلاک ادامه سیر داد.

تبصره۲ - در ایستگاه های فاقد چراغ بلاک ، نمای سبز رنگ ارایه شده توسط این چراغ به منزله ورود به بلاک و ادامه سیر تا ایستگاه بعدی می باشد.

تبصره ۳- در محورهای مجهز به اینترلاکینگ رله ای نیپون سیگنال، این چراغ در ایستگاه هایی که انجام عملیات مانور در آن ها تعریف شده است، دارای سه نما و در سایر ایستگاه ها دارای دو نمای قرمز و سبز می‌باشد که نمای سبز آن به منزله ورود به بلاک می باشد.

تبصره ۴- برای آندسته از خطوط فرعی منشعب از خطوط اصلی ایستگاه که پیش بینی چراغ سه نمای حرکت گردیده است کلیه الزامات این بند برای آن صادق است.

محل نصب : در محل دگاژ و در سمت راست هرخط ایستگاه (جهت حرکت وسیله نقلیه ریلی) نصب می‌شود.

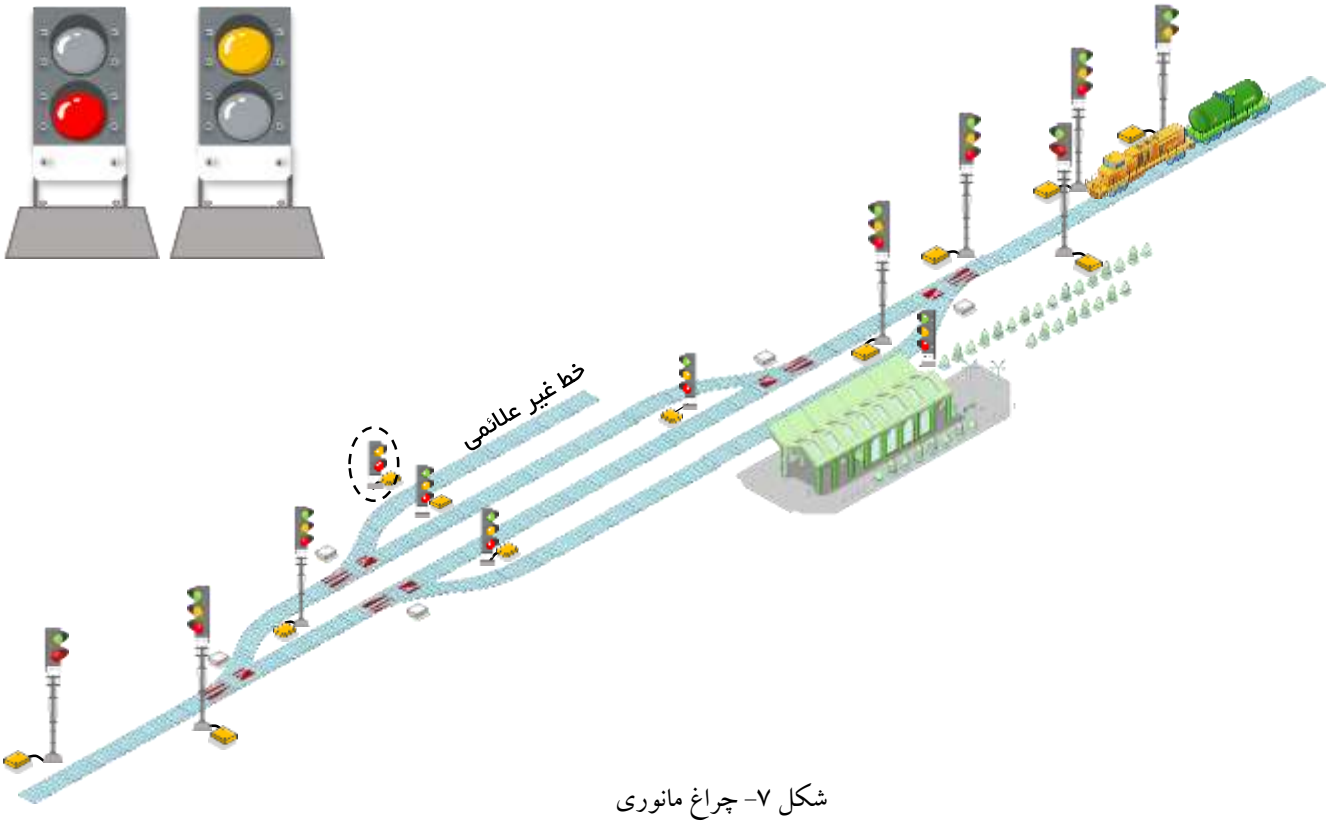


شکل ۶- نمایی از چراغ های حرکت در خطوط ایستگاه

۱۲-۳۱ چراغ مانوری : از این چراغ برای صدور فرمان به راهبر وسیله نقلیه ریلی به هنگام عملیات مانور در خطوط ایستگاه و خطوطی انشعابی ایستگاه استفاده میشود.

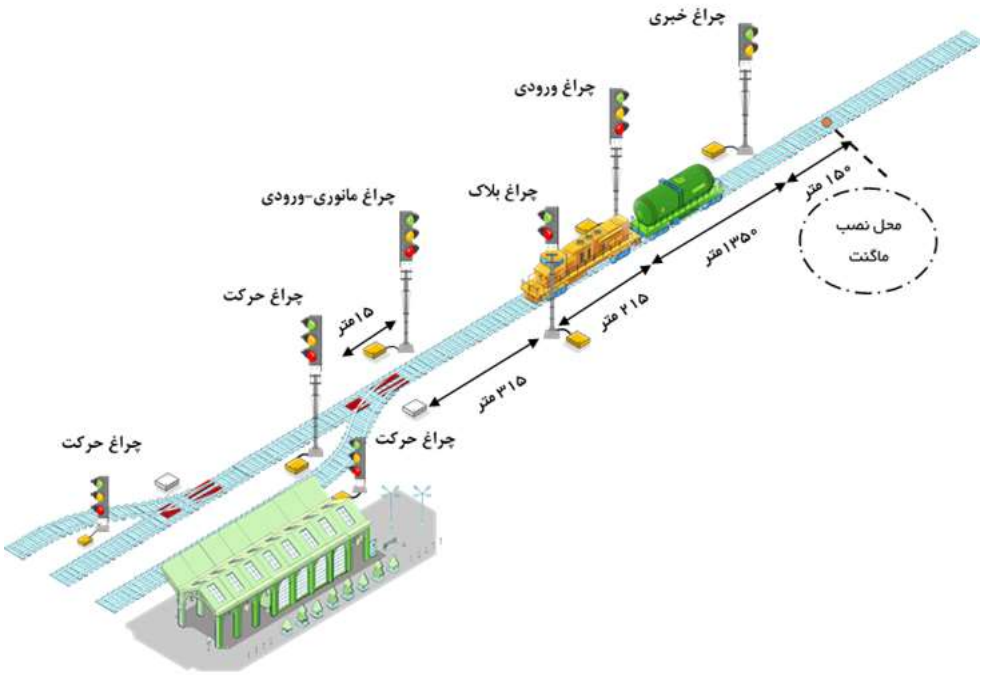
مشخصات: این چراغ پایه کوتاه بوده و دارای دو نمای زرد و قرمز میباشد.

محل نصب: این چراغ در خطوط ایستگاه، در دگاژ علائمی ودر مرز خطوط علائمی و غیرعلائمی نصب می‌شود.



شکل ۷- چراغ مانوری

۳۱-۱۳ فاصله های نصب چراغ های علائم الکتریکی نسبت به یکدیگر

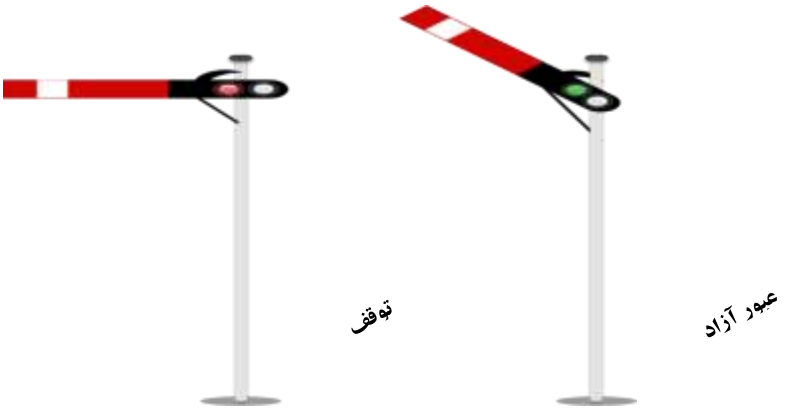


شکل۸- فاصله های نصب چراغ های علائم الکتریکی نسبت به یکدیگر

۳۱-۱۴ ماگنت : وسیله ای آهن ربایی است که به منظور هشدار به راهبر لکوموتیو/ قطار به هنگام نزدیک شدن لکوموتیو/ قطار به ایستگاه مورد استفاده قرار می گیرد، به عبارتی به محض عبور لکوموتیو از روی آن، ترمزخودکار (سیگنال) لکوموتیو فعال شده و نزدیک شدن به ایستگاه را به راهبر هشدار می دهد.

محل نصب : در ایستگاه های مجهز به علائم الکتریکی، این قطعه دربلاک و درفاصله۱۵۰ متری چراغ خبری و در ایستگاه های فاقد علائم الکتریکی، درفاصله ۱۵۰ متری از علامت نزدیک شدن به ایستگاه در داخل خط نصب می‌شود.

۱۵-۳۱ سیمافور : از این علامت برای اطلاع رسانی در خصوص ورود/ توقف به راهبر وسیله نقلیه ریلی در محورهای مجهز به دستگاه میله راهنما استفاده می‌شود.

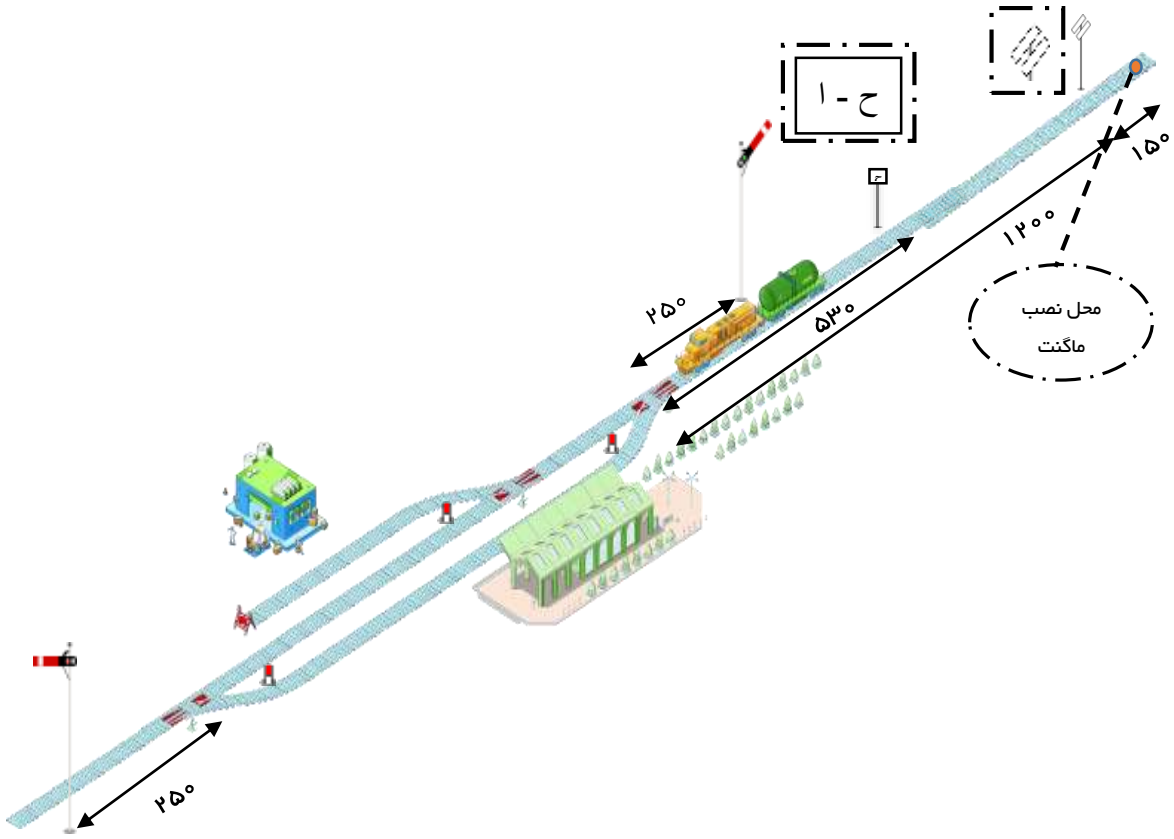


شکل ۹- سیمافور

تبصره- چنانچه بازوی متحرک نسبت به پایه سیمافور، زاویه ۱۳۵ درجه داشته باشد، به مفهوم این است که وسیله نقلیه ریلی می تواند با علامت سوزنبان از تا تابلوی حدود ایستگاه عبور نموده و به خط قبولی ایستگاه وارد شود و چنانچه زاویه ۹۰ درجه داشته باشد به مفهوم ایست بوده و وسیله نقلیه ریلی باید قبل از تابلوی حدود ایستگاه متوقف شود.

مشخصات : عبارت است از پایه ای به ارتفاع ۶ مترکه در انتهای فوقانی آن بازوی متحرک شبرنگی به طول ۱۲۰سانتیمترکه به سمت خط قرار دارد.

محل نصب : این علامت حداکثر در فاصله ۲۵۰ متری سوزن ورودی دو طرف ایستگاه ودرسمت راست خط (در جهت ورود به ایستگاه) نصب می‌شود.



شکل ۱۰- فاصله سیمافور تا سوزن ورودی

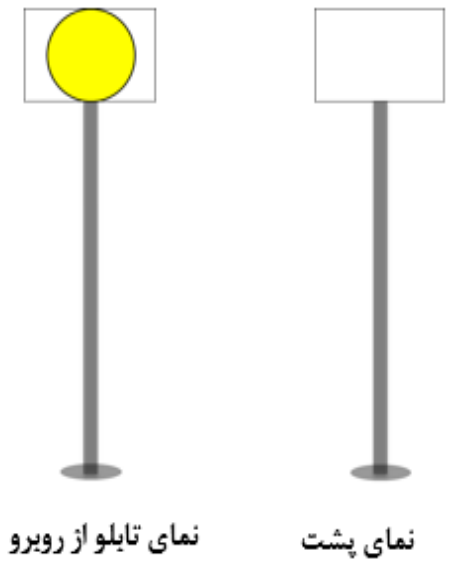
۳۲- تابلوها

۳۲-۱ تابلوها و علامت ها عبارتند از نشانه‌هایی که به طور قراردادی به منظور انتقال اخبار و فرمان ها و هشدار در مورد شرایط پیش رو در راه آهن به کار می رود و رعایت آن الزامی است.

۳۲-۲ اندازه اشکال و نوع نوشتار و هم چنین جنس تابلو ها و علامات، توسط ادارات کل خط و سازه های فنی و ایمنی و نظارت بر شبکه بروزرسانی و جهت اجرا ابلاغ می گردد.

۳۲-۳ تابلوی نزدیک شدن به محل تقلیل سرعت: این تابلو مربعی شکل به رنگ سفید که دایره زرد شبرنگی با حاشیه سیاه در مرکز آن است و به منظور مطلع نمودن راهبر وسیله نقلیه ریلی ازنزدیک شدن به محل تقلیل سرعت استفاده می‌شود.

محل نصب : فاصله تابلوی"نزدیک شدن به محل تقلیل سرعت" تا اولین تابلوی"تقلیل سرعت" در مسیر حرکت وسیله نقلیه ریلی ۱۰۰۰ متر می باشد.



شکل۱۱- تابلوی نزدیک شدن به محل تقلیل سرعت

۳۲-۴ تابلوی تقلیل سرعت : تابلویی است که نمایانگر الزام به اعمال کاهش سرعت به منظور سیر ایمن وسیله نقلیه ریلی در محدوده تعیین شده است و بر دو نوع ۱۵ و ۳۰ کیلومتر بر ساعت می باشد.

۳۲-۵ تابلوی تقلیل سرعت ۱۵کیلومتر بر ساعت : این تابلو از دو صفحه دایره ای شکل به هم چسبیده که طرف رو به راهبر هنگام نزدیک شدن به محل خرابی خط به رنگ زرد شبرنگ با حاشیه سفید و پشت آن سبز با حاشیه سفید می باشد و همواره قبل از این تابلو باید تابلوی تقلیل سرعت ۳۰ کیلومتر بر ساعت نصب شود و وسایل نقلیه ریلی درمجاورت این تابلو، می بایست سرعتی حداکثر برابر با ۱۵ کیلومتربرساعت داشته باشند.

طرف سبز رنگ تابلو نصب شده در سمت چپ به منظور اطلاع رسانی به راهبر وسیله نقلیه ریلی از رفع تقلیل سرعت و امکان افزایش سرعت تا میزان مقرر می باشد. افزایش سرعت باید پس از عبور آخرین محور وسیله نقلیه ریلی از مقابل تابلوی رفع تقلیل سرعت صورت پذیرد.

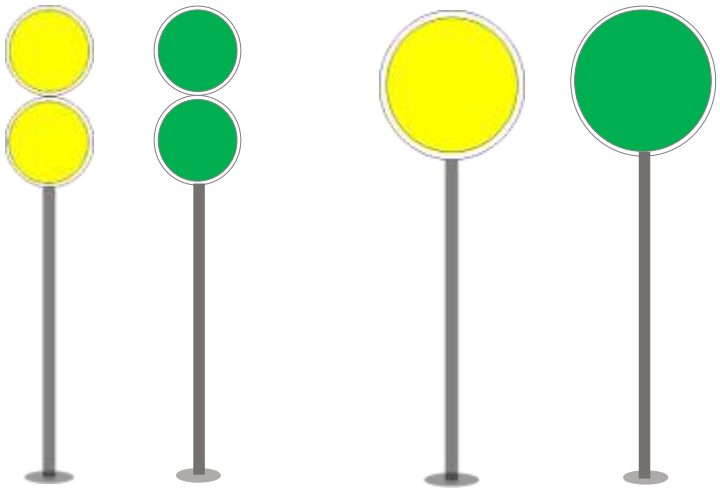
محل نصب: در محور های یک خطه، این تابلو در فاصله ۱۰۰ متری طرفین محل خرابی در ورود به محل تقلیل سرعت در سمت راست خط و در خروج از محل تقلیل سرعت در سمت چپ خط نصب می‌گردد.در محورهای دوخطه تابلوهای ورود به وخروج از محل تقلیل سرعت در سمت راست خط نصب می گردد.

تبصره : در محورهای دوخطه هنگام اعزام وسیله نقلیه ریلی از بلاک نامتعارف راهبر موظف به رعایت تابلوهای سمت چپ خود می باشد.

۳۲-۶ تابلوی تقلیل سرعت ۳۰ کیلومتر بر ساعت : تابلویی دایره شکل که طرف رو به راهبر، هنگام نزدیک شدن به خرابی،به رنگ زرد شبرنگ با حاشیه سفید و پشت آن سبز با حاشیه سفید است و بر روی پایه ای که به منظور اعلام کاهش سرعت وسایل نقلیه ریلی تا حداکثر ۳۰ کیلومتر بر ساعت، در دو طرف محل تقلیل سرعت نصب می‌گردد. وسیله نقلیه ریلی باید در مجاورت این تابلو سرعتی حداکثر برابر با۳۰ کیلومتر برساعت داشته باشد.

۱-چنانچه این تابلو قبل از علامت تقلیل سرعت ۱۵ کیلومتربرساعت نصب گردد به منزله اخطار نزدیک شدن به تابلو تقلیل سرعت ۱۵ کیلومتربرساعت می‌باشد.

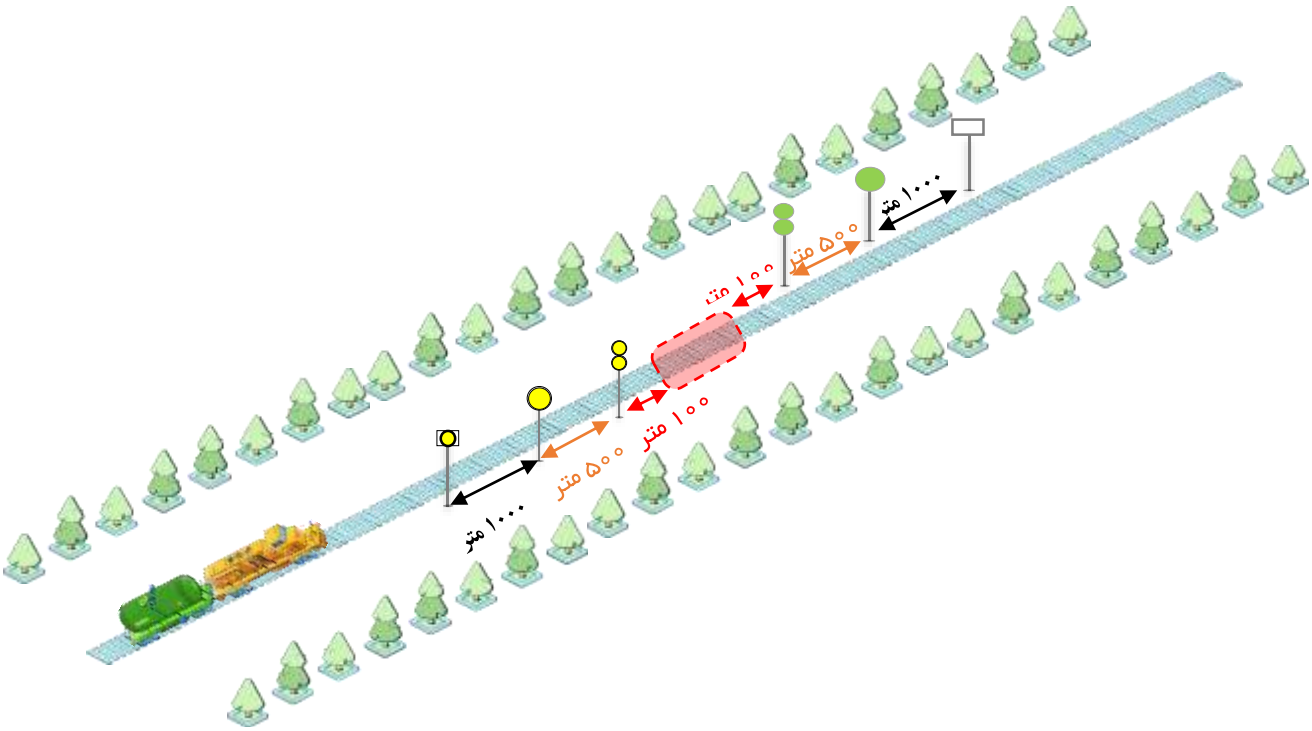
۲- طرف سبز رنگ تابلو، به منظور اطلاع رسانی به راهبر وسیله نقلیه ریلی از رفع تقلیل سرعت و امکان افزایش سرعت تا میزان مقرر می باشد. افزایش سرعت باید پس از عبور آخرین محور وسیله نقلیه ریلی از مقابل تابلوی رفع تقلیل سرعت صورت پذیرد.



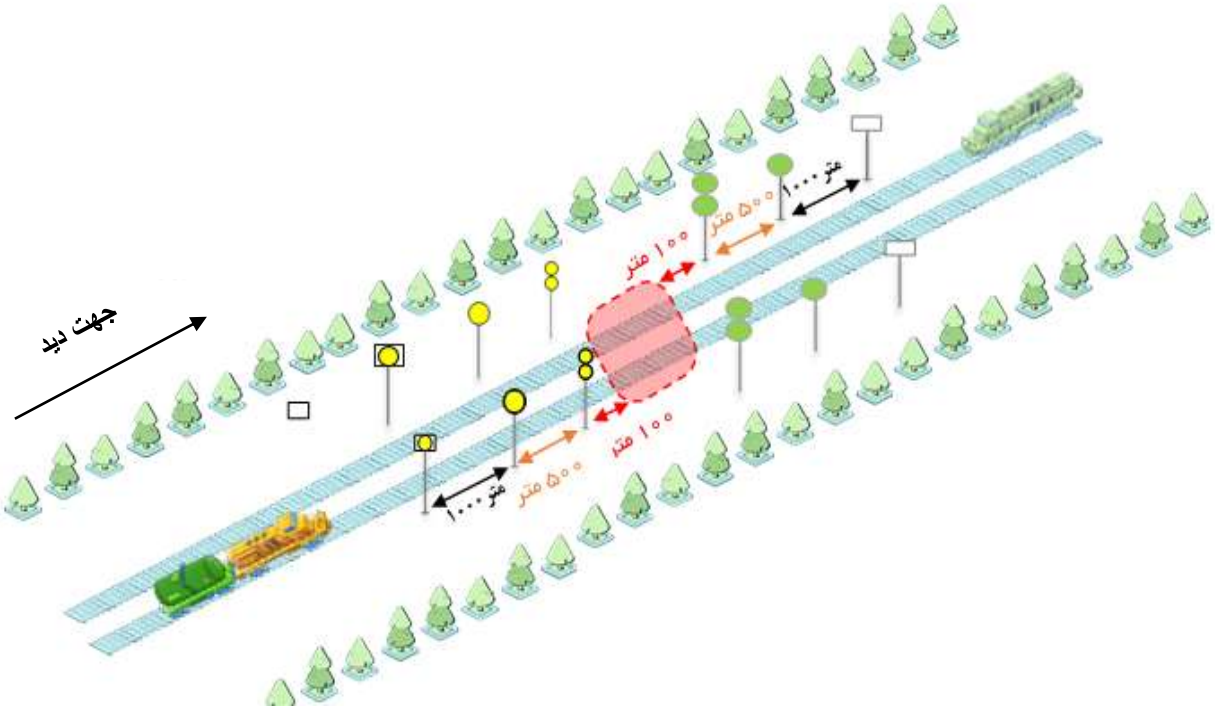
شکل ۱۲ - تابلوهای تقلیل سرعت ۱۵ و ۳۰ کیلومتر بر ساعت

محل نصب : در محور های یک خطه، این تابلو در فاصله ۶۰۰ متری طرفین محل خرابی در ورود به محل تقلیل سرعت در سمت راست خط و در خروج از محل تقلیل سرعت در سمت چپ خط نصب می گردد.در محورهای دوخطه تابلوهای ورود به وخروج از محل تقلیل سرعت در سمت راست خط نصب می گردد.

تبصره : در محورهای دوخطه هنگام اعزام وسیله نقلیه ریلی از بلاک نامتعارف راهبر موظف به رعایت تابلوهای سمت چپ خود می باشد.



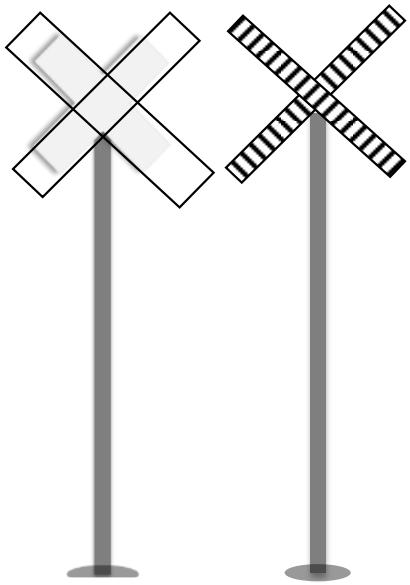
شکل ۱۳- ترتیب نصب تابلوها در محدوده تقلیل سرعت در محورهای یک خطه



شکل ۱۴- ترتیب نصب تابلوها در محدوده تقلیل سرعت در محورهای دو یا چند خطه

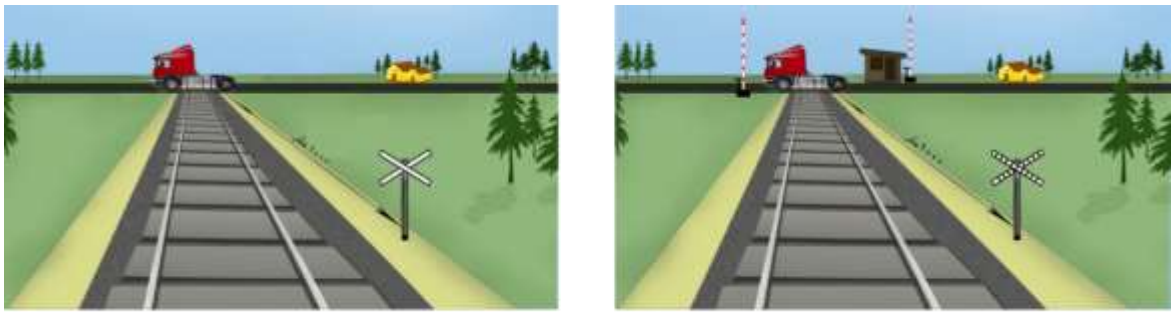
۳۲-۷ تابلوهای گذرگاه همسطح (محل تقاطع خطوط ریلی با جاده) : از این تابلوها برای مطلع نمودن راهبران وسیله نقلیه ریلی و جاده ای، از نزدیک شدن به گذرگاه استفاده می‌شود. بر دو نوع ریلی و جاده ایی است.

تابلوگذرگاه ریلی : عبارت است از دو صفحه مستطیل شکل متقاطع سفید رنگ(برای گذرگاه بدون راهبند) یا هاشوردار (برای گذرگاه با راهبند) که بر روی پایه‌ای نصب می شود.



علامت گذرگاه هم سطح بدون راهبند علامت گذرگاه هم سطح با راهبند

شکل۱۵- علامت گذرگاه هم سطح (در کنار ریل)

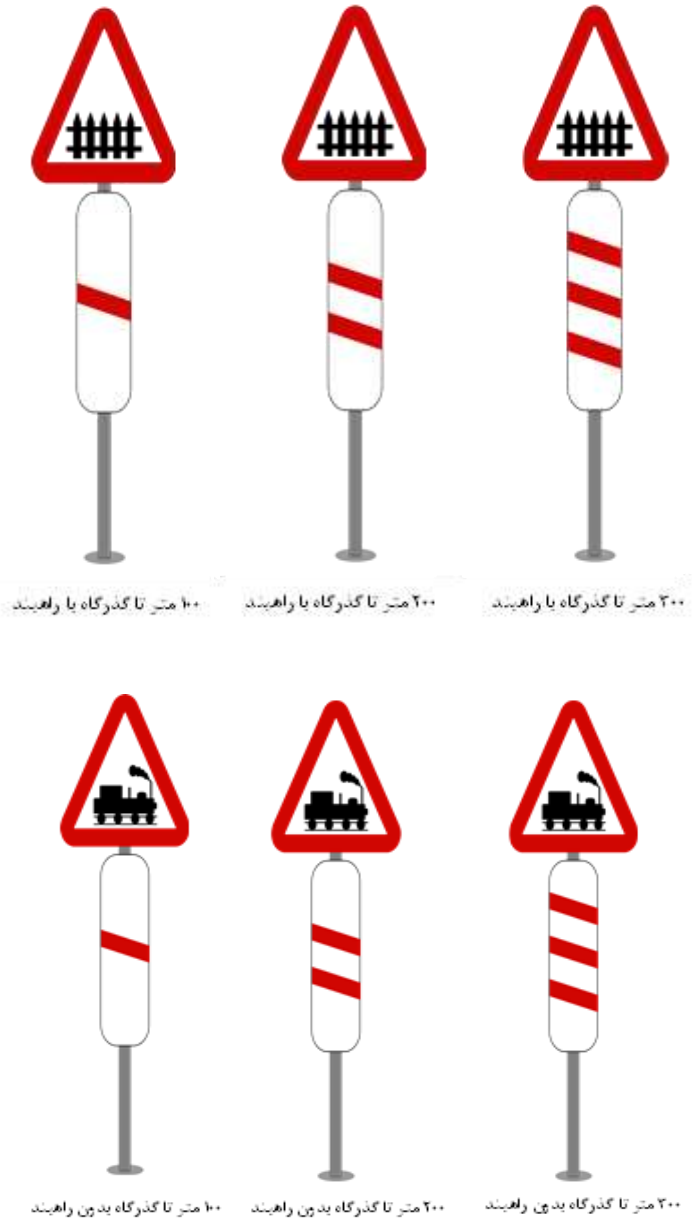


گذرگاه هم سطح بدون راهبند گذرگاه هم سطح با راهبند

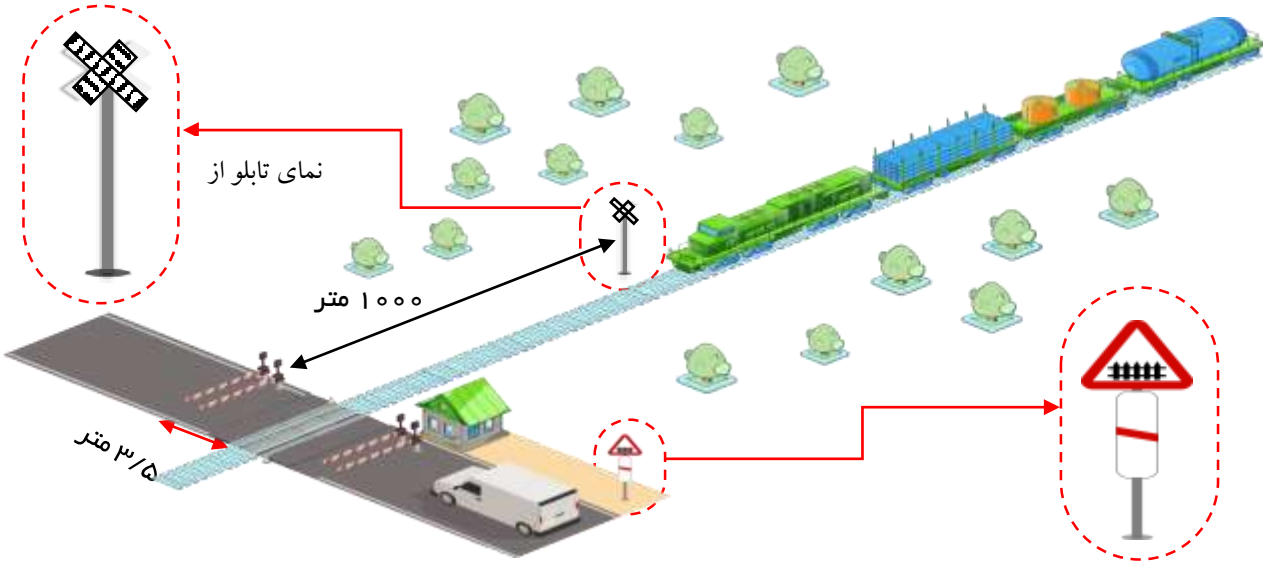
شکل ۱۶ - فاصله علامت گذرگاه تا گذرگاه همسطح

محل نصب : این تابلو در فاصله ۱۰۰۰ متری گذرگاه هم سطح، در محور های یک خطه، در سمت راست خط رو به افزایش کیلومتر و در محورهای دو خطه، در سمت راست خط(در جهت حرکت وسایل نقلیه ریلی) نصب می‌شود.

تابلو گذرگاه جاده ای : تابلویی دو قسمتی در حاشیه جاده است که قسمت بالایی صفحه مثلثی شکل با رنگ سفید و حاشیه قرمز و بر روی آن تصویر لکوموتیو(برای گذرگاه بدون راهبند) یا مانع(برای گذرگاه با راهبند) ترسیم شده است و قسمت پایینی صفحه ای مستطیل شکل سفیدرنگ با خطوط مورب قرمزرنگ که بیانگر فاصله (۳۰۰ متر،۲۰۰ متر و ۱۰۰ متر) تا گذرگاه می باشد.

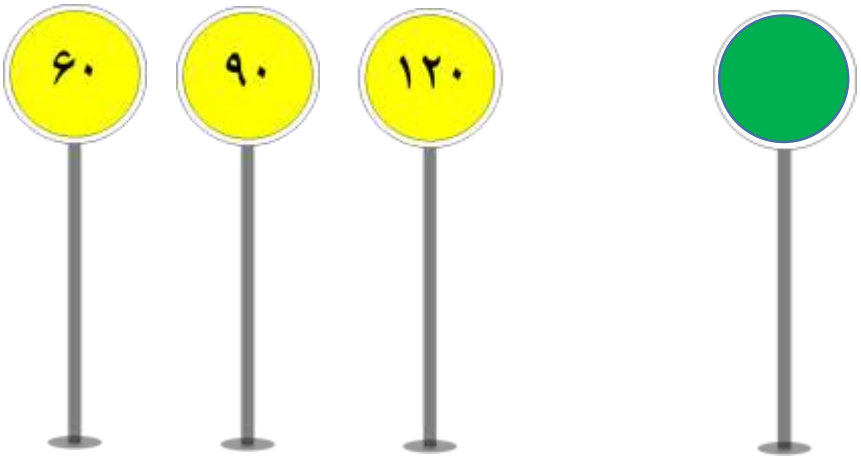


شکل ۱۷- تابلوی گذرگاه با راهبند و بدون راهبند برای جاده



شکل ۱۸- تابلوی گذرگاه با راهبند برای راه آهن و راه جاده ای

۳۲-۸ تابلوی محدودیت سرعت : تابلویی است دایره شکل که طرف رو به راهبر، هنگام نزدیک شدن به منطقه محدودیت سرعت، به رنگ زرد شبرنگ با حاشیه سفید و طرف پشت آن سبز با حاشیه سفید بر روی پایه ای نصب و به منظور کاهش سرعت وسیله نقلیه ریلی تا عدد درج شده روی تابلو می باشد و وسیله نقلیه ریلی باید درمجاورت این تابلو سرعتی حداکثر برابر با همان عدد درج شده روی تابلو را داشته باشد.



نمای جلوی تابلو های محدودیت **نمای پشت تابلو**

شکل ۱۹ - تابلوهای محدودیت سرعت

۱- تابلوهای محدودیت سرعت شامل سرعت های ۶۰، ۹۰ و ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت است. این تابلوها در دو طرف محل‌هایی نصب می‌گردد که سرعت وسیله نقلیه ریلی در آن محل باید از سرعت اعلامی در آن محور کمتر باشد.

۲- محدودیت سرعت باید در ریز برنامه حرکت قطار های مسافری ذکر شود و برای محدودیت سرعت ۶۰ کیلومتر بر ساعت آن دسته از قطارهای باری که مجوز سیر با سرعت ۸۰ کیلومتر بر ساعت را دارا می باشند می بایست در حکم احتیاط قید گردد.

۳- طرف سبز رنگ تابلو به منظور اطلاع رسانی به راهبر وسیله نقلیه ریلی از رفع محدودیت سرعت و امکان افزایش سرعت تا میزان مقرر می باشد. افزایش سرعت باید پس از عبور آخرین محور وسیله نقلیه ریلی از مقابل این تابلو صورت پذیرد.

محل نصب: در محور های یک خطه، این تابلو بر اساس جدول شماره ۱ طرفین محل محدودیت سرعت در سمت راست خط و در خروج از محل محدودیت سرعت در سمت چپ خط نصب می گردد.در محورهای دوخطه تابلوهای ورود به وخروج از محل محدودیت سرعت در سمت راست خط نصب می‌گردد.

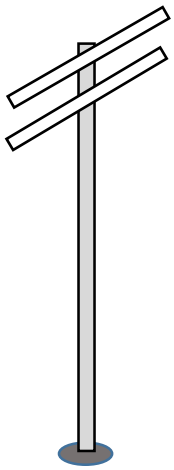
جدول -۱- فاصله نصب "تابلوی محدودیت سرعت" تا " محل محدودیت سرعت"

سرعت بلاک	تابلوی محدودیت سرعت	فاصله بین تابلوی "محدودیت سرعت" تا "محل محدودیت سرعت" به متر
۱۶۰	۱۲۰	۵۰۰
	۹۰	۸۰۰
	۶۰	۱۰۰۰
۱۴۰	۱۲۰	۳۰۰
	۹۰	۶۰۰
	۶۰	۹۰۰
۱۲۰	۹۰	۴۵۰
	۶۰	۷۰۰
۹۰	۶۰	۴۰۰

۳۲-۹ تابلوی نزدیک شدن به ایستگاه: از این تابلو برای مطلع نمودن ماموران موظف وسایل نقلیه ریلی از نزدیک شدن به ایستگاه های فاقد علائم الکتریکی استفاده می‌شود.

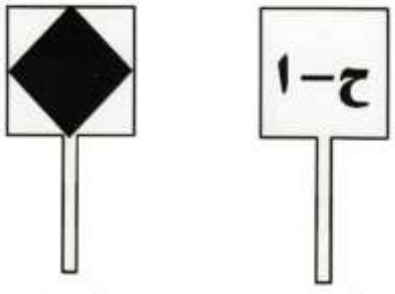
محل نصب : این تابلو در فاصله ۱۲۰۰ متری سوزن ورودی ، در محورهای یک خطه، در سمت راست خط نصب می‌شود و در محورهای دو خطه، در سمت راست خط(در جهت حرکت وسایل نقلیه ریلی) نصب می شود.





شکل ۲۰- علامت نزدیک شدن به ایستگاه شکل ۲۱ - فاصله علامت نزدیک شدن به ایستگاه تا سوزن ورودی

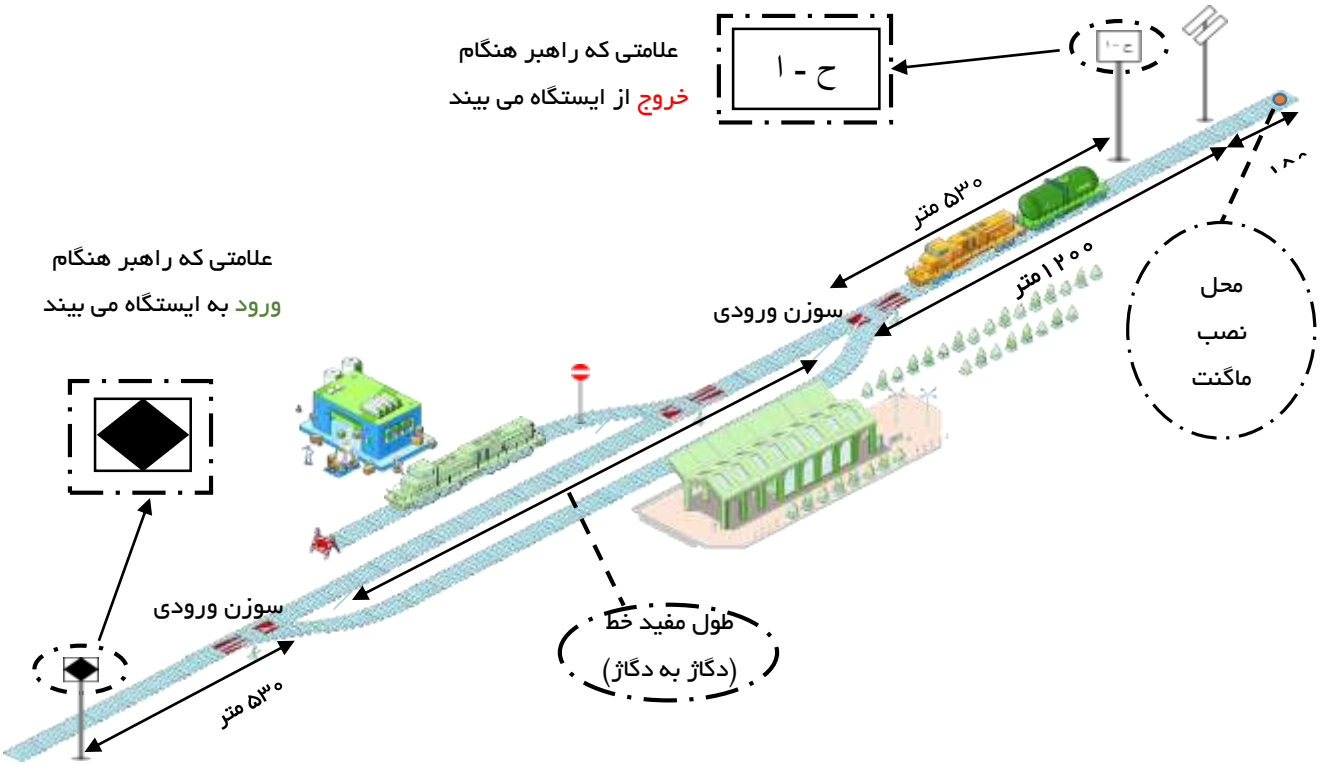
۳۲-۱۰ تابلوی حدود ایستگاه : تابلویی مربعی شکل است که نما از سمت بلاک لوزی به رنگ مشکی داخل مربع سفید و نمای سمت ایستگاه سفید رنگ با حروف ح - ا نمایش داده شود از این تابلو برای ایستگاه های دارای سیستم جواز راه آزاد و سیستم میله راهنما که فاقد تجهیزات علائم الکتریکی هستند استفاده می‌شود.



نما از سمت بلاک نما از سمت ایستگاه

شکل۲۲- تابلوی حدود ایستگاه

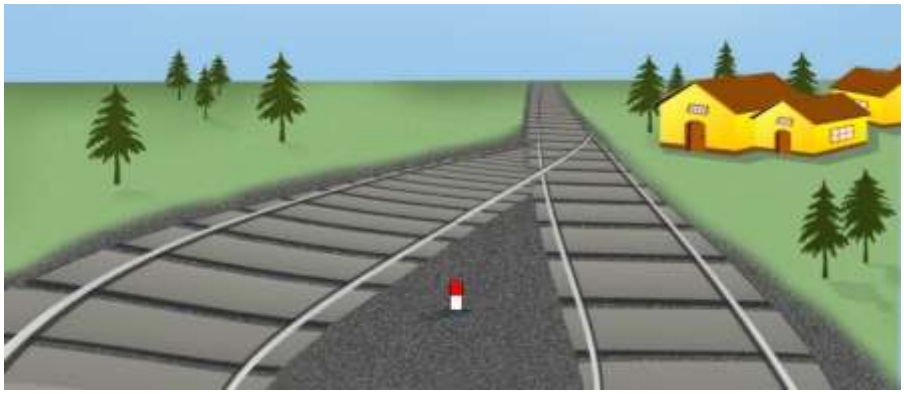
محل نصب: این تابلو در فاصله ۵۳۰ متری از سوزن ورودی ایستگاه های فاقد تجهیزات علائم الکتریکی، در محور های یک خطه، در سمت راست خط نصب می شود و در محورهای دو خطه، در سمت راست خط(در جهت حرکت وسایل نقلیه ریلی) نصب می شود.



شکل ۲۳- تابلوی حدود ایستگاه و فاصله آن تا سوزن ورودی ایستگاه

۳۲-۱۱ تابلوی حدود ایستگاه به منزله ایست بوده و مادامی که علامت آزاد از سر سوزن (علامت دستی یا بی سیم یا پرچم سبز توسط سوزنبان) دریافت نشود، وسیله نقلیه ریلی باید پشت تابلوی حدود ایستگاه متوقف شود.

۱۲-۳۲ علامت دگاژ(حریم تلاقی دو خط) : به منظور نمایش آخرین نقطه امن توقف وسیله نقلیه ریلی بین دو خط مجاور منتهی به یک سوزن ایستگاه استفاده می‌شود.



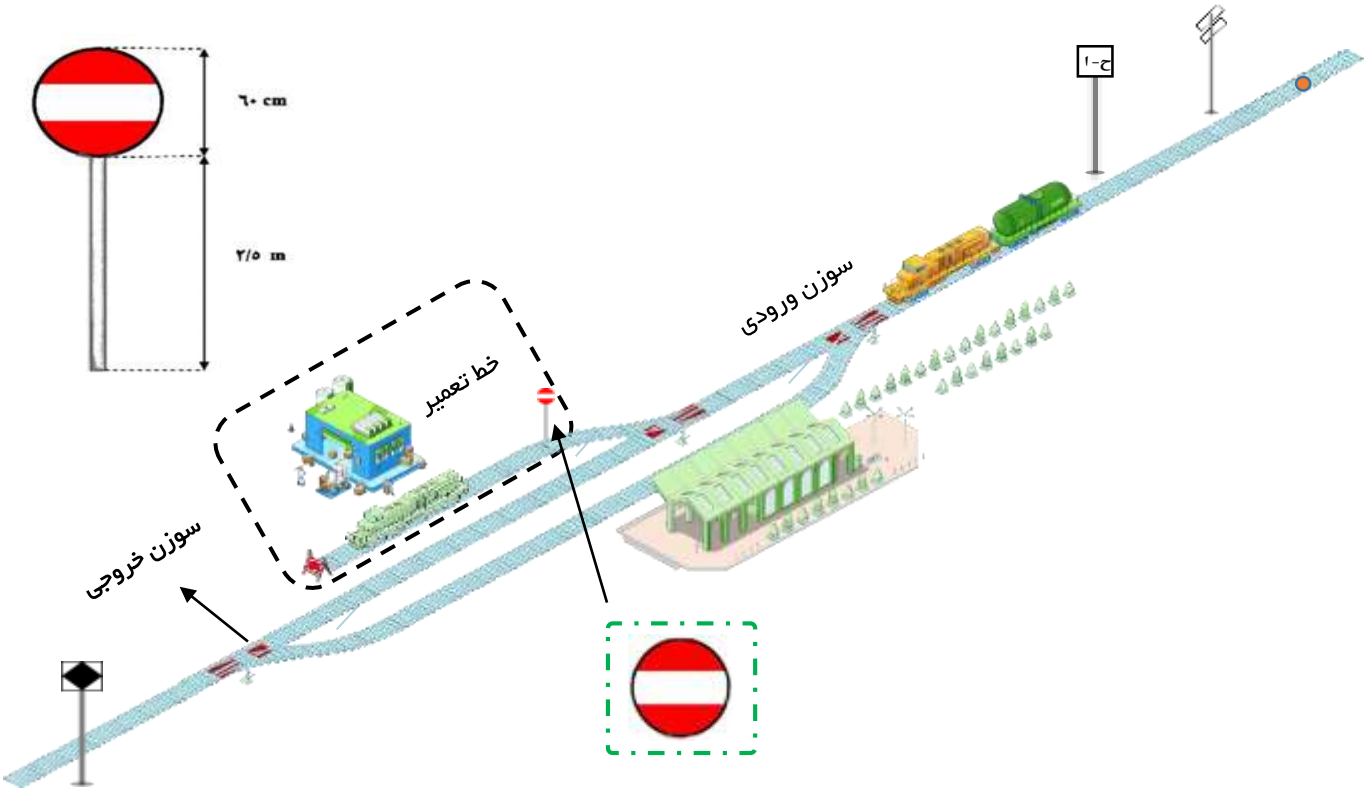
شکل۲۴- علامت دگاژ خط

۱- در ایستگاه های مجهز به علائم الکتریکی نقطه دگاژ خطوط علائمی توسط چراغ حرکت/ مانور بین خطوط ایستگاه، مشخص می‌شود.

۲-علامت دگاژ خطی : علامت استوانه ای شکل است که نیمه بالای آن به رنگ قرمز شبرنگ و نیمه پایین آن به رنگ سفید می باشد و در خطوط غیرعلائمی نصب می گردد.

محل نصب: این علامت در فاصله معینی از محل تلاقی دوخط مجاور منتهی به یک سوزن مشترک در ایستگاه که فاصله محور تا محورآن‌ها ۳/۵ (سه و نیم) متر باشد نصب می گردد.

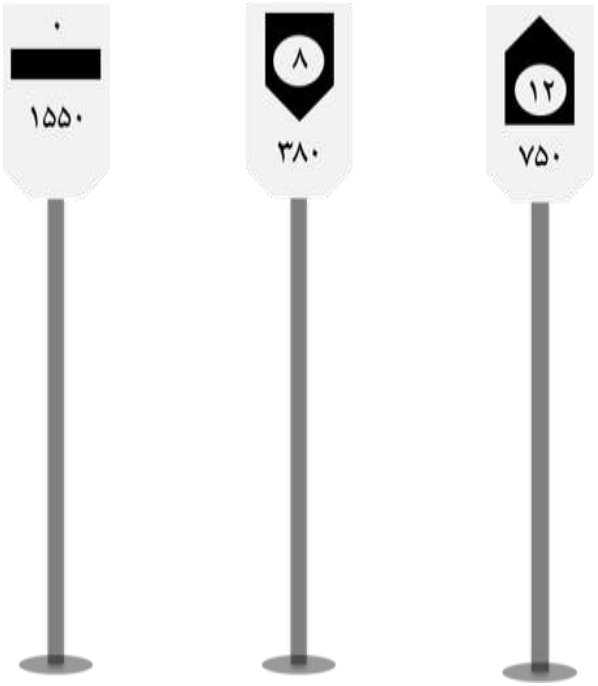
۱۳-۳۲ تابلوی ایست : تابلویی دایره شکل به رنگ قرمز با نوار سفید رنگ (در دو طرف) بر روی پایه ای نصب و به منظور توقف و ممانعت از ورود وسایل نقلیه ریلی به خطوطی از ایستگاه که به صورت موقت تردد به داخل آن ها مجاز نبوده و اشغال می‌باشند استفاده می‌شود.



شکل ۲۵ - تابلوی ایست

محل نصب: در طرفین خط مسدود و به موازات علامت دگاژ در داخل خطی که عملیات تعمیر خط/ ناوگان ریلی انجام می‌پذیرد و همچنین خطوطی که در آن ها عملیات تخلیه/ بارگیری انجام می‌شود یا خطوطی که واگن های حامل کالاهای خطرناک مجاز به حرکت نیستند، نصب می گردد.

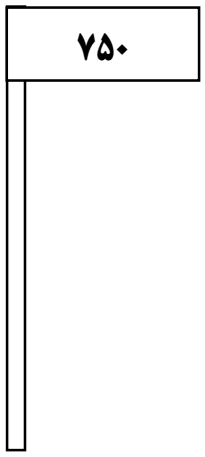
۱۴-۳۲ تابلوی شیب نما : تابلویی مستطیل شکل و سفیدرنگ که توسط یک فلش با رنگ سیاه، که شیب یا فراز مسیر را نشان می‌دهد.در وسط این فلش یک دایره سفید وجود دارد که میزان شیب یا فراز را بصورت یک عدد در هزار نشان می‌دهد.همچنین در پائین تابلو طول فراز/ شیب نمایش داده می‌شود.



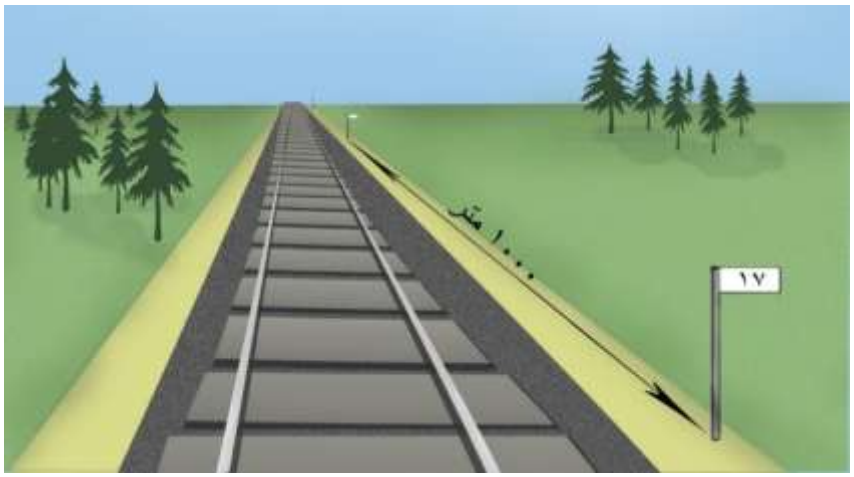
شکل ۲۶- تابلوی شیب نما

محل نصب : این تابلو در نقطه تغییرشیب، در محور های یک خطه در سمت راست خط رو به افزایش کیلومتر و در محورهای دو خطه، در سمت راست خط (در جهت حرکت وسایل نقلیه ریلی) نصب می‌شود.

۳۲-۱۵ تابلوی کیلومتر شمار : تابلویی مستطیل شکل سفیدرنگ که فاصله از مبداء را بر حسب کیلومتر نمایش می‌دهد و درپشت و روی آن شماره کیلومتر از مبداء تهران یا ایستگاه کیلومتر صفر(۰۰۰۰) نوشته شده است.



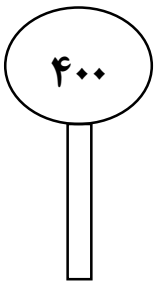
شکل۲۷-تابلوی کیلومترشمار



شکل ۲۸- تابلوی کیلومترشمار

در خطوط تجاری/ صنعتی(آنتنی) اتصال به مراکز تخلیه و بارگیری، مبداء از آخرین سوزن انشعابی محاسبه می‌شود.
محل نصب : این تابلو به فواصل یک کیلومتری از یکدیگر، در محور های یک خطه در سمت راست خط رو به افزایش کیلومتر و در محورهای دو خطه، در سمت راست خط (درجهت حرکت وسایل نقلیه ریلی) نصب می‌شود.

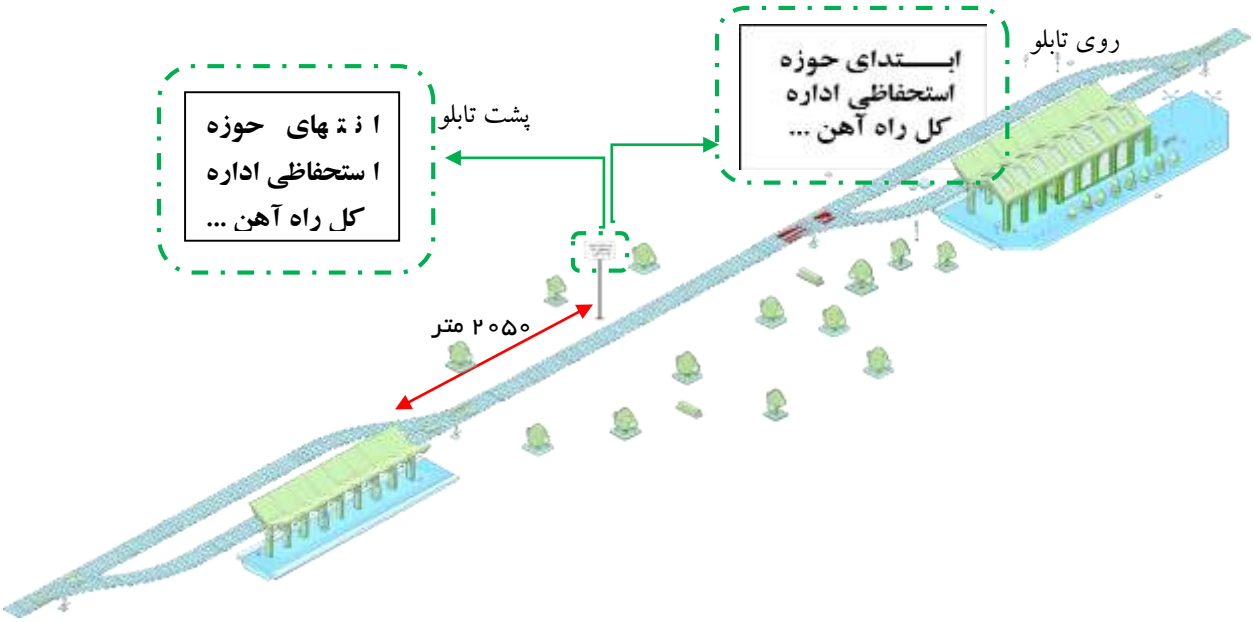
۳۲-۱۶ تابلوی قوس‌نما : تابلویی دایره ای شکل سفیدرنگ است که از این تابلو برای نمایش میزان شعاع قوس خطوط استفاده می‌شود.



شکل۲۹- تابلوی قوس نما

محل نصب : این تابلو درشروع قوس خط و درسمت داخل قوس نصب می‌شود.

۱۷-۳۲ تابلوی حوزه استحفاظی : تابلویی است مستطیل شکل سفید رنگ که در مرز مشترک و برای مشخص نمودن محدوده استحفاظی مناطق استفاده می‌شود.



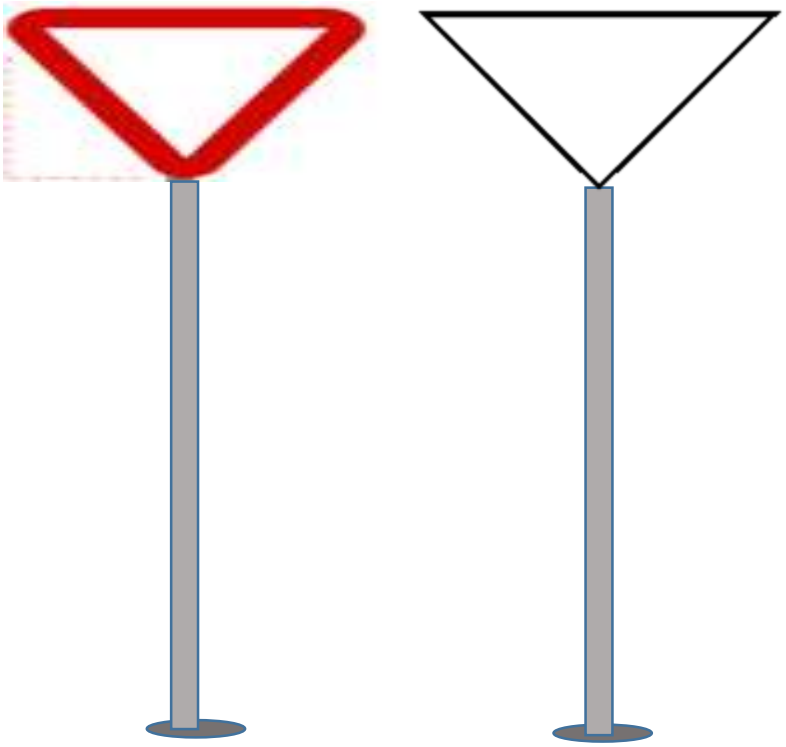
شکل ۳۰- تابلوی مشخص کننده حوزه استحفاظی اداره کل راه آهن منطقه

محل نصب : این تابلو در فاصله ۲۰۵۰ متری از سرسوزن ورودی ایستگاه مرزی ازسمت منطقه مجاور است.

در صورتیکه این فاصله در داخل پل ها، قوس ها و تونلها واقع شود محل نصب این تابلو می بایست به سمت بلاک و خارج از محدوده محل های مذکور نصب گردد.

۱۸-۳۲ تابلوی مامور در خط : این تابلو مثلثی شکل سفید رنگ با حاشیه قرمز برای اطلاع راهبر وسیله نقلیه ریلی از حضور مامور در خط و مجاور خط، جهت انجام عملیات نگهداری و تعمیر خط، سازه فنی و ارتباطات و علائم الکتریکی بکارگرفته می‌شود.

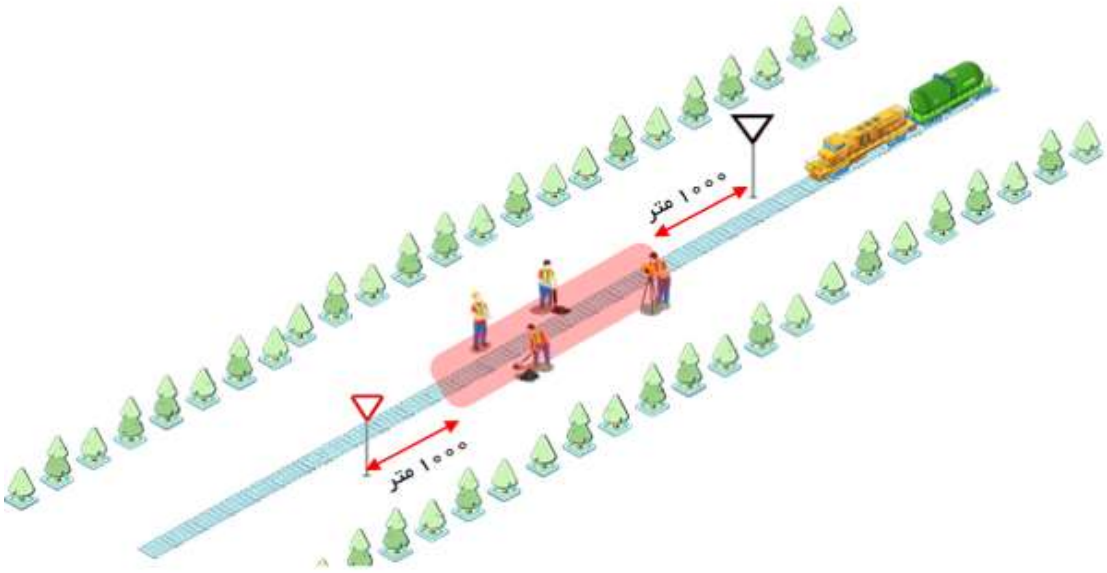
محل نصب : این تابلو در ۱۰۰۰ متری دو طرف محل انجام عملیات مامور یا کارگران تعمیراتی در محورهای یک خطه و دو خطه، در سمت راست خط(در جهت حرکت وسایل نقلیه ریلی) نصب می شوند.



نمای تابلو از روبرو **نمای پشت تابلو**

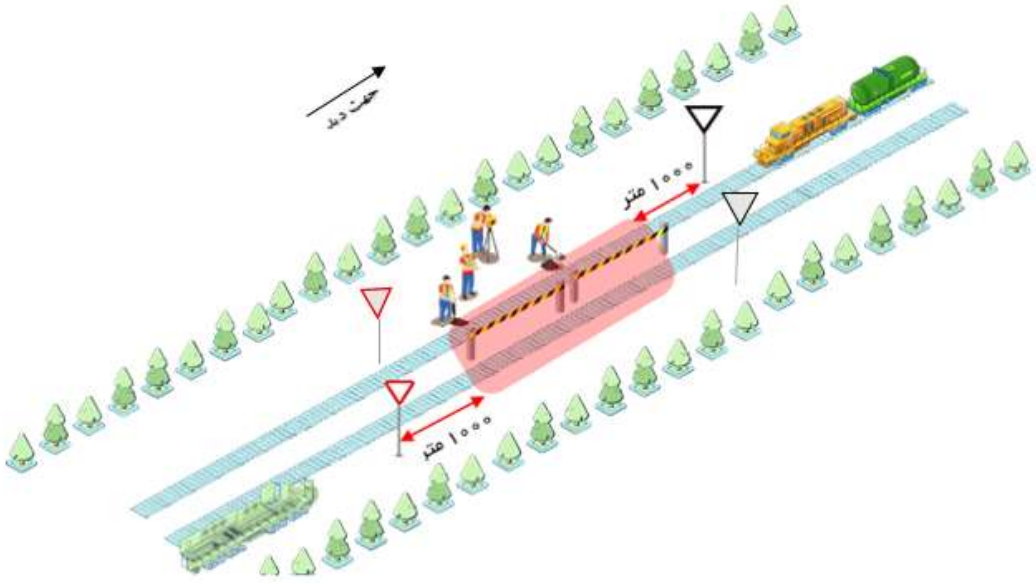
شکل۳۱- تابلوی مامور در خط

الف- در محورهای یک خطه (شکل ۳۲) :



شکل۳۲ – فاصله تابلوی مامور در خط تا محل انجام عملیات در محورهای یک خطه

ب- در محورهای دو یا چند خطه (شکل ۳۳) :



شکل۳۳ – فاصله تابلوی مامور در خط تا محل انجام عملیات در محورهای دو یا چند خطه

۳۳- علامات

۳۳-۱ در بکارگیری علامات باید الزامات سه گانه زیر رعایت شوند :

الف- یکنواخت و یکسان بودن روش به کارگیری آن‌ها در شبکه ریلی.
ب- نصب تابلوها و ارایه علامت ها باید به گونه ای باشد که مشاهده آن به سهولت امکان‌پذیر باشد.
پ- تابلوها و علامت هایی که در این مقررات قید شده به عنوان تابلوها و علامت های مجاز باید مورد استفاده قرار گیرند.

۳۳-۲ علامت های دیداری : عبارتند از علامت های ثابت، موقت و دستی.

۳۳-۳ علامت های شنیداری : عبارت است از سیگنال‌های صوتی.

۳۳-۴ علامت های ثابت : علامت هایی هستندکه براساس مقتضیات مکان به صورت دایمی نصب می‌شوند.

۳۳-۵ علامت های موقت : علامت هایی هستند که بطور موقت نصب و پس از اتمام عملیات یا برچیده شدن کارگاه برداشته می‌شوند.

۳۳-۶ علامت های دستی : علامت هایی هستند که فرمان آن‌ها به صورت دستی توسط ماموران موظف ارایه می‌شوند.

۳۳-۷ علامت های دستی باید با دقت ارایه شوند و علامت دهنده می بایست بطور کامل صورت خود را به سمت گیرنده علامت قرار دهد، به طوری که گیرنده علامت به خوبی متوجه علامت شود.

۳۳-۸ در به کارگیری علامت انتهای قطار، نباید تفاوتی بین علامت روز و شب وجود داشته باشد تا علامت گیرنده در موقع عبور از تونل، ترانشه، مه گرفتگی، سایه یا هر موردی که قبل از حرکت پیش بینی آن ممکن نبوده است، دچار مخاطره و مشکل نشود.

۳۳-۹ در مواردی که گیرنده علامت اطمینان حاصل کند که اجرای فرمان منجر به مخاطره خواهد شد، باید اجرای آن را به تاخیر بیندازد و مراتب را به علامت دهنده اطلاع دهد.

۳۳-۱۰ فرمان های دستی که توسط ماموران به راهبر ارایه می شود شامل علامت های ایست، حرکت به جلو و عقب، آهسته و اتصال می‌شود.

الف - علامت فرمان ایست: از این علامت برای توقف وسیله نقلیه ریلی استفاده می شود. این عمل در روز با حرکت دست به صورت دایره‌ای شکل انجام گرفته و در شب همین عمل با چراغ انجام می گیرد.

ب - علامت حرکت آهسته : حرکت دست راست از بالا به پایین به صورت آرام انجام می گیرد.

پ - علامت اتصال واگن : هر دو دست در بالای سر، باز و بسته می‌شود.

ت - علامت فرمان حرکت به جلو : ازاین فرمان درعملیات مانور و به هنگام قطع ارتباط بی سیم استفاده می‌شود.این عمل در روز با اشاره دست از پایین به بالا با زاویه ۴۵ درجه (با توجه به محل استقرار مامور و جهت حرکت وسیله نقلیه ریلی) انجام گرفته و درشب همین عمل با چراغ انجام می گیرد.

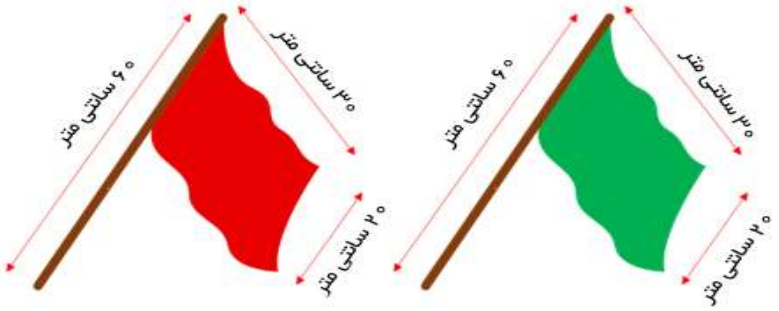
ث - علامت فرمان حرکت به عقب: ازاین فرمان درعملیات مانور و به هنگام قطع ارتباط بی سیم استفاده می‌شود. این عمل درروز با اشاره دست از بالا به پائین با زاویه ۴۵ درجه (با توجه به محل استقرار مامور و جهت حرکت وسیله نقلیه ریلی) انجام گرفته و در شب همین عمل با چراغ انجام می گیرد.

۳۳-۱۱ چنانچه علامتی برای راهبر وسیله نقلیه ریلی قابل تشخیص نباشد به منزله ایست تلقی می گردد.

۳۳-۱۲ در صورت ارایه علامت ایست توسط هر فردی(مامور و غیر مامور)، اجرای آن برای راهبر الزامی است.

۳۳-۱۳ علامت قرمز : این علامت به مفهوم اعلام خطر و ایست کامل بوده وعبور از آن بدون اخذ مجوز ممنوع است.

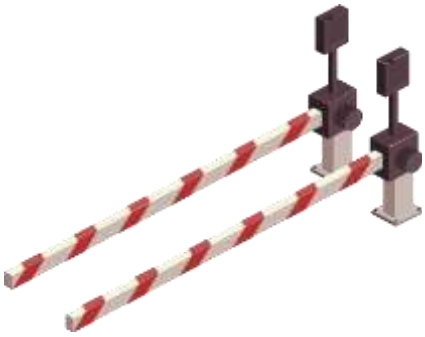
علامت سبز : این علامت به مفهوم شروع حرکت یا عبور آزاد است.



شکل ۳۴– پرچم

۱۴-۳۳ راهبند : دستگاهی است مکانیکی یا الکترومکانیکی که به منظور مسدود نمودن جاده و جلوگیری از عبور وسایل نقلیه جاده‌ای از روی خطوط ریلی مورد استفاده قرار می‌گیرد.





شکل ۳۵- نمایی از راهبند

محل نصب : تیرک ها به طور موازی و به فاصله ۳/۵ متراز ریل، در دو طرف خط راه آهن نصب می‌شود.

۱۵-۳۳ ترقه : برای جلب توجه و آگاهی راهبر وسیله نقلیه ریلی از نزدیک شدن به محل خطر بکار می‌رود و در اختیار راهدار و راهبان و نگهبان ابنیه فنی می‌باشد تا نسبت به توقف وسیله نقلیه ریلی اقدام نمایند.



شکل۳۶- ترقه

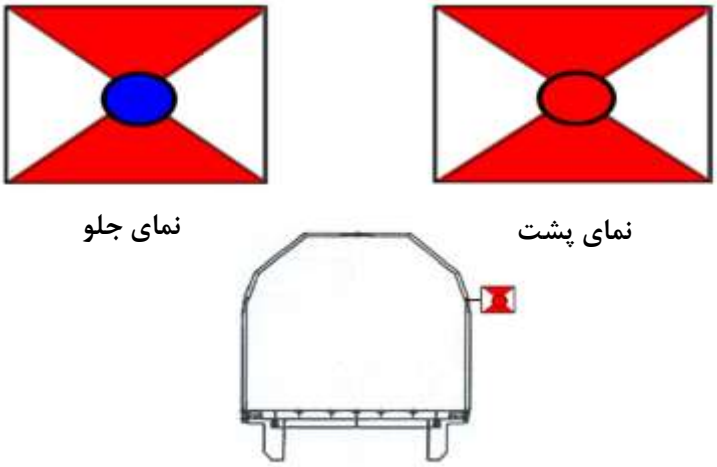
۳۳-۱۶ فشفشه : به هنگام تاریکی هوا، وجود مه یا گرد و غبار غلیظ، به منظورمطلع نمودن راهبران وسایل نقلیه ریلی از نزدیک شدن به محل خطر بکار می‌رود و در اختیار ماموران راهبان، راهدار و نگهبان ابنیه فنی می‌باشد تا نسبت به توقف وسیله نقلیه ریلی اقدام نمایند.





شکل ۳۷- فشفشه

۳۳-۱۷ علامت انتهایی قطار: از این علامت به منظور حصول اطمینان ماموران موظف قطار، ایستگاه وماموران طول خط ازسلامت و کامل بودن قطار استفاده می‌شود.



شکل ۳۸ - علامت انتهایی قطار

مشخصات : جعبه ای است مکعب شکل به ابعاد ۲۰ در ۲۰ در ۸سانتیمترکه وجوه اصلی آن درجلووپشت علامت به چهارمثلث تقسیم شده که دومثلث بالاوپائین قرمز رنگ ودو مثلث سمت راست وچپ آن به رنگ سفید بوده ودر مرکزآن (درجلووپشت علامت) چراغ الکتریکی به رنگ قرمز و آبی با باطری قابل شارژ جهت روشنایی درشب قرار داردکه رنگ آبی چراغ باید همواره به سمت لکوموتیوران باشد.

محل نصب : این علامت بر روی واگن انتهایی سمت راهبر نصب می گردد .

تبصره : سیر قطارهای خودکشش (ترنست ، ریل باس و لکوموتیو منفرد) بدون علامت انتهایی است و مشاهده کابین انتهایی (خلاف جهت حرکت قطار) توسط ماموران موظف به منزله کامل بودن قطار می باشد .

۱۸-۳۳ علائم خطر کالاهای خطرناک : این نوع برچسب ها، علائم تعریف شده بین المللی لوزی شکل هستندکه بر روی آن ها اشکال و نمادهای مخصوص هرکلاس کالا درج شده و برروی بسته های بار و واگن های حامل محمولات خطرناک نصب می‌شود. (پیوست ۲۴)

محل نصب: در دو طرف واگن و به فاصله یک متری ازکلگی واگن و ارتفاع یک متری از شاسی واگن نصب می‌شود.

۱۹-۳۳ سوت خبر: سوت ممتدی است که توسط راهبر وسیله نقلیه ریلی پس ازمشاهده تابلو ماموردرخط، نزدیک شدن عابر یا وسایل نقلیه جاده‌ای در گذرگاه‌ها، محل‌های غیر مجاز، مشاهده احشام و هنگام عبور از محل‌هایی که راهبر وسیله نقلیه ریلی با محدودیت دید مواجه است، استفاده می‌شود.

۲۰-۳۳ سوت حرکت : این سوت به صورت یک سوت بلند بوده و به منزله شروع حرکت می باشد که قبل از حرکت وسیله نقلیه ریلی نواخته می شود.

۲۱-۳۳ سوت حرکت در مانور: این سوت توسط لکوموتیوران در هنگام عملیات مانور(در زمان قطع ارتباط بی سیم) وپس ازدریافت فرمان حرکت نواخته می‌شودکه برای حرکت به جلو یک سوت کوتاه و برای حرکت به عقب دو سوت کوتاه نواخته می‌شود.

فصل چهارم
تجهیزات رادیویی

فصل چهارم – تجهیزات رادیویی

۳۴- تجهیزات رادیویی

۳۴ – ۱ – ۱ تجهیزات رادیویی : ابزار و تجهیزاتی هستند که از طریق آنها، صوت و داده(دیتا) بدون سیم منتقل می‌شوند.

۳۴ – ۱ – ۲ بی سیم ثابت : تجهیزات رادیویی هستند که در مکانی ثابت نصب می‌گردند (مانند بی‌سیم ایستگاهی، بی سیم وسایل نقلیه ریلی و خودرویی).

۳۴ – ۱ – ۳ بی سیم دستی : بی سیمی که توسط بهره بردار قابل حمل بوده و مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۳۴ – ۱ – ۴ ارتباطات متداول (کانونشنال) : ارتباطاتی که در محدوده پوشش تجهیزات رادیویی یا محدوده محلی ، بدون استفاده از زیرساخت شبکه، انجام می‌شود.

۳۴ – ۱ – ۵ شبکه رادیویی(ترانک) : زیرساخت لازم برای برقراری تماس‌های رادیویی است که بصورت پوشش یکپارچه در سطح شبکه ریلی ایجاد می‌گردد.

۳۴ – ۱ – ۶ ضبط مکالمات بی سیم : شامل تجهیزات ضبط مکالمات شبکه، ایستگاهی، وسایل نقلیه ریلی و مانوری است.

۳۴ – ۱ – ۷ دیسپچر رادیویی : یک بی سیم با امکانات کامل است که امکان برقراری ارتباط بین بهره برداران شبکه رادیویی، ایجاد گروه های کاری و ارایه خدمات رادیویی با تلفن برای بهره برداران را فراهم میکند.

۳۴ – ۲ – ۱ انتقال پیام ها بین رئیس قطار / لکوموتیوران / راهبران سایر وسایل نقلیه ریلی با ماموران موظف ایستگاه یا مراکز کنترل ترافیک در بستر شبکه رادیویی به وسیله بی سیم ثابت انجام می‌شود.

۳۴ – ۲ – ۲ در قطار مسافری، انتقال پیام ها بین راهبر قطار با ماموران موظف ایستگاه ها یا مراکز کنترل ترافیک از طریق شبکه رادیویی ترانک انجام می شود و راهبر باید کلیه مکالمات را بدون کم و کاست به رئیس قطار انتقال داده و سپس پاسخ رئیس قطار را به ماموران موظف ایستگاه یا کنترل ترافیک یا مرکز CTC/RC مخابره نماید.

۳۴ – ۲ – ۳ در ایستگاه هایی که بیش از دو دسته مانور دارند، ماموران جهت مانور باید از کانال های مانوری استفاده نمایند.

۳۴ – ۲ – ۴ در قطارهایی که با بیش از یک لکوموتیو حمل می‌گردد، لکوموتیو راهنما ملاک عمل می باشد. در صورت خرابی بی سیم لکوموتیو راهنما و امکان انجام مانور، باید مانور لکوموتیوها انجام گردد و لکوموتیو با بی سیم سالم به عنوان لکوموتیو راهنما قرار گیرد.

۳۴ – ۲ – ۵ کلیه مکالمات گروه های مانوری باید در شبکه ترانک در یکی از گروه های تعریف شده برای گروه مانوری انجام گیرد که مطابق دستور مسئول وقت ایستگاه انتخاب و به گروه های مانور واگذار گردد.

۳۴ – ۲ – ۶ در صورت نبود یا اختلال پوشش شبکه رادیویی ترانک، مسئول وقت ایستگاه باید نسبت به تعیین کانال های متداول (کانونشنال) (کانال های ۱ الی ۳، کانال های مانوری Maneuver1 الی Maneuver3 یا Group1، Group2 و ...) برای ماموران جهت انجام مانور اقدام نماید.

۳۴ – ۲ – ۷ اداره کل نیروی کشش/واگن ها باید زمانی‌که لکوموتیو/خودکشش جهت تعمیرات اساسی به کارخانجات تعمیراتی اعزام می‌گردد، ماموران دپوی نت تجهیزات رادیویی را مطلع نموده تا نسبت به جمع آوری تجهیزات رادیویی اقدام نمایند.

۳۴ – ۲ – ۸ استفاده از میکروفون، بلندگوی رو لباسی و جلد بی سیم دستی متصل به کمربند برای مانورچی و سرمانورچی الزامی است.

۳۴ – ۲ – ۹ اولویت بندی بهره برداران بی سیم به همراه سطح امکانات، نحوه تخصیص، تعداد و نوع بی سیم در (پیوست ۲۵) ارایه شده است.

۳۴ – ۲ – ۱۰ استفاده از تجهیزات رادیویی ماهواره ای فقط در موارد نبود پوشش شبکه رادیویی و شبکه تلفن همراه (GSM) مجاز است.

تبصره – روند و چگونگی بهره برداری از تجهیزات رادیویی ماهواره ای باید مطابق با دستورالعمل "بهره برداری و نگهداری از تلفن ماهواره ای اداره کل ارتباطات و علائم الکتریکی" باشد.

۳۴ – ۲ – ۱۱ بهره بردار نباید کانال‌های تخصیص داده شده را بدون دلیل اشغال نماید و مکالمه با کانال تخصیصی باید در حداقل زمان ممکن برای انتقال پیام صورت گیرد.

۱۲- ۲ - ۳۴ تجهیزات رادیویی جهت استفاده در عملیات، بالا بردن ضرایب ایمنی، تسهیل در امور سیر و حرکت و سرعت بخشیدن به امور جاری واگذار می گردند، لذا هرگونه استفاده شخصی و تماس خارج از حیطه‌ای که طبق این مقررات وضع شده است ممنوع می‌باشد.

۱۳ - ۲ - ۳۴ بهره برداران تجهیزات رادیویی مجاز به واگذاری آن به افراد غیر موظف نمی‌باشند و عواقب مترتب بر عهده واگذار کننده می باشد.

۱۴ - ۲ - ۳۴ بهره بردارانی که بی سیم دستی را از دپوهای تحویل و تحول بی سیم دریافت می نمایند، با " صورتجلسه تحویل و تحول" (پیوست ۲۶) مجاز به حمل و استفاده از بی سیم در محدوده مذکور در "مجوز حمل بی سیم" (پیوست ۲۷) می‌باشند.

۱۵ - ۲ - ۳۴ بهره‌برداران تجهیزات رادیویی باید دارای گواهینامه آموزش بهره برداری از تجهیزات رادیویی مورد تایید مرکز آموزش، توسعه و فناوری راه آهن باشند. بنابراین عدم اطلاع آن ها از نحوه کارکرد تجهیزات رادیویی موجب سلب مسئولیت بهره‌برداران نخواهد بود.

۱۶ - ۲ - ۳۴ تحویل و تحول بی سیم های موجود در ایستگاه ها باید با ذکر مشخصات دقیق بی سیم (نوع بی‌سیم، شماره سریال، شماره ID بی سیم، سریال باطری) در دفتر کشیک ثبت گردد.

۱۷ - ۲ - ۳۴ تماس اضطراری، مخصوص هشدار وضعیت های خطر، نا ایمن و فوری در شبکه ریلی می‌باشد و بهره‌برداران مجاز نیستند در حالت عادی از تماس اضطراری استفاده نمایند.

۱۸ - ۲ - ۳۴ در صورت معیوب شدن بی سیم ناقله در حین سیر در طول خط، راهبر باید با مخابره تلفنگرام به ایستگاه های دو طرف یا به مرکز CTC/RC نسبت به اعلام خرابی و معیوب شدن بی سیم ثابت اقدام و تا اولین ایستگاه دارای دپوی نت تجهیزات رادیویی سیر نماید.

۱۹ - ۲ - ۳۴ در صورت مفقودی تجهیز رادیویی، بهره بردار باید مراتب را به فوریت به اداره متبوع/ حراست اعلام نماید.

۲۰ - ۲ - ۳۴ در صورت نبود یا اختلال پوشش شبکه رادیویی ترانک، در ایستگاه هایی که حداکثر دو دسته مانور دارند ماموران جهت مانور باید از دو کانال متداول (کانونشنال) غیر تعیین شده برای آن محور(پیوست شماره ۲۸) استفاده نمایند.

۲۱ – ۲ – ۳۴ در صورت نبود یا اختلال پوشش شبکه رادیویی ترانک، مکالمات در حالت کانونشنال مطابق موارد تقسیم کانال در پیوست ۲۸ انجام خواهد گرفت.

۲۲ – ۲ – ۳۴ در صورت نبود پوشش شبکه رادیویی، راهبر باید با حالت متداول(کانونشنال) تا انتهای بلاک/ بلاک میانی ادامه سیر داده و دوباره در ابتدای ورود به بلاک/بلاک میانی بعد، نسبت به استفاده از شبکه رادیویی اقدام نماید.

۲۳ – ۲ – ۳۴ درصورت خرابی یا نبود تجهیزات ارتباطی ثابت غیر رادیویی از قبیل تلفن و پارتی لاین و امکان برقراری ارتباط رادیویی، برای ارسال اطلاعات سیر و حرکتی، از بی سیم ثابت ایستگاهی استفاده گردد.

۲۴ – ۲ – ۳۴ کلیه بهره برداران تجهیزات رادیویی موظف به پاسخگویی مکالمات در شبکه ترانک (درصورت برقراری تماس انفرادی یا مخاطب قرار گرفتن در تماس گروهی)/ حالت کانونشنال (متداول) می‌باشند.

۲۵– ۲ – ۳۴ کلیه راهبران موظفند عدم سرویس دهی تجهیزات رادیویی و نبود پوشش شبکه رادیویی، را بلافاصله پس از برقراری ارتباط به مرکز دیسپچر اعلام نمایند.

۲۶ – ۲ – ۳۴ متولی شبکه رادیویی در راه آهن ج.ا.ا، اداره کل ارتباطات و علائم الکتریکی می‌باشد و موظف به تامین بی‌سیم آماده به کار به صورت تحویلی به کارکنان راه آهن و به صورت استیجاری به شرکت‌ها مطابق با اولویت بندی مشخص شده در پیوست ۲۵ است.

۲۷ – ۲ – ۳۴ اعزام لکوموتیو/خودکشش فاقد بی سیم / دارای بی سیم معیوب از ایستگاه های دارای دپوی نت تجهیزات رادیویی به طول خط ممنوع است.

۱ – ۳ – ۳۴ مکالمات انجام شده با بی سیم در شبکه ترانک و حالت متداول (از جمله کانال های مانوری ایستگاه ها) باید به مدت پانزده روز در دستگاه های ضبط مکالمات به صورت کد شده ضبط و نگهداری شوند.

۲ – ۳ – ۳۴ هدف از ضبط مکالمات رادیویی، بررسی علل بروز حوادث/شبه حوادث، تخلفات و عملکرد بهره‌برداران تجهیزات رادیویی جهت افزایش ایمنی می باشد و برای مراجع بررسی کننده قابل استناد است.

۳ – ۳ – ۳۴ فایل صوتی ضبط مکالمات در حکم سند محرمانه راه آهن تلقی می‌گردد.

۴ – ۳ – ۳۴ نرم افزار بازگشایی مکالمات کد شده در اداره کل/گروه ارتباطات و علائم الکتریکی نصب می گردد و در نهایت مکالمات به صورت یک فایل صوتی در اختیار مراجع درخواست کننده تعیین شده قرار می گیرد.

۵ – ۳ – ۳۴ بنا به تقاضای اشخاص زیر و درخواست در فرم (پیوست ۲۹) اطلاعات ضبط شده توسط اداره کل/گروه ارتباطات و علائم الکتریکی استخراج و تحویل ایشان می گردد :

الف– مدیرعامل راه آهن ج.ا.ا یا قائم مقام ایشان.
ب– معاونت های فنی و زیربنایی، بازرگانی و بهره برداری، ناوگان و مسافری.
پ– مدیران کل ایمنی و نظارت بر شبکه، سیر و حرکت، حراست، ارتباطات و علائم الکتریکی، یا مناطق راه آهن.

۶ – ۳ – ۳۴ به منظور ثبت و ضبط مکالمات، هرگونه تبادل اطلاعات بین بهره برداران بی سیم شامل ماموران وسایل نقلیه ریلی، مانور، بلاک، ایستگاه و گروه‌های کاری باید به وسیله بی سیم از طریق شبکه رادیویی ترانک انجام گیرد.

تبصره – در صورت کمبود وقت و تشخیص مخاطره برای سیر وسیله نقلیه ریلی، بهره برداران بی سیم در ایستگاه ها می‌توانند بی سیم را از شبکه ترانک خارج و با حالت کانونشنال با بی سیم دستی ماموران قطار ارتباط برقرار نمایند. مرجع تشخیص شرایط مذکور بر عهده کمیسیون گراف روزانه منطقه می باشد.

۷ – ۳ – ۳۴ تحویل فایل صوتی ضبط مکالمات به افراد یا سازمان های خارج از راه آهن ج.ا.ا. با مجوز مدیرعامل یا قائم مقام ایشان مجاز است.

۸ – ۳ – ۳۴ کلیه راهدارها و نگهبانان پل ها و تونل ها و ترانشه ها بایستی در حین انجام وظیفه مجهز به دستگاه ارتباطی سالم و آماده به کار باشند بطوری که هر لحظه قادر باشند با ایستگاه های طرفین و در صورت امکان جهت اعلام هشدار خطر با وسایط نقلیه در حال حرکت تماس برقرار نمایند.

فصل پنجم
عملیات ایستگاه

فصل پنجم – عملیات ایستگاه

۳۵- عملیات مانور

۳۵ – ۱ – ۱ دسته مانور در گار/ ایستگاه تشکیلاتی شامل سرمانورچی، لکوموتیوران مانور و ماموران مانورچی بوده که مسئولیت مانور با شخص سرمانورچی می باشد و کلیه فرامین مانور می بایست فقط از سوی ایشان صادر گردد.

۳۵ – ۱ – ۲ عملیات مانور درگارها و ایستگاه های تشکیلاتی توسط دسته مانور و تحت نظر مسئول ترافیک ایستگاه انجام می گردد.

۳۵ – ۱ – ۳ در ایستگاه های طول مسیر که فاقد گروه مانور است ولی بنا به ضرورت نیاز به عملیات مانور باشد، رئیس قطار باید طبق دستور مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC عمل نماید.

۳۵ – ۱ – ۴ ترمز هوای واگن هائی که به منظور مانور در ایستگاه ها جابجا می گردند، بایستی برای منطقه عملیات کافی باشد به طوری که در صورت لزوم لکوموتیوران هر لحظه قادر باشد قطار را متوقف نماید.

۳۵ – ۱ – ۵ عملیات مانور با سرعت حداکثر ۳۰ کیلومتر بر ساعت انجام می شود.

۳۵ – ۱ – ۶ مانور و تفکیک واگن ها باید به موقع و به نحوی انجام شود که خللی در اعزام قطارها به وجود نیاورد.

۳۵ – ۱ – ۷ در ایستگاه های دارای خطوط دنباله مانوری، عملیات مانور باید در این خطوط انجام شود.

۳۵ – ۱ – ۸ اتصال و انفصال واگن(ها) یا لکوموتیوها از روی سپر یا پله و همچنین رفت و آمد بین آن ها برای اتصال و انفصال در حال حرکت ممنوع است.

۳۵ – ۱ – ۹ ایستادن، نشستن و راه رفتن وسط خط در هنگام مانور یا حرکت وسیله نقلیه ریلی ممنوع می‌باشد.

۳۵ – ۱ – ۱۰ عبور از روی خط در حال نزدیک شدن وسایل نقلیه ریلی ممنوع است.

۳۵ – ۱ – ۱۱ نشستن و ایستادن ماموران روی محمولات واگن ها ممنوع می باشد.

۳۵ – ۱ – ۱۲ عبور، نشستن یا خوابیدن زیر واگن های متوقف ممنوع می باشد.

۳۵ – ۱ – ۱۳ ایستادن وسط درب واگن هایی که ضامن نشده ممنوع می باشد.

۳۵ – ۱ – ۱۴ در راه آهن دوخطه، هنگام قبول وسیله نقلیه ریلی در ایستگاه ها، عملیات مانور در خط هم جوار قبول قطار مجاز می باشد.

۳۵ – ۱ – ۱۵ عملیات مانور در محدوده ایستگاه صورت می گیرد و خروج از حدود ایستگاه به منظور انجام عملیات مانور ممنوع است.

۳۵ – ۱ – ۱۶ وسیله نقلیه ریلی که هنگام عملیات مانور روی خطوط ایستگاه متوقف می شود باید دگاژ شود.

۳۵ – ۱ – ۱۷ انفصال و متوقف نمودن وسایل نقلیه ریلی در حدفاصل آخرین سوزن خروجی تا علامت حدود ایستگاه ممنوع است.

۳۵ – ۱ – ۱۸ انفصال و متوقف نمودن واگن(ها) در خطوط ایستگاه با شیب بیش از ۵ در هزار، ممنوع است.

انفصال واگن و متوقف نمودن آن در خطوط ایستگاه با شیب حداکثر ۲/۵ در هزار و مهار آن مجاز است.

انفصال واگن و متوقف نمودن آن در خطوط ایستگاه با شیب بیش از ۲/۵ تا حداکثر ۵ در هزار، با کسب مجوز از کنترل ترافیک منطقه و مهار آن مجاز است.

۳۵ – ۱ – ۱۹ سرعت عملیات مانور در خطوط با شیب ۲/۵ تا ۵ در هزار، حداکثر ۲۰ کیلومتر در ساعت می باشد.

سرعت عملیات مانور با ارایه نمای زرد چشمک زن حداکثر ۱۵ کیلومتر بر ساعت می باشد.

سرعت عملیات مانور برای واگن های حامل کالاهای خطرناک حداکثر ۱۵ کیلومتر بر ساعت می باشد.

۳۵ – ۱ – ۲۰ قبل از مانور باید درب واگن های باری و مسافری بسته و لبه واگن های لبه کوتاه نیز بجای خود نصب و محکم شده باشند.

۳۵ – ۱ – ۲۱ ماموران مانور در ایستگاه ها باید مراقبت نمایندکه محموله واگن ها از حدگاباری تجاوز نکرده باشد.

۳۵ – ۱ – ۲۲ استفاده از خط فرار و خط تامین برای توقف وسیله نقلیه ریلی ممنوع است.

۲۳ – ۱ – ۳۵ در ایستگاه هایی که دارای یک یا چند خط تجاری/صنعتی می باشند. چنانچه عملیات مانور در داخل محوطه تجاری/صنعتی به عهده راه آهن باشد، خط مزبور مانند سایر خطوط ایستگاه تلقی می شود و اگر مانور در داخل محوطه تجاری/صنعتی به عهده خود واحد تجاری/صنعتی و با وسایل اختصاصی آن باشد، ماموران راه آهن باید وسایل نقلیه ریلی را در خط معین و مشخصی تحویل و تحول نمایند. جابجایی واگن ها از خط تحویل به بعد بر طبق مقررات راه آهن برعهده واحد تجاری/صنعتی است.

۲۴ – ۱ – ۳۵ ایستگاه هایی که دارای یک یا چند خط فرعی اختصاصی هستند و خطوط مزبور از خطوط داخل ایستگاه منشعب می شوند از لحاظ عبورو مرور وسایل نقلیه ریلی جزیی از ایستگاه محسوب می شوند .

۲۵ – ۱ – ۳۵ هنگام مانور چنانچه خرابی و یا نقصی در بارگیری/ ادوات واگن ها مشاهده شودکه ادامه مانور باعث ضرر و زیان به محمولات و وسایل نقلیه ریلی گردد، باید عملیات مانور متوقف و موضوع به مسئول/ متصدی ترافیک ایستگاه اطلاع داده شود.

۲۶ – ۱ – ۳۵ مانورگسیخته/ضربه ای ممنوع است.

۲۷ – ۱ – ۳۵ در مواقع مانور لکوموتیو/ خودکشش باید چراغ جلو و عقب، سوت، آینه های طرفین وسیستم ترمزآن سالم وآماده به کار باشند.

۲۸ – ۱ – ۳۵ عملیات مانور واگن هائی که دارای برچسب احتیاطی می باشند، باید با کمال مراقبت و احتیاط انجام شود که خسارتی به محموله وارد نشده و یا حوادث غیر منتظره رخ ندهد.

۲۹ – ۱ – ۳۵ به منظور جلوگیری از انسداد خطوط فعال ایستگاه، استفاده از خط کور برای توقف وسایل نقلیه ریلی مجاز است.

۳۰ – ۱ – ۳۵ حرکت دادن واگن تعمیری دارای برگه تعمیرات قرمز رنگ بدون اطلاع و موافقت متصدی بازدید در داخل خطوط ایستگاه ممنوع است.

۳۱ – ۱ – ۳۵ حرکت مانور با ارایه نمای زرد ثابت/ چشمک زن چراغهای علائم الکتریکی انجام میگیرد (در ایستگاه هایی که این قابلیت را دارند) و سرمانورچی/ رئیس قطار رنگ آن را به لکوموتیوران اعلام مینماید و لکوموتیوران بدون دستور ایشان، حق حرکت دادن قطار را ندارد.

۳۲ – ۱ – ۳۵ در صورت قبول وسیله نقلیه به هر یک از بلاکهای فرد یا زوج انجام عملیات مانور در ایستگاه قبول کننده در خطوط راستای آن بلاک ممنوع می باشد.

۳۳ – ۱ – ۳۵ کلیه واگن هایی که جهت بارگیری / تخلیه، مانور و به خطوط مربوطه واگذار میشوند بایستی پس از توقف در خطوط مورد نظر دگاژ و مهار گردند.

۱ – ۲ – ۳۵ مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC برنامه عملیات مانور در ایستگاه را تنظیم و به سرمانورچی/ رئیس قطار ابلاغ می نماید.

۲ – ۲ – ۳۵ در مواقعی که امکان دید برای سرمانورچی وجود ندارد باید دستورات را به مانورچی های خود ابلاغ نموده و نتیجه را از آنان گرفته و پس از اطمینان از انجام آن، فرمان بعدی حرکت را به لکوموتیوران اعلام نماید در هرحال لکوموتیوران فقط دستور حرکت سرمانورچی را اجرا خواهد نمود.

۳ – ۲ – ۳۵ سرمانورچی/ رئیس قطار نظارت نماید واگن ها و کلیه وسایل نقلیه ریلی که در خطوط ایستگاه متوقف شده یا می‌شوند در خط تعیین شده متصل به هم قرار گرفته و دگاژ و مهار شوند.

در خطوط اختصاصی تعمیرات لکوموتیو/واگن/خودکشش، وسایل نقلیه ریلی مذکور می توانند با فاصله در یک خط متوقف شوند به شرطی که مهار شده و دو طرف خط با تابلوی ایست مسدود گردد.

۴ – ۲ –۳۵ سرمانورچی و یا روسای قطارهای باری که مسئولیت مانور و جابجایی واگن ها را عهده دار می‌باشند موظفند از قراردادن صحیح و برداشتن به موقع کفش خط در زیر واگن های متوقف به وسیله ماموران مانور اطمینان حاصل نمایند.

۵ – ۲ – ۳۵ بر اساس دستور سرمانورچی بایستی یک نفر مانورچی روی پله اولین وسیله در جهت حرکت و در سمت لکوموتیوران مستقرگردد بطوریکه لکوموتیوران بتواند او را مشاهده نماید.

۶ – ۲ – ۳۵ برای انجام عملیات مانور(اتصال وانفصال) قطارهای خودکشش دسته مانور متشکل از یک نفر سرمانورچی و یک نفرمانورچی و یک نفرسرپرست فنی و یک نفر مامور فنی قطار خودکشش به شرح زیر عمل می نمایند :

تبصره : سرپرست فنی از طرف واحد خودکشش به ایستگاه معرفی می‌گردد.

الف- مامور فنی تحت نظر سرپرست فنی نسبت به انفصال واگن (از قبیل انفصال قلابها، کابل ها، پل واسط، بریدن کروک) اقدام مینماید.

ب- سرمانورچی پس از هماهنگی باسرپرست فنی واطمینان ازانفصال کامل واگن ها فرمان حرکت را به راهبرخودکشش جهت جا به جائی مجموعه منفصل شده صادر می نماید.

پ- جهت اتصال قسمتهای منفک شده، سرمانورچی با هماهنگی سرپرست فنی اقدام به صدور فرمان حرکت به راهبر خودکشش جهت هدایت مجموعه منفصل شده تا ۵ متری قسمت دوم می نماید.

ت- بعد از توقف در ۵ متری قسمت دوم هرگونه جابجایی مجموعه منفصل شده با فرمان سرپرست فنی انجام گرفته و راهبر خودکشش موظف است فقط با فرمان ایشان حرکت نماید.

ث-کلیه مراحل عملیات اتصال واگن ها برعهده مامور فنی بوده وسرپرست فنی موظف است بر چگونگی وکیفیت عملیات انجام شده نظارت نماید.

ج- سرمانورچی موظف است تا اتمام عملیات اتصال در محل حضور داشته تا درصورت نیاز به جابه جائی بعد ازاتصال کامل اقدام لازم رابه عمل آورد.

۳۵ – ۲ – ۷ در عملیات مانور تغییر مسیر سوزنها به عهده ماموران مانور است و سرمانورچی باید قبل از صدور فرمان حرکت به لکوموتیوران از انجام تغییر مسیر سوزن و چسبیدن تیغه سوزن به ریل پهلوئی اطمینان حاصل نماید.

۳۵ – ۳ – ۱ برای قطارهای عملیاتی دارای برنامه مانور پیش بینی شده، کنترل ترافیک منطقه باید یک نفر مامور مانور اعزام نماید تا در هنگام مانور همکاری لازم را به عمل آورد.

۳۵ – ۳ – ۲ در صورتی که لزوم انجام عملیات مانور از طرف کنترل تشخیص و به مرکز CTC/RC ابلاغ شود مرکز CTC/RC با قرمز نمودن نمای حرکت، وسیله نقلیه ریلی را در ایستگاه متوقف و برنامه مانور را جهت اجرا به رئیس قطار/ راهبر وسیله نقلیه ریلی ابلاغ و اقدام به مسیرگیری برای عملیات مانور می‌نماید.

۳۵ – ۳ – ۳ در ایستگاه های تحت پوشش مرکز CTC/RC که برنامه مانور از قبل پیش بینی شده دارند، لازم است ایستگاه در مدت زمان مانور به صورت محلی اداره شود و عملیات مانور در این ایستگاه ها با استفاده از مسئول وقت ایستگاه و پانل محلی انجام شود و ایشان باید حضور خود را برای محلی نمودن ایستگاه به وسیله تلفنگرام با ذکر تاریخ، ساعت و شماره تلفنگرام ایستگاه به مرکز CTC/RC اعلام نماید.

۴ – ۳ – ۳۵ در صورتی که لزوم انجام عملیات مانور از طرف رئیس قطار/ راهبر سایر وسایل نقلیه ریلی درخواست شود، ابتدا برنامه مانور را تلفنی از ایستگاه تحت پوشش به مرکز CTC/RC اعلام می‌نماید. مرکز CTC/RC پس از تایید، موافقت خود را به رئیس قطار/ راهبر سایر وسایل نقلیه ریلی اعلام و مرکز CTC/RC اقدام به مسیرگیری برای عملیات مانور می‌نماید.

۵ – ۳ – ۳۵ به منظور انجام عملیات مانور، وسیله نقلیه ریلی با مجوز مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC از طریق بی سیم، مجاز است از نمای قرمز چراغ بلاک عبور نماید ولی نباید از حدود ایستگاه خارج شود.

۶ – ۳ – ۳۵ در ایستگاه های فاقد نمای زرد مانوری رئیس قطار پس از کسب مجوز از مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC مجاز است برای مانور دستور عبور وسیله نقلیه ریلی از نمای قرمز چراغ حرکت به لکوموتیوران را صادر نماید.

۷ – ۳ – ۳۵ رئیس قطار پس از خاتمه عملیات مانور در ایستگاه تحت پوشش، عملیات انجام شده را در ورقه سیر قطار منعکس و وزن و طول و نسبت ترمز را تعیین نموده و مشخصات جدید را پس از آزمایش ترمز، در دفتر آزمایش ترمز ایستگاه درج و امضاء نموده و مراتب را به مرکز CTC/RC تلفنگرامی اطلاع دهد.

۱ – ۴ – ۳۵ تردد دستگاه دومنظوره به منظور مانور در محوطه کارگاهها، خطوط تخلیه و بارگیری خارج از ایستگاه،کارخانجات و تاسیسات ریلی مشروط بر اینکه شیب و فراز خطوط بیشتر از ۲/۵ در هزار نباشد مجاز و در بلاک و خطوط ایستگاه ممنوع می باشد.

۲ – ۴ – ۳۵ رانندگان دستگاه دومنظوره باید دارای گواهینامه جاده ای پایه یک و حداقل دوره کارورز لکوموتیورانی را گذرانده باشند.

۳ – ۴ – ۳۵ در هنگام مانور با دستگاه دومنظوره علاوه بر رعایت مقررات عمومی حرکت، هیچگاه نباید بیش از ۲۰۰ تن بار ناخالص/ پنج واگن باشد.

۴ – ۴ – ۳۵ قبل از انفصال دستگاه دومنظوره از واگن ها، بایستی از دگاژ و مهار واگن ها اطمینان حاصل نمود.

۵ – ۴ – ۳۵ حداکثر سرعت دستگاه دومنظوره، هنگام عملیات مانور ۶ کیلومتر بر ساعت بوده و در جاده مطابق آئین نامه راهنمایی و رانندگی می باشد.

۶ – ۴ – ۳۵ برای انجام مانور با دستگاه دومنظوره بایستی لوله هوای واگن ها بسته و هوا به انتهای واگن ها رسیده باشد.

۷ – ۴ – ۳۵ استفاده از وسایل نقلیه دومنظوره (ریلی- جاده ای) و پلات فرم ها برای جابجایی و مانور واگن ها به جز محوطه بنادر، سیلوها، گمرکات، انبارهای عمومی، کارگاه ها، مناطق عملیاتی ریل گذاری و محوطه خطوط صنعتی و تجاری ممنوع است.

۸ – ۴ – ۳۵ هرگونه عملیات مانور و حرکت وسایل نقلیه دومنظوره(ریلی- جاده ای) و پلات فرم ها در محوطه بنادر و خطوط صنعتی و سیلوها و انبارهای عمومی باید توسط مامورانی که صلاحیت کار آن ها مورد تائید راه آهن قرار گرفته باشد و تحت نظر مسئولان مرتبط انجام گیرد.

۹ – ۴ – ۳۵ درکارگاه های ریل گذاری کلیه عملیات مانور و جابجایی وسایل نقلیه دومنظوره (ریلی-جاده ای) و پلات فرم ها زیر نظر مستقیم مسئول حرکت ریل گذاری انجام می پذیرد . تردد دستگاه دومنظوره بین کارگاه ریل گذاری و ایستگاه مجاور ممنوع است.

۱۰ – ۴ – ۳۵ تردد دستگاه دومنظوره در جاده و مسیرهای غیر خطوط ریلی تابع مقررات راهنمایی و رانندگی می باشد.

۳۶- تشکیل و تنظیم قطار

۱ – ۱ – ۳۶ در تشکیل و تنظیم هر قطار رعایت مواد مربوط به عملیات مانور، حمل و نقل کالای خطرناک و تامین درصد وزن ترمز مورد نیاز، میزان کشش لکوموتیو/ لکوموتیوها (در حداکثر فراز محور سیر) الزامی است.

۲ – ۱ – ۳۶ تنظیم قطارها طبق برنامه و دستوری که مسئول/ متصدی ترافیک ایستگاه تهیه و به سرمانورچی تسلیم می نماید باید به نحوی انجام شود که یک ساعت قبل از موعد مقرر حرکت، قطار آماده باشد.

۳ – ۱ – ۳۶ اتصال حداکثر چهار (۴) لکوموتیو سرد یا دو (۲) لکوموتیوگرم بعد از لکوموتیو راهنما مشروط بر اینکه وزن و طول و درصد وزن ترمز قطار و همچنین شرایط سازه فنی و کیفیت خطوط اجازه بدهد، مجاز است.

۴ – ۱ – ۳۶ اتصال واگن های زیر به قطار ممنوع است:

الف- واگن هایی که معایب فنی داشته و از طرف بازرس فنی، برگ تعمیری آن صادر شده باشد.
ب- واگن های حادثه دیده.
تبصره: اتصال واگن های حادثه دیده به قطار از اولین ایستگاه منوط به مجوز رئیس/ معاون اداره ناوگان منطقه می باشد.
پ- واگن هایی که بیش از ظرفیت بارگیری شده یا به واسطه سنگینی و یکطرفه بودن بار، فنرآن ها بیش از اندازه خم شده باشد.
ت- واگن هایی که باربندی محمولات آن ناقص بوده و مستحکم نباشد.
ث-واگن هایی که نشتی و ریزش محموله دارند.
ج- واگن های باردار یا خالی فاقد بارنامه یا دارای بارنامه مخدوش و واگن های مسقف باردار فاقد پلمب یا پلمب ناقص و همچنین واگن های حامل کالاهای خطرناک فاقد برچسب علائم خطر.
چ- واگن هایی که بریدگی چرخ آن ها، بیش از حد مجاز تعیین شده در دستورالعمل های راه آهن باشد.
ح- واگن هایی که ابعاد آنها از گاباری آن ها از حد مجازمنطقه تجاوز نماید.
تبصره :سیر واگن های خارج از گاباری با کسب مجوز بلامانع است.

۵ – ۱ – ۳۶ واگن هائی که از خارج کشور وارد می شوند و ضروری است که در محورهای مختلف راه آهن سیر نماید، قبل از صدور بارنامه داخلی، ماموران موظف اداره بازرگانی و بازریابی مستقر در ایستگاه مرزی می بایستی با کسب نظر مسئولین پست بازدید از حیث میزان گاباری تا مقصد واگن، نسبت به تنظیم بارنامه اقدام نمایند.

۶ – ۱ – ۳۶ در تنظیم و تشکیل قطار باید واگن های دارای قلاب اتوماتیک بعد از لکوموتیو و واگن های قلاب زنجیری پس از آن قرار گیرند به طوری که وزن واگن های قلاب زنجیری قطار، از وزن مجاز تعیین شده برای قلابهای زنجیری در آن منطقه تجاوز ننماید.

۷ – ۱ – ۳۶ واگن های دو(۲) محوره قلاب اتوماتیک (باردار یا خالی) باید بعد از واگن های چهار یا شش محوره قلاب اتوماتیک و همچنین بعد از واگن های سه، چهار یا شش محوره قلاب زنجیری قرار گیرند.

۸ – ۱ – ۳۶ واگن های سه(۳) محوره قلاب زنجیری خالی نباید جلوی واگن های چهار یا شش محوره قلاب زنجیری باردار قرار گیرند.همچنین واگن های قلاب زنجیری خالی باید بعد از قلاب زنجیری باردار قرار گیرند.

۹ – ۱ – ۳۶ چنانچه آرایش قطار باری به گونه ای باشد که واگن های قلاب اتوماتیک بدون تامپون درجلوی واگن های قلاب زنجیری تامپون دار قرارگیرند باید از یک واگن حداقل چهار محوره قلاب اتوماتیک دارای تامپون به عنوان حایل بین واگن های قلاب اتوماتیک و زنجیری استفاده نمود.

۱۰ – ۱ – ۳۶ هنگام اعزام انواع جرثقیل ها با قطارهای نجات و باری(در معیت ماموران مرتبط)، محل سازمان جرثقیل در آرایش قطار باید در پشت لکوموتیو یا قبل از واگن انتها قرار گرفته و جهت بوم آن در خلاف جهت حرکت قطار باشد و چنانچه واگن زیر بومی از نوع واگن های لبه کوتاه مجهز به قلاب اتوماتیک باشد، اتصال آن بین جرثقیل قلاب زنجیری و سالن زنجیری مجاز است.

تبصره : استقرار بوم در خلاف جهت حرکت مشمول جرثقیل های تلسکوپی نمی باشد.

۱۱ – ۱ – ۳۶ در کلیه قطارهای باری و مسافری، واگن پشت لکوموتیو و واگن انتها باید دارای ترمز دستی سالم باشد و شماره واگن انتها در جواز آزمایش ترمز نیز ثبت گردد.

۱۲ – ۱ – ۳۶ واگن های دارای ترمز دستی باید بین واگن های قطار باری به تناسب توزیع شوند به گونه ای که در زمان مورد نیاز، قطار از هر نقطه از سازمان خود منفصل شود می بایست هر یک از قسمت های منفصل شده به تناسب وزن خود دارای ترمز دستی مکفی باشد.

۱۳ – ۱ – ۳۶ واگن های روباز که حامل ریل، تیرآهن، ورق فولادی، شمش، کوپلاژ و سایر محمولات طویل و مشابه آن ها هستند باید حداقل یک واگن باردار یا دو واگن خالی از لکوموتیو فاصله داشته باشند.

۱۴ – ۱ – ۳۶ اختلاف مراکز ضربه گیر (تامپون) سالن های مسافری / واگن های خدماتی در قطار های مسافری حداکثر ۸۵ میلیمتر می باشد.

۱۵ – ۱ – ۳۶ حمل سایر وسایل نقلیه ریلی(برف روب و ماشین آلات مکانیزه خطی) با قطار باری با موافقت کنترل ترافیک منطقه در طول مسیر مجاز است.

۱۶ – ۱ – ۳۶ زنجیر و قلاب واگن های قطارهای باری باید بسته و محکم شود زنجیر قلاب واگن های قطارهای مسافری نیز باید طوری بسته شوند که تامپون ها در سراسر قطار به هم چسبیده وکمی فشرده و در واگن هائی که اختلاف تامپون دارند دقت شود که زنجیر واگنی که مرکز تامپون آن پائین تر از واگن مقابل است، به قلاب واگن مقابل متصل گردد.

۱۷ – ۱ – ۳۶ هنگام تنظیم و تشکیل قطار ماموران مانور موظفند از اتصال لوله های هوا و باز بودن شیر هوای کلیه واگن ها اطمینان حاصل نمایند.

۱۸ – ۱ – ۳۶ در تنظیم قطار مسافری می بایست شرایط ذیل رعایت گردد :

الف – چنانچه سالن های قطار متشکل از درجات مختلف باشند، باید سالن های هر درجه بطور متوالی بهم متصل شوند.

ب–محل واگن توشه وحمل خودرو در انتهای قطار می باشد.

پ– محل استقرار واگن مولد بخار در پشت لکوموتیو می باشد.

ت– واگن مولد برق باتوجه به شرایط فنی آن پشت لکوموتیو یا انتهای سالن های مسافری قرارمی گیرد .

ث–محل قرار گیری واگن رستوان در قطار مسافری، وسط قطار می باشد در غیراینصورت باید از کنترل ترافیک منطقه مجوز اخذ گردد.

ج– حداکثرتعداد واگن های مجاز قابل اتصال بعد از آخرین سالن مسافری(محل استقرار مامور فنی) سه واگن می باشد.

۱۹ – ۱ – ۳۶ در مواقع ضرورت حمل سالن های مسافری با قطار باری، بشرح ذیل اقدام گردد :

الف– سالن های مسافری بعد از واگن های باری چهار محوره قلاب زنجیری قرار گیرند.(واگن های دارای قلاب اتوماتیک و تامپون دار که امکان اتصال با سالن مسافری داشته باشند نیز بلامانع است.)

ب– سالن های مسافری قبل از واگن های باری دومحوره قلاب زنجیری قرار گیرند.

۲۰ – ۱ – ۳۶ اختلاف مراکز ضربه گیر (تامپون)/ قلاب اتوماتیک واگن های باری در قطار های باری حداکثر ۱۰۰ میلیمتر می باشد.

۲۱ – ۱ – ۳۶ اختلاف مراکز قلاب اتوماتیک / ضربه گیر(تامپون) در اتصال لکوموتیوها به همدیگر و به واگن های (باری / مسافری / خدماتی) حداکثر ۱۲۵ میلیمتر می باشد.

۱ – ۲ – ۳۶ استقرار واگن/ سالن شیر بسته در سازمان قطارهای تنظیمی در ایستگاه های دارای پست بازدید ممنوع می باشد.

تبصره : چنانچه در حین انجام آزمایش ترمز مواردی از خرابی سیستم ترمز واگن/ سالن مشاهده گردد که الزاماً بایستی شیر ترمز هوای آن بسته شود و مانور مجدد قطار موجب تاخیر قطار مسافری یا افزایش ساعت کار ماموران قطار گردد، به شرح ذیل عمل شود:

الف – در قطارهای مسافری حداکثر یک سالن شیر بسته در سازمان قطار با مجوز معاون بازرگانی و بهره برداری راه آهن مجاز می باشد.
ب– در قطارهای باری برنامه ای حداکثر یک واگن شیر بسته در سازمان قطار،با مجوز مدیر کل منطقه مجاز می باشد.
پ– در قطارهای باری غیر برنامه ای حداکثر سه واگن شیربسته در سازمان قطار با مجوز معاون فنی در امور بهره برداری و ناوگان منطقه مبداء و تا مقصد جواز ترمز مجاز می باشد.
تبصره : در اجرای بند پ واگن های شیر بسته می بایست به تناسب در سرتاسر قطار توزیع گردد.

۲ – ۲ – ۳۶ اعزام قطار از ایستگاه های دارای پست بازدید با درصد وزن ترمز کمتر از حد تعیین شده برای محور سیر ممنوع است.

در موارد استثناء بشرح ذیل اقدام می گردد:
الف –در قطارهای مسافری با اخذ موافقت معاونت بازرگانی و بهره برداری راه آهن و با تعیین سرعت قابل اجرا می باشـد.
ب– در قطارهای باری برنامه ای با اخذ موفقت اداره کل سیر و حرکت قابل اجرا می باشد.
پ–در قطارهای باری که در یک منطقه سیر می نمایند با اخذ موافقت معاون فنی در امور بهره برداری و ناوگان منطقه قابل اجرا می باشد.

۳ – ۲ – ۳۶ اعـزام قطـار باری بـا وزن ترمز کمتر از حد تعیین شده فقط در ایستگاه های فاقد پست بازدید که به عللی وزن ترمزقطار برای ادامه سیر کافی نباشد مجاز بوده که در این صورت متصدی ترافیک ایستگاه با موافقت و دستور کنترل منطقه و بـا صدور حکم احتیاط که به امضای لکوموتیوران و رئیس قطـار مـی رسـد از سـرعت مقـرره کاسته و اجازه ادامه سیرتا اولین پست بازدید را به قطار می دهد مشروط براینکـه نسـبت ترمزاین قطار برای سرعت حداقل ۴۰ کیلومتر بر ساعت در منطقه کافی باشد . در صورتی که ایـن تقلیل سرعت موجب اختلال در برنامه قطارهای دیگـر شـود بـا همـاهنگی کنتـرل منطقـه بـا انفصال واگن بی ترمز و یا با اتصال واگن ترمزدار، قطار بـا سـرعت مقـرره در منطقـه اعـزام می گردد.

تبصره : اعزام قطار تحت این شرایط به منطقه مجاور مشروط به اخذ موافقت کنترل آن منطقه خواهد بود.

۴ – ۲ – ۳۶ کلیه واگن ها / سالن ها در قطارهای باری/ مسافری که تحت انجام آزمایش ترمز قرار داده می‌شوند می بایست از جهت استقرار دستگیره باردار/ خالی متناسب با عدد مقایسه درج شده در پلاک ترمز واگن و همچنین وضعیت (G یا P یا R یا R لوزی) وضعیت صحیح داشته باشند.بازرس فنی و رئیس قطار موظف به کنترل و اطمینان از صحت موضوع می باشند.

هنگام آزمایش ترمز در ایستگاه های بین راه که توسط رئیس قطار انجام می‌شود می بایست بر صحت این امر نظارت و درصورت مغایرت اصلاح نماید.

۵ – ۲ – ۳۶ در تمام قطارها حداقل تعداد محور واگن های با ترمز دستی به ازای وزن قطار در شیب و فرازهای مختلف به شرح زیرتعیین می گردد :

الف- برای شیب و فراز از صفر تا ۲/۵ در هزار، به ازای هر ۳۰۰ (سیصد) تن وزن قطار حداقل یک محور.
ب-در خطوط با شیب و فراز بیش از ۲/۵ تا ۵ در هزار هر ۱۵۰ تن وزن قطار یک محور.
پ- برای شیب و فراز بیش از ۵ تا ۱۸ در هزار، به ازای هر ۱۰۰ تن حداقل یک محور.
ت- برای شیب و فراز بیش از ۱۸ در هزار، به ازای هر ۵۰ تن حداقل یک محور.

۳۷-واگن حمل خودرو در سازمان قطار مسافری

۱ – ۳۷ هنگام بارگیری خودرو ، سوخت موجود در باک خودرو نباید بیش از ۲۵ درصدگنجایش آن باشد.

۲ – ۳۷ قراردادن مواد قابل احتراق و اشتعال مانند : لباس ، اسید و مواد شیمیایی.. در داخل صندوق عقب خودرو ممنوع می باشد .

۳ – ۳۷ برای پیشگیری از اتصالی در سیستم برق خودروها (بطور ناخودآگاه) و بروز آتش سوزی در سیر، باید پس از بارگیری خودروها در مبداء ، سرباطری خودروها جدا و با مواد عایق، عایق بندی گردد.

۴ – ۳۷ کلیه خودروها پس از بارگیری در واگن خودروبر بایستی ضمن بستن ترمز (stop) با گذاشتن کفشکها – که در داخل واگن برای مهار خودرو پیش بینی شده است – در زیر محور های جلو وعقب مهار گردد.

۵ – ۳۷ واگن حمل خودرو می بایست به سیستم تهویه مناسب و نیز حداقل ۲ دستگاه کپسول اطفاء حریق از نوع پودری شارژ شده و آماده به کار، مجهز باشند .

۶ – ۳۷ جهت مقابله سریع با حوادث احتمالی در هنگام سیر، کلید درب واگن های حمل خودرو تحویل مامور فنی بوده و درب واگن پس از بارگیری پلمب گردد . در مواقع ضروری مطابق دستور رئیس قطار نسبت به فک پلمب و باز نمودن درب واگن اقدام و صورتمجلس مربوطه را تنظیم نمایند .

۷-۳۷ حمل خودروهای دوگانه سوز فاقد تائیدیه معاینه فنی از مراکز معتبر سیستم CNG/LPG ممنوع می باشد.

۸-۳۷ بارگیری و حمل خودروهای گازسوز با مخزن سوخت پر اکیداً ممنوع بوده و باید در زمان بارگیری مخزن گاز خالی باشد.

۳۸- بازدید و آزمایش ترمز قطار

۱ – ۳۸ هر قطاری که از ایستگاه حرکت داده می شود باید سازمان آن از لحاظ وزن، طول، ترمز دستی و درصد وزن ترمز هوایی برای حداکثر سرعت مجاز تعیین شده در برنامه حرکت قطارهای آن محور مطابقت داشته باشد. وزن ترمز لازم برای ترمز کردن یک قطار باید متناسب با سرعت قطار، شیب خط و وزن قطار باشد. درصد ترمز قطار برای هر صد تن از وزن قطار در سرعت ها و شیب های مختلف در (پیوست ۳۲-۳۰) مشخص شده است.

تبصره – وزن، وزن ترمز و سرعت مجاز ماشین آلات مکانیزه روسازی خط از طرف اداره کل خط و سازه های فنی تهیه و اعلام می گردد.

۲ – ۳۸ وزن قطار : عبارت است از مجموع وزن واگن(ها) که جهت حمل به لکوموتیو(ها) متصل می شوند.

تبصره ۱ – لکوموتیو(ها) سرد در قطار بعنوان واگن محسوب می گردند.

تبصره ۲ – در محاسبه وزن قطار دالگاژی باید وزن لکوموتیو دالگاژی نیز به وزن قطار اضافه گردد.

تبصره ۳ – در محاسبه وزن خودکشش ها وزن قطار برابر وزن کل مجموعه خودکشش می باشد.

۳ – ۳۸ برای محاسبه درصد وزن ترمز و همچنین وزن قطار باید اقدامات زیر از طرف ادارات ستادی مرتبط به عمل آید :

الف– وزن خالی و میزان بارگیری واگن ها در دو سمت جانبی واگن ها از طرف دفتر مهندسی و نظارت ناوگان تعیین و اعلام گردد.

ب– وزن ترمز هوای واگن ها در حالت باردار/خالی در دو سمت جانبی واگن ها از طرف دفتر مهندسی و نظارت ناوگان تعیین و اعلام گردد.

پ – اداره کل واگن ها باید هرگونه تغییر در جدول مشخصات واگن ها را جهت اطلاع ماموران به ادارات کل ایمنی و نظارت بر شبکه، سیر و حرکت و مناطق اعلام نماید.

ت – اداره کل نیروی کشش باید برای جرثقیل های ریلی و برف روب، وزن و وزن ترمز آن ها را در دو طرف دیواره جانبی وسیله درج نماید.

ث – اداره کل خط و سازه های فنی باید برای کلیه ماشین آلات مکانیزه خطی وزن و وزن ترمز آن ها را در دو طرف دیواره جانبی آن ها درج نماید.

۴ – ۳۸ سرعت مجاز کلیه قطارها براساس حداقل درصد وزن ترمز در شیب معین مسیر مطابق جداول مربوطه تعیین می شود.

تبصره – میزان درصد وزن ترمز قطارهای باری در مسیرهایی با شیب بالای ۲۵ در هزار، حداقل ۵۲ درصد و حداکثر سرعت ۴۵ کیلومتر بر ساعت برای خط ترمز ۱۰۰۰ متر تعیین می گردد.

۵ – ۳۸ درصد وزن ترمز مورد نیاز برای قطارهای باری تا سرعت ۹۰ کیلومتر بر ساعت برای خط ترمز ۱۰۰۰ متر مطابق با جدول (پیوست ۳۰) می باشد.

درصد وزن ترمز مورد نیاز برای قطارهای مسافری تا سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت برای خط ترمز ۱۲۰۰ متر مطابق با جدول (پیوست ۳۱) می باشد.

جدول وزن ترمز و وزن لکوموتیو مطابق با (پیوست ۳۲) می باشد.

۶ – ۳۸ در محاسبه وزن ترمز قطار، فقط ترمز واگن هایی که سالم و قابل استفاده می باشد، اعمال می گردد.

۷ – ۳۸ قبل از اعزام قطار از ایستگاه باید از سلامت و آماده به کاری ترمز هوای قطار اطمینان حاصل نمود به عبارتی جواز آزمایش ترمز صادره بدین معنی است که قطار از نظر نسبت ترمز و سلامت قطار، تا مقصد تعیین شده به سلامت سیر می نماید.

۳۹–فرآیندآزمایش ترمز

۱–۱–۳۹ مسئول/ متصدی ترافیک باید آمادگی تشکیل قطار را بوسیله دستگاه بی سیم برای آزمایش ترمز به پست بازدید اعلام نموده و دفتر(تحویل و تحول قطار تنظیمی) (پیوست ۳۳) را به واحد بازرسان فنی(پست بازدید) تحویل و پس از اخذ امضاء از مسئول/ متصدی بازدید، برگ مشخصات واگن های قطار مورد نظر به همراه شماره خط را به رئیس قطارتحویل دهد.

۲-۱-۳۹ تیم بازدید (اعضای شرکت کننده در آزمایش ترمز) به شرح زیر می باشند :

الف- در قطارهای مسافری، کمک لکوموتیوران در داخل کابین لکوموتیو مستقر شده و رئیس قطار، لکوموتیوران و بازرس فنی نسبت به بازدید از قطار اقدام می کنند.

ب- در قطارهای باری، لکوموتیوران در داخل کابین لکوموتیو مستقر شده و رئیس قطار و بازرس فنی نسبت به بازدید از قطار اقدام می کنند.

۳-۱-۳۹ رئیس قطار فرمان ترمزگیری را به لکوموتیوران باری/کمک لکوموتیوران مسافری می دهد.

۴-۱-۳۹ تیم بازدید شروع به بازدید قطار می نمایند.

الف-بازدید از قطار شامل بازدید چشمی علائم و نشانه های روی واگن (برچسب کالاهای خطرناک- تاریخ تعمیرات اساسی/ سالیانه- شماره واگن و تطبیق آن با بارنامه)، رعایت وضعیت بارگیری و باربندی واگن ها، بازدید از بدنه، شاسی، بالشتک ها، بوژی، چرخ و محور، ضربه گیر(تامپون) و قلاب واگن ها، کنترل نشتی لوله های هوا و نشتی محموله واگن های مخزندار، کنترل باز بودن شیرهای هوای بین واگن ها، کنترل دستگیره های واگن(دستگیره های باز/بسته، باردار/خالی، جلگه/کوهستان و باری/مسافری)، کفش ترمز و قاب آن، ترمز دستی واگن ها و آرایش قطار می شود.

ب- پس از اعلام فرمان ترمزگیری و در حین بازدید از واگن(ها)ی ترمز شده باید از پایداری ترمز واگن(ها) اطمینان کامل حاصل شود.

پ- در حالت ترمز باید در قطارهای باری، کفش ترمزها به چرخ ها چسبیده باشند، کورس سیلندر ترمز متناسب با وضعیت باردار و خالی واگن، در حالت ترمز باشد و در قطارهای مسافری شاخص روی رنگ قرمز باشد.

۵-۱-۳۹ پس از رسیدن به انتهای قطار، بازرس فنی نسبت به اتصال دستگاه فشارسنج (مانومتر) به انتهای لوله اصلی اقدام می نماید، سپس شیر آن را باز می کند و رئیس قطار دستور آزادسازی ترمز قطار را صادر می کند، پس از مشاهده حداقل فشار ۴/۸ بار بر روی فشارسنج و وجود علامت انتهای قطار اقدام به بستن شیر انتها و جداسازی فشارسنج نموده و سپس بازدید را از طرف دیگر قطار ادامه می دهند.

۶-۱-۳۹ پس از اعلام فرمان آزادی ترمز و قبل از شروع به کنترل قطار از انتها به سمت ابتدای قطار، حصول اطمینان از سلامت ترمزدستی انتهایی توسط کلیه ماموران شرکت کننده در بازدید الزامی است.

۷-۱-۳۹ تیم بازدید، بازدید را از انتهای قطار و سمت دیگر قطار ادامه می‌دهد که این بازدید در مجاورت کابین لکوموتیو قطار به پایان می رسد. در این حالت باید در قطارهای باری کفش ترمزها از چرخ ها آزاد باشند و در قطارهای مسافری شاخص ترمز روی رنگ سبز باشد

۸-۱-۳۹ در انتهای بازدید، حصول اطمینان از سلامت ترمز دستی واگن پشت لکوموتیو توسط کلیه ماموران شرکت کننده در بازدید الزامی است.

۲ - ۳۹ قطارهایی که جواز ترمز دریافت می دارند درصورتی که در ایستگاه های بین راه انفصال یا اتصالی داشته باشند، پس از آزمایش ترمز توسط رئیس قطار و لکوموتیوران نتیجه را در دفتر مخصوص ثبت وامضاء نموده و ادامه سیر می‌دهد.درایستگاه های تحت پوشش می‌بایست نتیجه آزمایش ترمز از طریق تلفنگرام به مرکز CTC/RC مخابره گردد .

برای آن دسته از قطارها که جواز مبداء- مقصد صادر می گردد بایستی پس از ورود به اولین پست بازدید نسبت به آزمایش ترمز مجدد قطار دریافت جواز تا مقصد مشخص در جواز قبلی اقدام نماید.

تبصره - کنترل ترافیک منطقه و ماموران موظف قطار نسبت به انجام آزمایش ترمز مجدد قطار مسئولیت دارند.

۳ - ۳۹ واگن هایی که مجاز به حرکت با سرعت قطارهای مسافری باشند باید دستگیره ترمز آن ها روی وضعیت مسافری قرار داده شود(مولد، توشه، خودروبر، یخچال دار).

۴ - ۳۹ سالنهای مسافری که در انتهای قطارهای باری باید دستگیره ترمز واگن های مسافری روی وضعیت "باری" قرار گیرد.

۵ - ۳۹ هر قطاری که از ایستگاه تنظیم و حرکت داده می شود باید سازمان آن از لحاظ وزن، طول، میزان ترمز دستی و درصد وزن ترمز هوایی برای حداکثر سرعت مجاز تعیین شده که در برنامه حرکت قطارهای آن محور سیر تنظیم شده، مطابقت داشته باشد.

۶ - ۳۹ رئیس قطار پس از خاتمه عملیات مانور در ایستگاه تحت پوشش، عملیات انجام شده را در ورقه سیر قطار منعکس و وزن و طول و نسبت ترمز را تعیین نموده و مشخصات جدید را پس از آزمایش ترمز، در دفتر آزمایش ترمز ایستگاه درج و امضاء نموده و مراتب را به مرکز CTC/RC تلفنگرامی اطلاع دهد.

۷ – ۳۹ برای اعزام واگن های متوقف در ایستگاه های فاقد پست بازدید که واگن ها بیش از ۱۰ساعت از زمان توقف آنها گذشته به شرطی که شیب و فراز محور سیر بیش از ۱۸ در هزار نباشد رئیس قطار و لکوموتیوران نسبت به آزمایش ترمز اقدام می کنند و این قطار مجوز سیر تا اولین پست بازدید واقع در مسیر را دارد و در غیر این صورت برای صدور جواز ترمز، اعزام بازرس فنی و تعمیرکار واگن الزامی است.

۸– ۳۹ به هنگام آزمایش ترمز در ایستگاه های دارای پست بازدید، بازرس فنی به همراه رئیس قطار موظفند درآزمایش ترمز قطار شرکت نموده و جواز آزمایش ترمز صادره را پس از امضاء به مسئول/ متصدی ترافیک تسلیم نموده و مسئول / متصدی ترافیک موظف است پس از کنترل اطلاعات و درصد ترمز قطار نسبت به امضاء جواز آزمایش ترمز و تسلیم آن به لکوموتیوران از طریق رئیس قطار اقدام نماید. در قطارهای مسافری حضور لکوموتیوران به منظور انجام آزمایش ترمز در معیت بازرس فنی و رئیس قطار الزامی است.

۹– ۳۹ چنانچه لزوم انجام آزمایش ترمز قطارهای مسافری در ایستگاه های طول مسیر که فاقد پست بازدید بوده ایجاب نماید انجام آزمایش ترمز قطار توسط رئیس قطار، لکوموتیوران و مامور فنی قطاربایستی انجام گردد و نتیجه در دفتر آزمایش ترمز ایستگاه ثبت شود.

۱۰ –۳۹ چنانچه پس از آزمایش ترمز توسط رئیس قطار و راهبر آن (بدون حضور بازرس فنی)، مشخص گردد درصد وزن ترمز قطار از میزان مجاز تعیین شده برای محور سیر کمتر باشد، باید به شرح زیر اقدام نمایند :

در صورت اختلال در سیر سایر قطارها به واسطه اعمال کاهش سرعت، با هماهنگی کنترل ترافیک منطقه نسبت به انفصال واگن فاقد ترمز هوا یا افزایش واگن ترمز دار اقدام و قطار با سرعت تعیین شده برای محور سیر اعزام می گردد.

الف– درایستگاه های دارای مسئول/ متصدی ترافیک، رئیس قطار نسبت به کسب تکلیف از ایشان در خصوص ادامه سیر قطار با تعیین سرعت توسط معاون بهره برداری و ناوگان منطقه تا اولین ایستگاه دارای پست بازدید اقدام می نماید.

ب– در ایستگاه های تحت پوشش مرکز CTC/RC، رئیس قطار با هماهنگی و کسب مجوز از مرکز CTC/RC با تعیین سرعت توسط معاون بهره برداری و ناوگان منطقه و صدور حکم احتیاط که به امضای راهبر می‌رسد، اجازه ادامه سیر تا اولین ایستگاه دارای پست بازدید را دارد.

۱۱-۳۹ در جواز آزمایش ترمز قطارهای مسافری می بایستی حداکثر سرعت تعیین شده در محور سیر قطار مطابق برنامه حرکت درج گردد.

در مواقعی که لکوموتیو تخصیص داده شده به قطار در میدا حرکت یا طول خط قابلیت سیر با حداکثر سرعت مجاز مطابق برنامه ابلاغی نداشته باشد، لکوموتیورانان موظفند ضمن هماهنگی (تلفنگرامی با کنترل ناوگان منطقه متناسب با نوع لکوموتیو حامل قطار) سرعت مجاز را تعیین و ادامه سیر نمایند.

۱۲- ۳۹ چنانچه هر یک از موارد زیر برای قطار اتفاق بیفتد جواز ترمز قطار یا آزمایش ترمز انجام شده توسط ماموران برای قطار باطل می گردد و قطار مجدداً می بایست آزمایش ترمزگردد :

الف - اتصال / انفصال واگن / لکوموتیو از /به قطار.
ب- بستن/باز کردن شیر ترمزواگن / لکوموتیو.
پ-تغییروضعیت هر کدام ازدستگیره های مرتبط با سیستم ترمز هوایی.(باردار/خالی-GPR).
ت-اتصال / انفصال لوله های هوای قطار .

۴۰- تعیین و پایش سرعت

۱ - ۴۰ به منظور پایش سرعت، کلیه وسایل نقلیه ریلی باید مجهز به دستگاه ثبت و نمایش سرعت باشند.

۲ - ۴۰ اعزام لکوموتیو با سرعت نمای معیوب ازدپو تعمیرات مبداء حرکت به طول خط ممنوع است.

تبصره ۱- لکوموتیو باید حداقل دارای یک سرعت نمای سالم باشد.
تبصره ۲- استفاده از لکوموتیو(های) فاقد تجهیزات ثبت سرعت، منوط به اخذ مجوز از معاون بهره برداری و ناوگان منطقه تا اولین دپوی تعمیراتی لکوموتیو می باشد.
تبصره ۳- استفاده از لکوموتیو با سرعت نمای معیوب به عنوان لکوموتیو یدک مجاز است.

۳ - ۴۰ به منظور ادامه سیرلکوموتیو با سرعت نمای معیوب درطول خط که امکان تعمیر آن وجود ندارد، راهبر پس از مخابره تلفنگرام به ایستگاه یا مرکز CTC/RC و کسب تکلیف، پس از اخذ مجوز لازم و با توجه به محاسبه زمان وتابلوهای کیلومترشمار طول خط تا ایستگاه تعیین شده توسط کنترل ترافیک منطقه ادامه سیردهد.

تبصره – تصمیم گیری در خصوص چگونگی ادامه سیر لکوموتیو مذکور در محدوده منطقه، از طرف معاون بهره برداری و ناوگان می باشد که از طریق کنترل ترافیک منطقه تلفنگرامی به راهبر اعلام می گردد.

۴ – ۴۰ حداکثر سرعت قطارهای مسافری تابع ریزبرنامه ابلاغی می باشد.

۵ – ۴۰ به منظور تعیین سرعت در خطوط تازه تاسیس و خطوطی که از طریق بهسازی، بازسازی و نوسازی ارتقای کیفیت داشته اند، بنا به پیشنهاد معاونت فنی و زیربنایی راه آهن و با ابلاغ معاونت بازرگانی و بهره برداری، کمیسیون تعیین سرعت مرکب از نمایندگان ادارات کل ایمنی ونظارت برشبکه، نیروی کشش، خط وسازه های فنی و سیر و حرکت تشکیل و به سرپرستی نماینده اداره کل ایمنی و نظارت بر شبکه به محل اعزام می گردد و پس از تست های میدانی سرعت خط مربوطه تعیین و با تایید معاونت بازرگانی و بهره برداری جهت اجرا ابلاغ می گردد.

الف– سرعت های تعیین شده توسط کمیسیون تعیین سرعت با ابلاغ معاونت بازرگانی و بهره برداری قابل اجرا است.
ب– هرگونه کاهش سرعت در خطوط توسط کمیسیون پیشگیری از سوانح منطقه با هماهنگی معاونت فنی و زیربنایی و با توجه به شرایط خط و سوزن ها تعیین می گردد.
پ– سرعت روی سوزن ها از طرف معاون فنی و زیربنایی راه آهن تعیین و به منظور اجرا، توسط معاون بازرگانی و بهره برداری ابلاغ می گردد.
ت– سرعت خطوط فرعی که با استفاده از ریل و کوپلاژهای فرسوده و دست دوم احداث گردیده اند و پیشنهاد سرعت روی آن کمتر از ۶۰ کیلومتر بر ساعت است، توسط کمیسیون جلوگیری از سوانح منطقه تعیین می گردد.

۶ – ۴۰ سرعت سیر لکوموتیو(ها) به صورت منفرد / چندواحدی در دو حالت :کابین به جلو و موتور به جلو مطابق جدول (پیوست ۳۴) می باشد.
تبصره – لکوموتیو منفرد/ چند واحدی، باید به همراه رئیس قطار یا کمک لکوموتیوران اعزام شود.

۷ – ۴۰ ادارات کل مناطق باید با برنامه ریزی، هماهنگی و بهره گیری از تمامی امکانات موجود، محل های دارای تقلیل سرعت را مرمت و رفع نمایند و اداره کل خط و سازه های فنی موظف است پشتیبانی لازم به لحاظ تامین مصالح و ادوات و تجهیزات را داشته باشد.

۸ - ۴۰ کمیسیون گراف روزانه هر اداره کل موظف است بصورت روزانه در جلسات گراف نسبت به بررسی محل های تقلیل سرعت و نظارت بر آنها بشرح زیر اقدام نماید :

الف- بررسی احکام احتیاطی برای تقلیل سرعت (۳۰ و ۱۵ کیلومتر بر ساعت).

ب-بررسی تلفنگرامهای ایجاد و حذف تقلیل سرعت در داخل منطقه و یا خارج آن (نواحی مجاور).

پ-برنامه ریزی به منظور رفع سریع موارد تقلیل سرعت با هماهنگی لازم بین واحدهای ذیربط.

ت-کنترل برنامه زمانبندی اعلام شده جهت رفع تقلیل سرعت ها.

ث-پیگیری مکاتبات در خصوص اعلام موارد تقلیل سرعت با توجه به زمان اجراء.

ج-تکمیل و ارسال روزانه فرم مربوط به تقلیل سرعتهای ۳۰ و ۱۵ کیلومتر بر ساعت به ادارات کل ستادی و مناطق ذیربط.

چ- بررسی رعایت موارد تقلیل سرعت توسط ماموران راهبر.

۴۱- اتصال و انفصال

۱ - ۴۱ اتصال/ انفصال لکوموتیوها به/ از یکدیگر و همچنین اتصال یا انفصال لوله های اصلی هوا، لوله های تعادل، کابل های رابط وHEP منحصراً در دپوها و واحدهای تعمیرات لکوموتیو بعهده ماموران دپو می باشد.

۲ - ۴۱ اتصال/ انفصال لکوموتیو و لوله اصلی هوا به قطارهای تنظیم شده در ایستگاه مبداء/ از قطارهای وارده به ایستگاه مقصد بعهده مامور مانورچی راهنما می باشد.

۳ - ۴۱ اتصال/ انفصال لکوموتیو و واگن ها به/ از یکدیگر و لوله های اصلی هوا در حین تنظیم وتشکیل قطار بعهده ماموران مانور بوده و سرمانورچی موظف به نظارت بر این امر می باشد.

۴ - ۴۱ اتصال لوله های هوا بین واگن های قطار تنظیم شده که در اختیار پست بازدید قرارگرفته است بعهده تعمیرکار واگن بوده و بازرس فنی موظف به نظارت بر این امر می باشد.

۵ - ۴۱ اتصال/ انفصال لکوموتیو و لوله اصلی هوا به/ از لکوموتیو قطار مسافری در ایستگاه های تشکیلاتی بین مبداء و مقصد واقع در طول مسیر بعهده مانورچی راهنما بوده و اتصال و انفصال لوله تعادل وکابل های رابط وHEP بین دو لکوموتیو بعهده کمک لکوموتیوران قطار مسافری می باشد و لکوموتیوران موظف است نظارت لازم را بر این امر داشته باشد.

۶ - ۴۱ در صورت نیاز به اتصال/ انفصال لکوموتیو به/ از لکوموتیو، قطارهای مسافری و باری جهت حمل یا امداد در ایستگاه های بین راه یا در طول بلاک ها، مسئولیت های امور فوق به شرح زیر می باشد :

الف- مسئولیت اتصال/ انفصال لکوموتیو و لوله اصلی هوا به ترتیب اولویت ۱ : با رئیس قطار باری درخواست کننده امداد، ۲ : رئیس قطار باری حاضر در لکوموتیو امداد،۳ : مامور مانور اعزامی با لکوموتیو امداد رسان و ۴ : مامور فنی قطار مسافری خواهد بود.

ب- مسئولیت اتصال/ انفصال لوله تعادل وکابل رابط در قطار مسافری با کمک لکوموتیوران و در قطار باری با رئیس قطار باری خواهد بود.

پ-مسئولیت اتصال/انفصال سالن خودکشش به لکوموتیو یا از یکدیگر به عهده مامور فنی خودکشش می باشد.

۷ - ۴۱ مسئولیت تحویل تحول کابلHEP جهت اتصال/ انفصال بین لکوموتیو و اولین سالن مسافری از مبداء تا مقصد بعهده کمک لکوموتوران و مامور برق بوده و عمل نصب آن به عهده مامور برق می باشد.

۸ - ۴۱ مامور برق موظف است پس از تحویل گیری کابل برق در مجاورت کابین لکوموتیو از کمک لکوموتیوران قطار، نسبت به اتصال کابل بین لکوموتیو و سالنهای مسافری اقدام نماید و در ایستگاه مقصد مجدد، کابل را در مجاورت کابین لکوموتیو تحویل کمک لکوموتیوران قطار دهد.

فصل ششم
قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی

فصل ششم – قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی

۴۲- شرایط قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی در سیستم جواز راه آزاد

۱ – ۴۲ حرکت وسایل نقلیه ریلی ازهر ایستگاه تا ایستگاه بعدی، پس از حصول اطمینان از مهیا شدن شرایط زیر مجاز است :

الف- اعلام ورود آخرین وسیله اعزامی توسط ایستگاه قبول کننده.
ب- حصول اطمینان از آزادی بلاک.
پ- اعلام خط آزاد توسط ایستگاه قبول کننده.
ت- موافقت کنترل ترافیک منطقه.
ث- موافقت ایستگاه قبول کننده.

۲ – ۴۲ فرآیند قبول و اعزام بین دو ایستگاه طبق مندرجات نمودار سیر راه آزاد به وسیله تلفن ایستگاه (پارتی لاین تصویری و در صورت خرابی یا فقدان آن از تلفن رومیزی) به منظور برقراری ارتباط بین دو ایستگاه انجام می گیرد و این ارتباط باید به وسیله مسئول وقت ایستگاه انجام شود و دخالت هر مامور دیگری ممنوع است.

۳ – ۴۲ قبل از حرکت هر وسیله نقلیه ریلی از ایستگاه، مسئول وقت ترافیک پس از کسب اجازه از کنترل ترافیک منطقه باید از طریق ارتباط تلفنی/ پارتی لاین تصویری از ایستگاهی که وسیله نقلیه ریلی به طرف آن باید حرکت کند از طریق اعلام شماره تقاضای راه آزاد(عدد فرد) به شرح مندرج در قسمت اول صفحه در سمت راست نمودار سیر راه آزاد تقاضای راه آزاد نماید.

۴ – ۴۲ مسئول وقت ایستگاهی که تقاضای راه آزاد را دریافت کرده باید پیش از اعلام موافقت، از کنترل ترافیک منطقه کسب اجازه نموده و سپس اطمینان حاصل نماید که برای قبول وسیله نقلیه ریلی، خط آزاد داشته در این صورت موافقت خود را از طریق اعلام شماره موافقت با تقاضای راه آزاد(عدد زوج) و شماره خط قبولی و ثبت آن در نمودار سیر راه آزاد به شرح مندرج در قسمت اول صفحه در سمت چپ نمودار سیر راه آزاد درج شده، اعلام می‌نماید.

۵ - ۴۲ مسئول وقت ایستگاه تقاضا کننده پس ازدریافت موافقت مسئول وقت ایستگاه قبول کننده، وسیله نقلیه ریلی را با صدور جواز راه آزاد اعزام و حرکت آن را پس از خروج کامل از ایستگاه از طریق شماره حرکت (عدد فرد) طبق مشخصاتی که در قسمت دوم سمت راست نمودار سیر راه آزاد نوشته شده به مسئول وقت ترافیک ایستگاه قبول کننده اطلاع می دهد.

چنانچه پس از حرکت وسیله نقلیه ریلی، تاخیر یا توقف غیر برنامه ای داشته باشد باید علت آن در نمودار سیر راه آزاد درج نماید.

۶ - ۴۲ پس از این که وسیله نقلیه ریلی بطور کامل وارد ایستگاه قبول کننده شد، مسئول وقت ایستگاه قبول کننده، ورود آن را از طریق اعلام شماره ورود (عدد زوج) که در قسمت دوم سمت راست نمودار سیر راه آزاد درج می نماید، ورود آن را به مسئول وقت ایستگاه اعزام کننده اعلام می دارد.

۷ - ۴۲ شماره ای که در جواز راه آزاد جهت موافقت با قبول وسیله نقلیه ریلی نوشته می شود باید همان شماره موافقت با تقاضای راه آزاد (شماره زوج) باشد.

۸ - ۴۲ باید دقت شود که ساعت دقیق هر یک از مراحل واقدامات فوق در هنگام اجراء و ساعت مخابره دقیق در محل مربوطه در نمودار سیر راه آزاد درج شود.

۱-در ایستگاه مبداء و ایستگاه های تشکیلاتی ارایه جواز راه آزاد به قطارهای مسافری متوقف از طریق رئیس قطار به لکوموتیوران انجام می گردد.

۲-در سایرایستگاه های طول مسیر ارایه جواز راه آزاد به قطار مسافری متوقف از طریق مسئول وقت ایستگاه مستقیماً به لکوموتیوران انجام می گردد.

۳-در کلیه ایستگاه ها ارایه جواز راه آزاد به قطار باری متوقف توسط رئیس قطار از مسئول وقت ایستگاه اخذ و به راهبر تسلیم می گردد.

در قطارهای مسافری/ باری عبوری، بسته به موقعیت ایستگاه ارایه جواز راه آزاد توسط مسئول وقت ایستگاه به لکوموتیوران/ کمک لکوموتیوران/ رئیس قطار وسیله نقلیه ریلی انجام می شود.

۴-راهبران سایر وسایل نقلیه ریلی می بایستی در ایستگاه متوقف و نسبت به دریافت جواز راه آزاد اقدام نمایند.

۹ –۴۲ اعزام وسیله نقلیه ریلی به منظور خروج از حدود ایستگاه منوط به ارایه جواز راه آزاد از طرف مسئول وقت ایستگاه به راهبر وسیله نقلیه ریلی می باشد. جواز راه آزاد برای وسایل نقلیه ریلی فرد و زوج از یکدیگر تفکیک و در دو نسخه با خط خوانا تهیه می شود نسخه اول به راهبر وسیله نقلیه ریلی تحویل و نسخه دوم جهت بایگانی در ایستگاه نگهداری می شود.

تبصره ۱ – در ایستگاه های مبداء حرکت باید با صدور حکم احتیاط کلیه موارد احتیاطی تا محل بعدی صدور حکم احتیاط به رئیس قطار تحویل داده شود.

تبصره ۲- پس از حرکت وسیله نقلیه ریلی از ایستگاه مبداء چنانچه موارد جدید احتیاطی پیش آید مسئول وقت ایستگاه ماقبل می بایست ضمن توقف قطار نسبت به صدور حکم احتیاط جدید اقدام نموده و پس از اخذ امضاء از رئیس قطار به وی تحویل نماید.

۱۰ –۴۲ چنانچه بی سیم لکوموتیوران و رئیس قطار یا مسئول وقت ایستگاه از کار افتاده باشد یا اینکه صدای بی سیم مفهوم نباشد تا زمانیکه لکوموتیوران از وجود علامت انتهائی قطار اطمینان حاصل ننموده مجازبه خروج از ایستگاه نمی باشد و در صورتیکه طول قطار به اندازه ای باشد که رویت علامت انتهائی توسط مسئول وقت ایستگاه،مستلزم خروج قسمتی از قطار از حدود ایستگاه باشد لکوموتیوران می بایستی قبل از خروج کامل قطار از ایستگاه به هر نحو ممکن از وجود علامت انتهائی اطمینان حاصل نماید.

۱۱ –۴۲ در راه آهن دو خطه با سیستم جواز راه آزاد مسئو ل وقت ایستگاه موظف است برای هر مسیر نمودار سیر راه آزاد فرد یا زوج را در نظرگرفته و مورد استفاده قرار دهد و سپس عملیات راه آزاد را عیناً مطابق مفاد مندرج در سیستم راه آزاد در راه آهن یک خطه انجام دهد.

۱۲ –۴۲ مسئول وقت ایستگاه پس از موافقت با قبول وسیله نقلیه ریلی، برای آماده نمودن مسیر و قفل نمودن سوزن ها دستورات لازم را با اعلام خط تعیین شده ورودی به سوزنبان داده و در دفتر مخصوص امضای سوزنبان، ثبت و از سوزنبان امضاء می گیرد و برای آنکه اطمینان حاصل کند که سوزنبان دستور را کاملاً متوجه شده باید عین دستور را سوزنبان به مسئول وقت ایستگاه بازگو نموده و سپس سوزنبان جهت اجرای دستور به محل سوزن عزیمت نماید.

۱۳ –۴۲ وسیله نقلیه ریلی ورودی به هر ایستگاه می بایست به خط آزادی که در جواز راه آزاد درج شده واردگردد و فقط با علامت سوزنبان اجازه ورود به ایستگاه را دارد.

۱۴ –۴۲ چنانچه فاصله ساختمان ایستگاه از سوزن ورودی بیش از ۵۰۰ متر باشد، سوزنبان موظف است دراتاقک سوزنبانی محل سوزن مستقر گردد. مسئول وقت ایستگاه دستورات لازم را ازطریق تلفن یا بی سیم به سوزنبان اعلام می‌نماید و در دفاتر مخصوص که در هر دو قسمت (دفتر ترافیک واتاقک سوزنبانی) موجود می باشد عین عملیات مذکور را ثبت می نماید.

۱۵–۴۲ مخابره، شماره تقاضای راه آزاد، شماره قبول وسیله، شماره حرکت، شماره ورود و خط قبولی باید در سمت راست نمودار سیر راه آزاد و در سمت چپ آن مشخصات قطار، از جمله شماره قطار، شماره لکوموتیو، نام راهبر، نام رئیس قطار، وزن قطار، تعداد واگن و طول قطار در هنگام اجرا باید در محل مرتبط روی نمودار سیر درج شود.

۱۶ –۴۲ رسم نمودار سیر راه آزاد در راه آهن دو خطه همانند راه آهن یک خطه بوده و فقط در راه آهن دو خطه دو نمودار سیر راه آزاد برای هر یک از بلاک های فرد و زوج پیش بینی گردیده است که عملیات مربوط به هر یک از بلاک های فرد/ زوج روی نمودار سیر مختص خود انجام می شود.

۱۷ –۴۲ مسئول وقت ایستگاه باید قبل از اعزام وسیله نقلیه ریلی، از صحت سوزن های مسیر خروجی با اخذ امضاء/ شماره از سوزنبان اطمینان حاصل نماید و سپس نسبت به ارایه جواز راه آزاد اقدام نموده و فرمان حرکت را صادر نماید.

۱۸ –۴۲ چنانچه ورود وسیله نقلیه ریلی اعزامی در زمان تعیین شده سیر در آن بلاک اعلام نگردید، مسئول وقت ایستگاه اعزام کننده باید از مسئول وقت ایستگاه قبول کننده علت را جویا شود.

۱۹ –۴۲ تغییرخط قبولی : در سیستم جواز راه آزاد، چنانچه ضرورت پیدا کند قطار/ سایر وسایل نقلیه ریلی، به خطی غیر از خط درج شده در دفتر سوزنبانی/ جواز راه آزاد وارد شود بایستی مراحل زیر رعایت گردد :

الف- فرمان توقف توسط بی سیم به لکوموتیوران قطار/ راهبر جهت متوقف نمودن وسیله نقلیه ریلی قبل از علامت حدود ایستگاه صادر گردد.

ب-تائیدیه دریافت پیام توقف توسط لکوموتیوران قطار / راهبر سایر وسایل نقلیه ریلی می بایست از طریق بی سیم به مسئول وقت ایستگاه اعلام گردد.

پ-پس از حصول اطمینان از دریافت پیام توقف، مسئول وقت ایستگاه دستور تعویض مسیر سوزن به خط آزاد مورد نظر را به سوزنبان صادر می نماید.

ت- سوزنبان با دریافت دستور تغییر مسیر به خط جدید نسبت به اصلاح مسیر ورودی و قفل نمودن کلیه سوزن های مسیر اقدام نموده و مراتب را به مسئول وقت ایسگاه اعلام می نماید.
ث - مسئول وقت ایستگاه پس از حصول اطمینان از تصحیح مسیر ورودی جدید به خط مورد نظر نسبت به اعلام خط جدید به لکوموتیوران قطار/راهبر سایر وسایل نقلیه ریلی از طریق بی سیم اقدام می نماید.
ج- لکوموتیوران قطار/راهبر سایر وسایل نقلیه ریلی موظفند با ارایه علامت آزاد سوزنبان (پرچم سبز در روز/ چراغ در شب) به خط جدید تعیین و اعلام شده وارد میشود.

۴۲–۲۰ در تلاقی قطار متراژی، ابتدا باید قطار دارای طول مجاز را وارد خط آزاد ایستگاه نموده و بعد از توقف و دگاژ آن، به قطار متراژی اجازه ادامه سیر از ایستگاه به صورت عبوری داده شود.

۴۲–۲۱ پس از قبول وسیله نقلیه ریلی از بلاک باید عملیات مانور در سمت بلاک قبولی متوقف شود.

۴۳- شرایط قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی در سیستم میله راهنما

۴۳ - ۱ جهت قبول و اعزام وسیله نقلیه بین دو ایستگاه که به دستگاه میله راهنما مجهز است مسئول وقت ایستگاه موظف است کلیه عملیات و مقررات مربوطه به سیستم حرکت با جواز راه آزاد را انجام داده و فقط بجای جواز راه آزاد از میله راهنما استفاده میشود.

۴۳ - ۲ میله راهنما که از دستگاه خارج شده و به رئیس قطار/ لکوموتیوران/ راهبر تحویل می شود برای اعزام قطار به ایستگاه مجاور به منزله جواز راه آزاد می باشد.

۴۳ - ۳ مسئول وقت ایستگاه اعزام کننده پس از موافقت کنترل ترافیک منطقه با اعزام وسیله نقلیه ریلی با وسایل ارتباطی راه آهن، مشخصات آن را در نمودار سیر راه آزاد ثبت و به ایستگاه قبول کننده مخابره و تقاضای راه آزاد برای اعزام می نماید.

۴۳ - ۴ مسئول وقت ایستگاه قبول کننده پس از کسب موافقت کنترل و ثبت مشخصات در نمودار سیر راه آزاد، موافقت خود را توسط دستگاه میله راهنما به ایستگاه اعزام کننده اعلام می نماید.

۵ - ۴۳ مسئول وقت ایستگاه اعزام کننده با مشاهده عقربه آمپرمتر، باید میله را تا زمان برقراری جریان الکتریکی از دستگاه خارج نموده و سپس تحویل رئیس قطار/ لکوموتیوران/ راهبر نماید و پس از حرکت وسیله نقلیه ریلی ساعت دقیق حرکت را به ایستگاه قبول کنده و کنترل ترافیک منطقه اطلاع دهد.

۶ - ۴۳ مسئول وقت ایستگاه قبول کننده موظف است پس از ورود وسیله نقلیه ریلی نسبت به اخذ میله راهنما و قراردادن آن در دستگاه اقدام وساعت دقیق ورود وسیله نقلیه ریلی را به مسئول وقت ایستگاه اعزام کننده و کنترل ترافیک اطلاع دهد.

۷ - ۴۳ راهبر وسیله نقلیه ریلی پس از ورود به ایستگاه باید میله راهنما را به مسئول وقت ایستگاهی که به آنجا وارد شده است، تحویل دهد.

۸ - ۴۳ لازم است دریچه دستگاه میله راهنما همواره پلمب باشد. شماره پلمب دستگاه را در دفتر کشیک ایستگاه توسط مسئول وقت ایستگاه ثبت و با نفر بعدی کشیک تحویل و تحول نماید.

۹ - ۴۳ در صورت بروز خرابی های زیر، دستگاه میله راهنما از سرویس بهره برداری خارج و قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی با جواز راه آزاد انجام می شود :

الف- عدم امکان خارج/وارد نمودن میله راهنما از/ به دستگاه.
ب- کمبود یک میله از دو دستگاه یک بلاک به علت مفقود شدن یا به علت گذارده نشدن آن در جای خود
پ- فقدان پلمب دستگاه.
ت- حرکت کردن عقربه آمپر یا صدا کردن زنگ تلفن بدون اینکه جریان برق از ایستگاه مجاور فرستاده شده باشد.

۱۰ - ۴۳ استفاده از دستگاه میله راهنما و بیرون آوردن/ جا زدن میله راهنما باید توسط مسئول وقت ایستگاه انجام شود.

۱۱ – ۴۳ تردد وسایل نقلیه ریلی در بلاک بین دو ایستگاه با استفاده از میله راهنمای همان بلاک مجاز می‌باشد.

۱۲ – ۴۳ مسئول وقت ایستگاه باید قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی را روی نمودار سیر راه آزاد حرکت قطارها ثبت نماید.

۱۳ – ۴۳ مسئول وقت ایستگاه موظف است شماره میله را که از دستگاه بر می دارد در نمودار سیر راه آزاد ثبت و پس از اطلاع به ایستگاه قبول کننده وسیله نقلیه ریلی، آن را به رئیس قطار/ لکوموتیوران/ راهبر تحویل نماید.

۱۴ – ۴۳ مسئول وقت ایستگاه موظف است پس از بررسی و اطمینان از اینکه میله راهنما مربوط به بلاک همان سمتی است که قطار باید اعزام شود، آن را به رئیس قطار/ لکوموتیوران/ راهبر تحویل دهد.

۱۵ – ۴۳ رئیس قطار/ لکوموتیوران/ راهبر پس از دریافت میله راهنما باید از اینکه میله راهنما مربوط به بلاک همان سمتی است که وسیله نقلیه ریلی باید حرکت نماید، اطمینان حاصل نمایند.

۱۶ – ۴۳ مسئول وقت ایستگاهی که قطاربه آنجا وارد شده است، باید ضمن مشایعت از قطار، اطمینان حاصل نمایدکه قطار بطور کامل با علامت انتهایی وارد و در خط قبولی دگاژ شده و میله راهنما نیز متعلق به بلاک طی شده می باشد. سپس میله راهنما را در دستگاه قرار دهد و ورود قطار را به مسئول وقت ایستگاه اعزام کننده وکنترل ترافیک منطقه اعلام نماید.

۱۷ – ۴۳ چنانچه قطاری عبوری باشد میله راهنما توسط مسئول وقت ایستگاه با حلقه مخصوص به رئیس قطار/ لکوموتیوران/ راهبر تحویل داده میشود.

۱۸ – ۴۳ عملیات زیر در هنگام استفاده از دستگاه میله راهنما ممنوع است :

الف- درخواست خارج نمودن میله راهنما از دستگاه قبل از آماده شدن وسیله نقلیه ریلی.
تبصره - برای وسایل نقلیه ریلی عبوری مجاز است.
ب- همراه بردن میله راهنما از ایستگاه مقصد میله راهنما به ایستگاه‌های دیگر.
پ- خارج نمودن همزمان دو میله راهنما از هر دو دستگاه به منظور اعزام دو وسیله نقلیه ریلی به دوجهت مخالف،
ت- در مواقع تلاقی، گرفتن میله راهنما از وسیله نقلیه ریلی که وارد شده و دادن آن به وسیله نقلیه ریلی دیگری که به همان بلاک حرکت می نماید، بدون اینکه آن را داخل دستگاه قرار داده و از دستگاه میله راهنمای دیگری خارج نماید.
ث- اعزام وسیله نقلیه ریلی با میله راهنمایی که متعلق به آن بلاک نباشد.
ج- استفاده از دستگاه میله راهنما هنگام تعمیر، جابه جا کردن و تعویض دستگاه.

۱۹ – ۴۳ مسئول وقت ایستگاه پس از موافقت یا قبول وسیله نقلیه ریلی برای حاضر نمودن مسیر و قفل نمودن سوزن(ها) دستور لازم را با اعلام خط تعیین شده ورودی به سوزنبان داده و در دفتر سوزنبانی، ثبت و از سوزنبان امضاء می‌گیرد و برای آنکه اطمینان حاصل کند که سوزنبان دستور را کاملاً متوجه شده باید عین دستور را سوزنبان به مسئول وقت ایستگاه بازگو نموده و سپس سوزنبان جهت اجرای دستور به محل سوزن عزیمت نماید.

۲۰ – ۴۳ سوزنبان باید از داخل خط قبولی به سمت سوزن ورودی رفته و پس از تنظیم مسیر سوزن(ها) به خط قبولی و اعلام صحت مسیر سوزن(ها) به مسئول وقت ایستگاه، سیمافور را به حالت آزاد درآورده و با ارایه علامت (پرچم سبز در روز یا چراغ در شب) منتظر ورود وسیله نقلیه ریلی بماند.

۲۱ – ۴۳ راهبر وسیله نقلیه ریلی برای ورود به ایستگاه باید علاوه بر رویت علامت سیمافور آزاد، پس از مشاهده سوزنبان و دریافت علامت وی وارد ایستگاه گردد.

۲۲ – ۴۳ در مواردی که اعزام وسیله نقلیه ریلی به هر دلیلی لغو گردد مسئول وقت ایستگاه اعزام کننده باید میله راهنما را پس گرفته، دوباره در دستگاه نصب و به مسئول وقت ایستگاه قبول کننده اطلاع داده و در نمودار سیر راه آزاد ثبت و کنترل ترافیک منطقه را نیز مطلع نماید.

۲۳ – ۴۳ قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی به هنگام خرابی دستگاه میله راهنما : در مواردی که دستگاه میله راهنما از سرویس بهره برداری خارج می شود، مسئول وقت ایستگاه باید مراتب را در دفتر خرابی و تعمیر دستگاهها (پیوست ۳۵) ثبت و به وسیله تلفنگرام به ایستگاه مقابل و کنترل ترافیک منطقه اطلاع دهد.

متن تلفنگرام به شرح زیر می‌باشد:

تلفنگرام شماره ...

آخرین وسیله نقلیه ریلی وارده از طرف آن ایستگاه، شماره ..... در ساعت ..... و تاریخ ..... آخرین وسیله نقلیه ریلی اعزامی به سوی آن ایستگاه، شماره ..... بوده، تعداد میله راهنما در دستگاه ..... عدد می‌باشد.

نام و نام خانوادگی و امضاء

-کنترل ترافیک منطقه نیز باید خرابی را در دفتر تلفنگرام ثبت و دستوری تلفنگرامی مبنی بر عدم بهره برداری از دستگاه میله راهنما و اجازه قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی با استفاده از جواز راه آزاد را به ایستگاه های مرتبط مخابره نماید.

متن تلفنگرام به شرح زیر می‌باشد:

تلفنگرام شماره ...

نظر به خرابی دستگاه میله راهنما در ایستگاه ..... و ایستگاه ..... از ساعت ..... تاریخ ..... حرکت وسایل نقلیه ریلی با استفاده از جواز راه آزاد اجرا می شود.

نام و نام خانوادگی و امضاء

- پس از رفع خرابی دستگاه میله راهنما و به منظور در سرویس قرار دادن آن، مسئول وقت ایستگاه، تلفنگرامی مبنی بر رفع خرابی دستگاه به ایستگاه مقایل وکنترل ترافیک منطقه مخابره می کند.

- کنترل ترافیک منطقه پس از اخذ تلفنگرام رفع خرابی دستگاه میله راهنما و اطمینان از ورود آخرین وسیله نقلیه ریلی اعزامی با جواز راه‌آزاد، تلفنگرام در سرویس قرارگیری دستگاه میله راهنما را به همان ایستگاه و ایستگاه مجاور مخابره می نماید.

متن تلفنگرام به شرح زیر می‌باشد:

تلفنگرام شماره ...

تعمیر دستگاه میله راهنما در ساعت ..... تاریخ ..... خاتمه یافته آخرین وسیله نقلیه ریلی وارده از ایستگاه .....، شماره ..... و آخرین وسیله نقلیه ریلی اعزامی به طرف آن ایستگاه شماره ..... می باشد. سیستم میله راهنما از این ساعت باید در سرویس بهره برداری قرار گیرد.

نام و نام خانوادگی و امضاء

- مسئول وقت ایستگاه(ها) پس از دریافت تلفنگرام مجوز بهره برداری از دستگاه میله راهنما از کنترل ترافیک منطقه، باید موضوع رفع خرابی را در دفتر خرابی دستگاه های میله راهنما ثبت و پس از آن حرکت وسایل نقلیه ریلی با میله راهنما انجام خواهد شد.

۲۴ – ۴۳ مفقود شدن میله راهنما : مسئول وقت ایستگاهی که متوجه مفقود شدن میله راهنما می گردد، مطابق با ماده خرابی دستگاه میله راهنما اقدام می‌نماید، با این تفاوت که در تلفنگرام مربوط به خرابی، موضوع مفقود شدن میله راهنما را ذکر می نماید (به علت مفقود شدن میله راهنما شماره ....) و باید به مامور ارتباطات و علائم الکتریکی اطلاع دهد که یک میله دیگر از دستگاه خارج و میله مزبور باید تا پیدا شدن میله مفقود شده طی صورتجلسه ای به مامور ارتباطات و علائم الکتریکی تحویل شود.

مامور ارتباطات و علائم الکتریکی پس از تنظیم صورتجلسه مذکور آماده به کار شدن مجدد دستگاه میله راهنما را طی مخابره تلفنگرام اعلام می نماید، در خلال این مدت قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی با سیستم جواز راه آزاد انجام می شود.

۲۵ – ۴۳ مسئول وقت ایستگاه باید مراقبت نماید اگر در اثر وضعیت حرکت وسایل نقلیه ریلی تعداد میله راهنمای دستگاهی تا ۵ عدد کاهش یافت، باید مامور ارتباطات و علائم الکتریکی را مطلع سازد و وی باید در دستگاه هایی که میله راهنما در آن ها جمع شده است حضور یابد و پلمب دستگاه را با هماهنگی مسئول وقت ایستگاه باز نموده و به تعداد لازم میله های راهنما از دستگاه خارج نماید و اطمینان حاصل نماید که مجموع تعداد میله های راهنما در دو دستگاه زوج باشد و در دفتر بازدید دستگاه های میله راهنما با ذکر شماره های میله ثبت گردد و میله های خارج شده باید در جعبه در بسته ممهور به مهر ایستگاه قرار گیرد و به ایستگاه دیگر حمل و در حضور مسئول وقت ایستگاه باز و در دستگاه قرار گیرد. قراردادن میله های راهنما در دستگاه باید با ذکر شماره آن ها در دفتر خرابی دستگاه های میله راهنما و با امضای مسئول وقت ایستگاه و مامور ارتباطات و علائم الکتریکی باشد.

۲۶ – ۴۳ چنانچه کلیه وسایل ارتباطی بین ایستگاه ها و کنترل ترافیک منطقه قطع شده باشد باید قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی مطابق با مقررات قطع ارتباط انجام شود.

۲۷ – ۴۳ بین ایستگاه هایی که میله های راهنمای آنها ازیک سری می باشند باید لااقل سه ایستگاه فاصله وجود داشته باشد.

۴۴- شرایط قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی در سیستم علائم الکتریکی

۱ - ۴۴ جهت قبول و اعزام وسیله نقلیه بین دو ایستگاه که به سیستم علائم الکتریکی مجهزاست مسئول وقت ایستگاه موظف است کلیه مقررات مربوطه به سیستم حرکت با جواز راه آزاد را از طریق سیستم علائم الکتریکی انجام نماید.

تبصره : در این حالت نیازی به تبادل شماره های راه آزاد نیست.

۲ - ۴۴ در ایستگاه های مجهز به دستگاه علائم الکتریکی باید از پانل و نمای چراغ های علائم الکتریکی برای قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی و انجام عملیات مانور استفاده می شود.

۳ - ۴۴ در خطوط مجهز به علائم الکتریکی، راهبر وسیله نقلیه ریلی باید فرمان ها را با توجه به نماهای علائم الکتریکی که در سمت راست خط(در جهت حرکت وسیله نقلیه ریلی) نصب شده، اجرا نماید.اجرای این بند از سوی لکوموتیوران در هنگام حرکت پس از توقف در ایستگاه ها منوط به دریافت فرمان از رئیس قطار می باشد.

-در ایستگاه های سپید دشت و تنگ هفت به علت موقعیت جغرافیایی بطور استثناء علامت سه نمای ورودی در سمت چپ قرار دارد.

۴ - ۴۴ کلیه عملیات مربوط به قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی می بایست منحصراً از طریق پانل دستگاه علائم و توسط مسئول وقت ایستگاه / کاردان CTC انجام گردد.

۵ - ۴۴ مسئول وقت ایستگاه / کاردان CTC به منظور اعزام وسیله نقلیه ریلی می بایست پس از اخذ موافقت کنترل منطقه نسبت به اعزام وسیله نقلیه ریلی از طریق سیستم علائم الکتریکی اقدام نماید.

۶ - ۴۴ مسئول وقت ایستگاه / کاردان CTC به منظور قبول وسیله نقلیه ریلی می بایست پس از اخذ موافقت کنترل منطقه نسبت به تنظیم مسیر ورودی و قبول وسیله نقلیه ریلی از طریق سیستم علائم الکتریکی اقدام نماید.

۷ - ۴۴ در محورهای تک خطه، در صورتی که دو وسیله نقلیه ریلی همزمان وارد ایستگاه شوند باید هر دو وسیله متوقف و سپس با توجه به نمای حرکت ایستگاه به سیر خود ادامه دهند.

۸ - ۴۴ در ایستگاه های مجهز به علائم الکتریکی در صورت ضرورت توقف وسیله نقلیه ریلی در حال حرکت، باید با اعلام فرمان توقف توسط بی‌سیم به راهبر و با قرمز نمودن اولین چراغ مسیر انجام گیرد.

۹ - ۴۴ در خطوط مجهز به علائم الکتریکی، خاموش بودن چراغ علائم الکتریکی همواره علامت ایست (نمای قرمز) تلقی می گردد و عبور بدون مجوز از آن ممنوع است.

۱۰ - ۴۴ در ایستگاه های فاقد چراغ بلاک، نمای سبز رنگ چراغ حرکت به منزله ورود به بلاک و ادامه سیر تا ایستگاه/ نمای بعدی می باشد.

۱۱ - ۴۴ چراغ حرکت در محورهای مجهز به اینترلاکینگ رله ای نیپون سیگنال، در ایستگاه های گار و درجه یک دارای سه نما و در سایر ایستگاه ها دارای دو نمای قرمز و سبز می‌باشد که در مواقع انجام مانور عبور از نمای قرمز با فرمان رئیس قطار بلامانع می باشد.

۱۲ – ۴۴ در ایستگاه هایی که دارای چراغ بلاک می باشد نمای سبز چراغ حرکت به مفهوم سبز بودن چراغ بلاک و مجوز سیر تا چراغ بلاک می باشد و چنانچه در مواقع اعزام وسیله چراغ حرکت قادر به ارایه نمای سبز نباشد درصورت سبز بودن چراغ بلاک می توان با نمای زرد چراغ حرکت تا چراغ بلاک حرکت نموده و با توجه به نمای سبز چراغ بلاک ادامه سیر داد.

۱۳ – ۴۴ چنانچه کنترل ترافیک منطقه تشخیص دهد هر یک از ایستگاه های تحت پوشش مرکز CTC/RC به صورت محلی اداره شوند، بایستی مسئول کشیک برای آن ایستگاه تعیین و اعزام نماید و مسئول کشیک ایستگاه تحت پوشش موظف است به محض حضور در ایستگاه آماده بودن خود را برای محلی نمودن ایستگاه، تلفنگرامی با قید تاریخ و ساعت به کنترل ترافیک اعلام نماید.

۱۴- ۴۴ مسئول وقت ایستگاه / کاردان مرکز CTC در مواقعی که بنا به ضرورت وسیله نقلیه ریلی قبولی را قبل از چراغ ورودی ایستگاه متوقف می نماید می بایست مراتب را با ذکر علت به کنترل ترافیک منطقه/کارشناس مرکز CTC اطلاع دهد.

۱۵ –۴۴ در ایستگاه های تحت پوشش،کلیه دستورات و فرامین لازم برای توقف، حرکت، مانور و احتیاط از طرف مرکز CTC/RC به رئیس قطار/ راهبر سایر وسایل نقلیه ریلی صادر میشود .

۱۶–۴۴ در ایستگاه های مجهز به علائم الکتریکی دارای سیستم بلاک فاقد محورشمار، حصول اطمینان از وجود علامت انتها و دگاژ شدن قطار بر عهده سوزنبان می باشد. چنانچه ایستگاه فاقد سوزنبان باشد حصول اطمینان از ورود کامل و دگاژ وسیله نقلیه بعهده رئیس قطار / لکوموتیوران/ راهبر سایر وسایل نقلیه ریلی می باشد.

۱۷ – ۴۴ ورود و خروج به/ از اتاق اینترلاکینگ باید توسط سامانه ای ثبت گردد و در صورت نبود سامانه، اتاق باید مجهز به پلمب شماره دار باشد.

۱۸ – ۴۴ دو عدد هندل تعویض سوزن و دو عدد کلید قطع و وصل برق ماشین سوزن باید در هر ایستگاه در جعبه ای در دفتر ترافیک ایستگاه نگهداری شده و درب آن به وسیله مسئول وقت ایستگاه پلمب گردد و در مواقع نیاز مسئول وقت ایستگاه/ رئیس قطار پس از مخابره تلفنگرام کنترل ترافیک منطقه/ مرکز CTC/RC پلمب جعبه را باز و از آنها استفاده می‌نمایند.

تبصره- در ایستگاه های تحت پوشش (مجهز به علائم الکتریکی نیپون سیگنال) مرکز CTC/RC کلید تغییر حالت محلی/ تحت پوشش نیز بایستی در جعبه هندل نگهداری شود.

۱۹ – ۴۴ هنگام قبول وسایل نقلیه ریلی از طریق دستگاه علائم الکتریکی، ورود به اتاق اینترلاکینگ و هر اقدام آزمایشی و تعمیراتی روی پانل و تجهیزات علائم الکتریکی محوطه تا ورود کامل و آزادی بلاک (ها)، ممنوع است. باز کردن درب اتاق اینترلاکینگ پس از ورود، دگاژ و توقف وسیله/ وسایل نقلیه ریلی به ایستگاه مجاز است.

تبصره : در زمان اعزام وسیله نقیله ریلی، بعد از عبور وسیله ریلی از خطوط ایستگاه وگذشتن از حدود ایستگاه بلا مانع است.

۲۰ – ۴۴ ابطال راه آزاد پس از کسب مجوز از کنترل ترافیک منطقه مجاز است.

۲۱ – ۴۴ علت ابطال باید با قید شماره راه آزاد در توضیحات نمودار سیر راه آزاد هر دو ایستگاه (اعزام کننده و قبول کننده) ثبت گردد.

۲۲ – ۴۴ هنگامی که ایستگاهی از ایستگاه مجاور درخواست راه آزاد نموده ولی آن ایستگاه با آن موافقت ننماید، ایستگاه درخواست کننده اقدام به ابطال درخواست راه آزاد نموده و مراتب را در توضیحات نمودار سیر راه آزاد با ذکر شماره کنتور (درصورت وجود) قید می نماید.

۲۳ – ۴۴ مسئول وقت ایستگاه محلی یا مرکز CTC/RC باید قطع برق شبکه را به کنترل ترافیک منطقه به صورت تلفنگرام اعلام نماید.

۲۴ – ۴۴ پس از استقرار و اعلام آمادگی مسئول وقت در ایستگاهی که علائم الکتریکی آن از سرویس بهره برداری خارج شده است، قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی در این ایستگاه باید با جواز راه آزاد انجام شود. مسئول وقت ایستگاه تحت پوشش باید پس از حضور در ایستگاه، به منظور محلی نمودن ایستگاه، اقدام به کسب مجوز از کنترل ترافیک منطقه با مخابره تلفنگرام با قید تاریخ، ساعت و شماره تلفنگرام ایستگاه نماید.کنترل ترافیک منطقه موافقت خود را تلفنگرامی به مسئول وقت ایستگاه تحت پوشش و مرکز CTC/RC اعلام می نماید.

۲۵ – ۴۴ در مراکز CTC/RC نمودار سیر راه آزاد می بایست از سوی مسئول وقت ایستگاه RC / کاردان CTC ترسیم گردد.(در ایستگاه های تحت پوشش CTC/RC نیاز به تقاضای راه آزاد از ایستگاه تحت پوشش نمی باشد) این قسمت نمودار سیر مشابه نمودار سیر کنترل ترافیک عمل می شود و مابقی عملیات نمودار سیر راه آزاد مطابق نمودار سیر راه آزاد سایرایستگاه ها می باشد.

۲۶ – ۴۴ در ارتباطات و علائم الکتریکی باید با هماهنگی مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC و اخذ مجوز، به اتاق اینترلاکینگ وارد شود.

۴۵- خرابی علائم الکتریکی در ایستگاه های محلی و تحت پوشش CTC/RC

۱ – ۴۵ مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC در صورت مشاهده خرابی در تجهیزات علائم الکتریکی باید با مخابره تلفنگرام خرابی علائم الکتریکی(پیوست ۳۶)، موضوع را با ذکر ساعت وقوع به اطلاع مامور ارتباطات و علائم الکتریکی و کنترل ترافیک منطقه رسانده و جهت بهره برداری از دستگاه علائم الکتریکی از کنترل ترافیک منطقه کسب تکلیف نماید.همچنین رفع خرابی را به وسیله تلفنگرام به کنترل ترافیک منطقه اطلاع دهد.

۲ – ۴۵ کنترل ترافیک منطقه پس از دریافت تلفنگرام خرابی علائم الکتریکی و درصورت نیاز به استفاده از سیستم جواز راه آزاد، موافقت خود را تلفنگرامی به ایستگاه مورد نظر و ایستگاه های طرفین اعلام می نماید.

۳ – ۴۵ خرابی در تجهیزات علائم الکتریکی و همچنین رفع آن باید در دفتر تلفنگرام خرابی علائم الکتریکی ایستگاه یا مرکز CTC/RC توسط مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC ثبت و به کنترل ترافیک منطقه مخابره گردد.

۴ – ۴۵ ایستگاه هایی که تلفنگرام کنترل ترافیک منطقه مبنی بر قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی با جواز راه آزاد در یک بلاک دریافت می نمایند باید به شرح ۲ بند زیر عمل نمایند:

۴۵ – ۴–۱ در مواردی که تجهیزات علائم الکتریکی ایستگاه اعزام کننده خراب شده باشد ولی علائم الکتریکی ایستگاه قبول کننده سالم باشد، برای اعزام وسیله نقلیه ریلی پس از صدور جواز راه آزاد و حکم احتیاط مبنی بر خرابی علائم الکتریکی که در آن قید می گردد "بدون توجه به علائم الکتریکی و با توجه به علامت سوزنبان، حرکت و با توجه به علائم الکتریکی به ایستگاه بعدی وارد میشوید" که در این حالت ایستگاه قبول کننده نیازی به اعزام سوزنبان به سر سوزن ورودی نخواهد داشت و مسئول وقت ایستگاه قبول کننده یا مرکز CTC/RC باید پس از حصول اطمینان از ورود کامل و دگاژ وسیله نقلیه ریلی، مراتب را با قید ساعت دقیق به کنترل ترافیک منطقه و ایستگاه اعزام کننده اعلام و در نمودار سیر راه آزاد ثبت نماید.

۴۵ – ۴–۲ در مواردی که تجهیزات علائم الکتریکی ایستگاه اعزام کننده سالم و علائم الکتریکی ایستگاه قبول کننده خراب شده باشد، برای حرکت وسیله نقلیه ریلی پس از صدور جواز راه آزاد و حکم احتیاط مبنی بر خرابی علائم که درآن قید میگردد "بدون توجه به علائم الکتریکی حرکت و بدون توجه به علامت سه نمای ورودی ایستگاه مقابل و با توجه به علامت سوزنبان به خط قبولی وارد میشوید" در این هنگام مسئول/ متصدی ترافیک ایستگاه قبول کننده با تعیین خط قبولی، سوزنبان را با اخذ امضاء به سر سوزن اعزام خواهد نمود و سوزنبان نیز باید سوزن ها را به خط قبولی قفل و از وسیله نقلیه ریلی استقبال نماید و همچنین پس از اطمینان از ورود کامل و دگاژ وسیله نقلیه ریلی، مراتب را به اطلاع مسئول وقت ایستگاه رسانده و وی نیز با قید ساعت دقیق به کنترل ترافیک منطقه و ایستگاه اعزام کننده اعلام و در نمودار سیر راه آزاد ثبت نماید.

تبصره ۱– در صورتیکه ایستگاه قبول کننده تحت پوشش و فاقد مامور باشد ایستگاه اعزام کننده می بایست در حکم احتیاط الزام به توقف قطار قبل از اولین سوزن ورودی را درج نماید.در این گونه مواقع پس از توقف قطار، رئیس قطار موظف است مسیر ورودی را به خط مندرج در جواز تصحیح و قفل نموده و با ارایه علامت قطار را به خط قبولی وارد نماید.

تبصره ۲– در ایستگاه هایی که امکان تنظیم مسیر مانوری از بلاک وجود دارد، مسئول وقت ایستگاه باید نسبت به مسیرگیری مانوری اقدام نماید.

۴۵- ۵ چنانچه وسیله نقلیه ریلی به علت خرابی علائم الکتریکی پشت علامت قرمز سه نمای ورودی متوقف باشد، رئیس قطار یا راهبر سایر وسایل نقلیه ریلی باید با هماهنگی و کسب مجوز از مسئول وقت ایستگاه / مرکز CTC/RC، وسیله نقلیه ریلی را تا قبل از سوزن ورودی ایستگاه سیر داده و پس از حصول اطمینان از صحت مسیر ورودی با ارایه علامت از سوزنبان / رئیس قطار، به خط قبولی وارد شد.

تبصره - راهبر سایر وسایل نقلیه ریلی باید با هماهنگی مرکز CTC/RC و کسب مجوز و کنترل صحت مسیر سوزن، وسیله را به خط آزاد ایستگاه وارد نماید.

۴۵ - ۶ در صورت وقوع خرابی علائم الکتریکی و نیاز به تعویض سوزن در ایستگاه تحت پوشش، رئیس قطار باید با مراجعه به ایستگاه نسبت به تحویل هندل (کلید برقی/ دستی در صورت وجود) اقدام و پس از تنظیم مسیر و قفل نمودن سوزن، فرمان عبور وسیله نقلیه ریلی از روی سوزن را بدهد و سپس نسبت به عودت تجهیزات تحویلی اقدام نماید.

تبصره - راهبر سایر وسایل نقلیه ریلی باید با هماهنگی مرکز CTC/RC و کسب مجوز و کنترل صحت مسیر سوزن، وسیله را به خط آزاد ایستگاه وارد نماید.

۴۵ - ۷ به منظور اعزام وسیله نقلیه ریلی از ایستگاه های تحت پوشش در مواقع بروز خرابی علائم الکتریکی و عدم استقرار مسئول وقت ایستگاه می بایست به شرح ذیل اقدام می گردد :

الف-اخذ مجوز قبول و اعزام وسایل نقلیه ریلی توسط مرکز CTC/RC از کنترل ترافیک منطقه.

ب - مرکز CTC/RC اطلاعات راه آزاد با ایستگاه مجاور (محلی/ تحت پوشش) و موارد احتیاطی را طی مخابره تلفنگرام به رئیس قطار / راهبر متوقف در ایستگاه مخابره و اعلام می نماید.

پ-رئیس قطار / راهبر وسیله نقلیه ریلی متوقف به استناد تلفنگرام دریافت شده مرکز CTC/RC نسبت به صدور جواز راه آزاد و حکم احتیاط اقدام می نماید.

ت-رئیس قطار می بایست نسبت به تصحیح مسیر خروجی و قفل نمودن سوزن های مسیر اقدام نموده پس از آن رئیس قطار نسبت به تسلیم جواز راه آزاد به لکوموتیوران اقدام و فرمان حرکت را صادر می نماید.

تبصره : راهبر سایر وسیله نقلیه ریلی پس از تصحیح مسیر خروجی اقدام به حرکت می نماید.

۸ - ۴۵ در صورتی که مامور ارتباطات و علائم الکتریکی زمان رفع خرابی را بیش از دو (۲) ساعت پیش بینی نماید کنترل ترافیک منطقه موظف است با نظر معاون فنی در امور سیر و حرکت نسبت به تامین ماموران سیر و حرکتی اقدام نماید.

۹ – ۴۵ در صورت بروز هرگونه خرابی سوزن (عدم چسبندگی تیغه سوزن یا باز کردن میله های ماشین سوزن) و تعویض عایق بندی، به منظور رفع خرابی، حضور مامور خط به همراه مامور ارتباطات و علائم الکتریکی الزامی می باشد پس از رفع خرابی، مامور خط و مامور علائم الکتریکی می بایست جداگانه نسبت به ثبت تلفنگرام رفع خرابی اقدام نمایند.

۱۰ – ۴۵ پس از رفع خرابی فلاشینگ سوزن یا نصب ماشین سوزن، مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC قبل از مخابره رفع خرابی، باید از تطبیق وضعیت محوطه با پانل نمایش اطمینان حاصل نماید.

۴۶- ریست محور شمار سیستم بلاک

۱ - ۴۶ مسئول وقت ایستگاه محلی یا مرکز CTC/RC در صورت مشاهده خرابی یا اختلال در محور شمار، باید موضوع خرابی را تلفنگرامی به کنترل ترافیک منطقه و ایستگاه مجاور اطلاع داده و رونوشت آن را با ذکر تاریخ و ساعت به مامور ارتباط و علائم الکتریکی در دپوهای مربوطه جهت اطلاع و رفع خرابی اعلام نماید.

۲ - ۴۶ مامور ارتباط و علائم الکتریکی پس از دریافت تلفنگرام خرابی محور شمار سیستم بلاک باید در اتاق پانل ایستگاه مرتبط حضور یافته و پس از بررسی های لازم در صورت نیاز به ریست محورشمار، پس از حصول اطمینان از آزاد بودن بلاک و دریافت مجوز مسئول وقت ایستگاه محلی یا مرکز CTC/RC، با همکاری مامور ارتباطات و علائم الکتریکی ایستگاه مجاور، محور شمار را ریست کرده و کنتورهای دو طرف بلاک مرتبط را صفر نماید و پس از قبول و یا اعزام اولین وسیله نقلیه ریلی با جواز راه آزاد توسط مسئول وقت ایستگاه و حصول اطمینان از صحت عمل سیستم بلاک نسبت به مخابره تلفنگرام رفع خرابی اقدام نماید.

تبصره ۱- در صورت نبود مامور ارتباطات و علائم الکتریکی در ایستگاه مجاور، عمل ریست با همکاری مسئول وقت ایستگاه محلی یا مرکز CTC/RC انجام می شود.

تبصره ۲- برای ریست تراک محورشمار، مامور ارتباطات و علائم الکتریکی باید پس از دریافت تلفنگرام خرابی، با اطمینان از آزادی تراک، نسبت به ریست محورشمار اقدام نماید.

۴۷- تلاقی و سبقت وسایل نقلیه ریلی

۱ – ۴۷ برای تلاقی دو وسیله نقلیه ریلی در ایستگاه باید حداقل دو خط ایستگاه آزاد باشد.

۲ – ۴۷ ایستگاه هائی که دارای خطوط تامین برای قبول تلاقی همزمان نمی باشند باید یک قطار وارد ایستگاه شده و پس از دگاژ شدن متوقف شود و سپس به قطار دیگر اجازه ورود داده شود. راهبر موظف است از جلو تا حد دگاژ قطار را هدایت نماید . مسئول وقت ایستگاه نیز موظف است پس از حصول اطمینان از ورود کامل و دگاژ شدن قطار اول به قطار مورد تلاقی اجازه ورود به ایستگاه را بدهد .در این ایستگاه ها اولویت ورود با قطاری است که از سمت فراز در حرکت است.

۳ – ۴۷ در ایستگاه هایی که موقعیت بلاک های طرفین به نحوی است که از هر دوسمت در فراز می باشد، اولویت ورود با فراز غالب (بیشتر) می باشد. در این گونه ایستگاه ها احداث خط تامین ضروری است.

۴ – ۴۷ قبول قطار بعدی و یا اعزام قطار متوقف در ایستگاه در سمت قطار وارده به ایستگاه مستلزم حصول اطمینان از ورود کامل قطار ورودی میباشد و قبل از تامین این شرط قبول قطار بعدی از همان سمت و یا اعزام قطار متوقف تحت هر شرائط ممنوع می باشد.

۵ – ۴۷ ورود همزمان دو وسیله نقلیه ریلی از دو طرف در ایستگاه های غیرعلائمی محورهای یک خطه ممنوع است.

۶ – ۴۷ ورود همزمان دو وسیله نقلیه ریلی از دو بلاک مقابل به ایستگاه علائمی دارای خط تامین، مجاز است. در این حالت هر وسیله باید به خطی قبول شود که انتهای آن دارای خط تامین است.

۷ – ۴۷ اعزام همزمان دو وسیله نقلیه ریلی مورد تلاقی از ایستگاه غیر علائمی و ایستگاه علائمی با سیستم بلاک فاقد محورشمار ممنوع است و باید پس از حرکت و عبور وسیله نقلیه ریلی اول از جلوی ایستگاه، به وسیله نقلیه ریلی دیگر فرمان حرکت داده شود.

۸ – ۴۷ اعزام همزمان دو وسیله نقلیه ریلی متوقف در ایستگاه به ایستگاه‌های دو طرف، چنانچه دارای سیستم بلاک محورشماری باشد، مجاز است.

۹ – ۴۷ برای سبقت دادن وسایل نقلیه ریلی از یکدیگر، پس از ورود، توقف و دگاژ شدن وسیله اول با علامت انتهایی باید خط آزاد دیگری برای قبول وسیله دوم و انجام عمل سبقت وجود داشته و سوزن های مسیر آن تنظیم شوند.

۱۰- ۴۷ پس از آنکه قطار اول با علامت انتهائی به ایستگا ه وارد و دگاژ شد باید سوزنهای مسیر خط آزاد ایستگاه برای ورود و عبور قطار سبقت گیرنده آماده گردد.

۱۱ -۴۷ هنگام سبقت وسایل نقلیه ریلی در ایستگاه با خرابی علائم الکتریکی که سوزنبان ندارد رئیس قطار متوقف در ایستگاه موظف است به انتهای قطار خود مراجعه و پس از هماهنگی با مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC نسبت به تغییر مسیر سوزن برای وسیله نقلیه ریلی سبقت گیرنده اقدام نموده و موضوع را توسط بی سیم اطلاع دهد.

۴۸- حکم احتیاط

۱ - ۴۸ در موارد زیر باید نسبت به صدور حکم احتیاط اقدام گردد :

الف- وجود تقلیل سرعت ۱۵ و ۳۰ کیلومتر بر ساعت.

ب- ورود به بلاک مسدود یا در دست تعمیر(شبه بازسازی)یا محل بروز حادثه/ شبه حادثه.

پ- ورود به واریانت یا اصلاح مسیر در مسیر حرکت وسیله نقلیه ریلی.

ت- اعزام وسیله نقلیه ریلی به خطی که تحت بهره برداری قرار نگرفته است.(خط سرد و در حال احداث)

ث- اعزام وسیله نقلیه ریلی به ایستگاه موقت.(همراه با صدور جواز)

ج- هنگام اعزام لکوموتیو امداد به بلاک محل امداد رسانی.

چ- خرابی یا از سرویس خارج شدن کل/بخشی از علائم الکتریکی یا سیستم ATC .

ح- تغییر مسیر در محورهای دو یا چند خطه.(اعزام وسیله نقلیه ریلی به بلاک نامتعارف)

خ- اجازه توقف وسیله نقلیه ریلی در بلاک.

د-اعزام درزین های دوبله و یا دارای واگنت.

ذ- قطع ارتباط.

ر-اعزام قطار به خطوط انشعابی.

ز- برای اعزام وسیله نقلیه ریلی به بلاکی که احتمال افتادن تامپون در آن وجود دارد یا هرگونه قطعاتی که سیر وسیله نقلیه را با خطر مواجه میسازد.

ژ- برای هرگونه موارد احتیاطی دیگر که سیر ایمن وسایل نقلیه ریلی را به خطر می اندازد.

۲ – ۴۸ در ایستگاه های مبداء اعزام قطارهای مسافری/ باری رئیس قطار می‌بایست به دفتر ترافیک مراجعه و پس از امضای هر سه نسخه حکم احتیاط دو نسخه از آن را به همراه خود برده و ضمن شرح موارد احتیاطی به لکوموتیوران، اقدام به اخذ امضاء از ایشان در هر دو نسخه می کند که یک نسخه از آن را تحویل لکوموتیوران می‌دهد و نسخه دیگر را نزد خود نگاه می دارد. نسخه بایگانی در ایستگاه، نیازی به امضای لکوموتیوران ندارد.

تبصره – برای سایر وسایل نقلیه ریلی حکم احتیاط در دو نسخه صادر و پس از اخذ امضاء یک نسخه از آن تحویل راهبر می گردد.

۳ – ۴۸ در ایستگاه های طول مسیر برای صدور و ارایه موارد احتیاطی جدید به قطار مسافری مسئول وقت ایستگاه می بایست مراتب را به رئیس قطار از طریق بی سیم اعلام و درخواست حضور وی را درکنار لکوموتیو نماید و پس از توقف و اخذ امضاء از رئیس قطار و لکوموتیوران، یک نسخه از آن را به هریک از آنان تحویل مینماید.

تبصره ۱– در قطار باری رئیس قطار موظف است به دفتر ترافیک مراجعه و پس از امضای سه نسخه حکم احتیاط و دریافت دو نسخه از آن مراتب را به لکوموتیوران توضیح و پس از اخذ امضاء در هر دو حکم یک نسخه از آن را تحویل وی نماید.

تبصره ۲ – در ایستگاه های تحت پوشش مرکز CTC/RC به منظور اعلام موارد جدید احتیاطی می‌بایست قطار متوقف گردد و رئیس قطار به دفتر ترافیک مراجعه نماید و پس از دریافت تلفنگرام مرکز CTC/RC نسبت به صدور حکم احتیاط در سه نسخه اقدام نماید. یک نسخه را بعنوان بایگانی ایستگاه و دو نسخه دیگر را به همراه داشته پس از توضیح موارد احتیاطی و اخذ امضای هر دو نسخه از لکوموتیوران، یک نسخه از آن را به وی تسلیم می‌نماید.

تبصره ۳ – در سایر وسایل نقلیه ریلی راهبر موظف است به دفتر ترافیک مراجعه و پس از صدور و امضای دو نسخه حکم احتیاط، یک نسخه را بعنوان بایگانی ایستگاه منظور و نسخه دیگر به همراه خود داشته باشد.

۴ – ۴۸ یادآوری مفاد حکم احتیاط : مسئول وقت ایستگاه ما قبل محل رعایت دستور احتیاطی در هنگام عبور قطار می‌بایست مفاد حکم احتیاط را به عنوان یادآوری توسط بی سیم به لکوموتیوران یادآوری نماید.

۵ – ۴۸ یادآوری مفاد حکم احتیاط در قطار باری به عهده رئیس قطار و در قطار مسافری، به عهده کمک لکوموتیوران می باشد.

۶ – ۴۸ سامانه حکم احتیاط : سیستمی است که به منظور یکسان سازی نحوه ورود اطلاعات، چاپ و صدور ارایه حکم احتیاط در ایستگاه هایی که امکان چاپ حکم احتیاط را دارند پیش بینی گردیده است.درصورتی که به هر دلیلی امکان چاپ و ارایه اطلاعات از سیستم فراهم نباشد حکم احتیاط بصورت دستی نوشته می شود.

۷ – ۴۸ مسئولیت صحت ورود اطلاعات به سامانه حکم احتیاط، بروزآوری اطلاعات ، درج موارد احتیاطی جدید و حذف موارد برطرف شده بعهده کنترل ترافیک منطقه است.

۸ – ۴۸ کمیسیون گراف منطقه موظف است در جلسات بررسی گراف روزانه نسبت به انطباق موارد احتیاطی موجود در سامانه با موارد احتیاطی جاری در محدوده اداره کل اقدام و اطمینان حاصل نماید.

۴۹- تغییر مسیر در راه آهن دو خطه (بلاک نامتعارف)

۱ – ۴۹ هرگاه ضرورت ایجاب نماید حرکت وسایل نقلیه ریلی از بلاک فرد به زوج یا برعکس انجام شود، استفاده از بلاک نامتعارف مطابق با بندهای زیر می باشد:

۱- ایستگاه متقاضی، تلفنگرام تقاضای تغییر مسیر حرکت از بلاک فرد به زوج یا برعکس را به همراه علت تغییر مسیر به کنترل ترافیک منطقه مخابره می کند.

۲- کنترل ترافیک منطقه موافقت خود را با تغییر مسیر، به صورت تلفنگرامی با تعیین بلاک مورد نظر به ایستگاه های دو طرف اعلام می کند.

۳ – مسئول وقت ایستگاه نسبت به صدور حکم احتیاط اقدام و ضمن درج علت تغییر مسیر، آن را تحویل می دهد.

۴- کنترل ترافیک منطقه و مسئول وقت ایستگاه قبول کننده باید در موارد تغییر مسیر و استفاده از بلاک نامتعارف پس از ورود وسیله نقلیه ریلی، برای ادامه سیر مبادرت به اعزام وسیله نقلیه ریلی در مسیر اصلی نمایند.

۵- استفاده از بلاک نامتعارف جهت سبقت در ایستگاهی که سوزن های رابط آن تکمیل نباشد و امکان ورود وسیله نقلیه ریلی به ایستگاه و سپس تغییر مسیر ممکن نباشد، ممنوع است.

۶- در ایستگاه هایی که در مرز حوزه استحفاظی دو یا چند اداره کل راه آهن منطقه واقع شده اند، باید بین کنترل ترافیک آن ها هماهنگی انجام شود.

۷-در ایستگاه های تحت پوشش CTC ، در صورت ضرورت سیر چند بلاک نامتعارف، از ایستگاه های تحت نظر یک کاردان، با موافقت کنترل ترافیک منطقه و با نظارت کارشناس CTC مرتبط مجاز است.

۸-در مواقع بروز خرابی علائم الکتریکی و استفاده از سیستم جواز راه آزاد، اعزام از بلاک نامتعارف ممنوع است.

۲ - ۴۹ لکوموتیوران/ راهبر سایر وسایل نقلیه ریلی هنگام سیر از بلاک نامتعارف در محورهای دوخطه، موظفند به کلیه تابلوهای ثابت خطی در دو طرف توجه نماید.

۳ - ۴۹ در هنگام اعزام وسیله نقلیه ریلی از خط نامتعارف، لکوموتیوران/ راهبر سایر وسایل نقلیه ریلی موظف است به تابلوی مامور در خط منصوبه در سمت راست خط متعارف توجه نماید.

۵۰- قطع ارتباط

۱ - ۵۰ عدم امکان برقراری ارتباط بین ایستگاه ها به هر علت، قطع ارتباط تلقی می شود. در محورهای تک خطه کلیه وسایل نقلیه ریلی زوج باید در ایستگاه متوقف گردند وکلیه وسایل نقلیه ریلی فرد را طبق شرایط زیر حرکت داد :

۲ - ۵۰ مسئول وقت ایستگاه باید وسیله نقلیه ریلی زوج را که قبل از قطع ارتباط قبول نموده به ایستگاه وارد نماید و پس از آزادی بلاک باید وسایل نقلیه ریلی فرد را با صدور حکم احتیاط با سرعت حداکثر ۳۰ کیلومتر بر ساعت اعزام نماید و فاصله زمانی بین حرکت هر وسیله نقلیه ریلی فرد با وسیله نقلیه دیگر کمتر از ۴۰ دقیقه نباشد.

۳ - ۵۰ برای آنکه مسئول وقت ایستگاه اطمینان حاصل نماید که راهبران و روسای قطار از قطع ارتباط و حرکت وسایل نقلیه ریلی بدون جواز راه آزاد/ میله راهنما/ علائم الکتریکی با تقلیل سرعت مطلع هستند، باید در متن حکم احتیاط، دستور احتیاطی راجع به قطع ارتباط و تقلیل سرعت را ثبت نموده و به صورت شفاهی برای راهبران و روسای قطار نیز توضیح دهد.

۴ - ۵۰ برای اینکه تاخیری در حرکت قطارهای مسافری زوج که طبق برنامه معین و تنظیمی حرکت می‌کنند و کلیه ایستگاه ها از برنامه آن اطلاع کافی دارند حاصل نشود، مسئول وقت ایستگاه حرکت دهنده قطارهای فرد بوسیله لکوموتیوران آخرین وسیله نقلیه فردی که به برنامه حرکت قطار مسافری لطمه وارد نمی سازد پیغام کتبی زیر را مبنی بر انتظار ورود قطار مسافری می‌فرستد و تا زمانی که آن قطار به ایستگاه وارد نشود و پیغام کتبی مبنی بر انتظار حرکت قطار فرد را دریافت نداشته است، باید از حرکت قطارهای فرد خودداری نماید.

پیغام کتبی باید بشرح زیر باشد:

آقای مسئول وقت ایستگاه ..... پس از رسیدن وسیله نقلیه ریلی شماره..... به آن ایستگاه می توانید قطار مسافری زوج را که در آن ایستگاه متوقف است به این ایستگاه اعزام نمایید.

۵ - ۵۰ مسئول وقت ایستگاه اعزام کننده وسایل نقلیه ریلی زوج توسط راهبر آخرین وسیله نقلیه ریلی زوج نیز پیغام بالا را برای قبول وسایل نقلیه ریلی فرد به ایستگاه بعدی تکرار نماید.

۶ - ۵۰ این پیغام باید در دو نسخه نوشته شده و یک نسخه از آن با اخذ امضاء به رئیس قطار/ راهبر سایر وسایل نقلیه ریلی تحویل می شود و نسخه دیگر در ایستگاه بایگانی می گردد.

۷ - ۵۰ در صورتیکه هنگام قطع ارتباط قطار فرد یا وسیله نقلیه ای که باید در آن مسیر حرکت کند موجود نباشد مسئول وقت ایستگاه پیغامی مبنی بر انتظار قطارهای زوج را برای جلوگیری از توقف و تاخیر زیاد در حرکت قطارها بوسیله یکی از ماموران ایستگاه یا هر وسیله ای که مقدور باشد حتی پیاده به ایستگاه بعدی می فرستد و ایستگاه بعدی فقط پس از وصول اجازه کتبی مزبور می تواند قطارهای زوج را با شرایط مندرج در بالا حرکت دهد.

۸ - ۵۰ اگر وسیله نقلیه ریلی که در موقع قطع ارتباط حرکت داده می‌شود به هر علت نتواند به حرکت خود در طول خط ادامه دهد نباید به سمت عقب حرکت کند و چنانچه وسیله نقلیه ریلی در راه مانده قطار باشد، رئیس قطار باید ۵۰۰ متر به سمت ایستگاه اعزام کننده قطار حرکت، با مشاهده وسیله نقلیه ریلی، توسط دست فرمان(علامت) ایست به راهبر وسیله نقلیه ریلی بدهد.

تبصره _ آخرین وسیله نقلیه ریلی که پیغام ایستگاه اعزام کننده مبنی بر انتظار اعزام وسایل نقلیه ریلی از ایستگاه مقابل را به همراه دارد چنانچه در طول مسیر قادر به ادامه سیر نبود و امکان مراجعت به ایستگاه اعزام کننده را داشت می‌تواند تا سر سوزن ورودی به ایستگاه مذکور مراجعه و پس از کسب تکلیف از ایستگاه، به خط تعیین شده ورود نماید.

۹ – ۵۰ در مواقع قطع ارتباط در راه آهن دو خطه در شرایط متعارف هر وسیله نقلیه ریلی از مسیر متعارف خود(وسیله نقلیه ریلی فرد از بلاک فرد – وسیله نقلیه ریلی زوج از بلاک زوج) باید به فاصله زمانی ۴۰ دقیقه و با سرعت حداکثر ۳۰ کیلومتر در ساعت اعزام گردد.

تبصره– اعزام وسایل نقلیه ریلی در زمان قطع ارتباط به صورت نامتعارف ممنوع است.

۱۰ – ۵۰ هرگاه قبل از قطع ارتباط، در محور دو خطه به هر علتی یکی از بلاک ها مسدود شده باشد (بلاک زوج یا فرد)، اعزام وسیله نقلیه ریلی در بلاک آزاد می‌بایست مطابق مقررات قطع ارتباط در راه آهن یک خطه عمل شود.در مواقعی که بلاک مسدود توسط ماموران مجاز در یکی از ایستگاه ها اعلام آزادی گردد تا دریافت پیام کتبی آزادی بلاک از سوی ایستگاه مقابل ، بلاک فوق کماکان مسدود تلقی می گردد.

۵۱– قطارهای متراژی

۱ – ۵۱ قطارهایی که طول آن ها از حد مجاز تعیین شده برای سیر در داخل یک منطقه بیشتر باشد باید با اطلاع ادارات سیروحرکت و ناوگان و موافقت معاون بهره برداری و ناوگان آن منطقه بوده و کنترل ترافیک آن منطقه باید ضمن اطلاع رسانی به ایستگاه های مسیر حرکت، تمهیدات لازم از نظر تلاقی و سبقت را به عمل آورد.

۲ – ۵۱ در مواردی که ضرورت ایجاب نماید قطاری که طول آن از حد تعیین شده بیشتر است ببش از یک منطقه سیر نماید پس از درخواست اداره کل راه آهن آن منطقه و اخذ موافقت اداره کل سیر و حرکت از طریق گروه مهندسی کنترل ترافیک مرکزی تلفنگرام اعزام آن به کنترل ترافیک مناطق مسیر جهت پیش بینی های لازم ابلاغ می گردد.

۳ – ۵۱ حداکثر طول قطارهای باری و مسافری در محورهای مختلف راه آهن توسط معاونت بازرگانی و بهره‌برداری تعیین و ابلاغ می شود.

۵۲- حمل قطار به صورت دالگاژ

۱ – ۵۲ به منظور استفاده بهینه از نیروی کشش برای عبور دادن قطار از فراز در یک منطقه، با مجوز معاونت بازرگانی و بهره برداری می توان بر حسب نیاز از یک لکوموتیو در انتهای قطار و با ملاحظات زیر استفاده نمود :

۲ – ۵۲ در این نوع قطارها باید از راهبر باتجربه استفاده گردد.

۳ – ۵۲ راهبران هر دو لکوموتیو(راهنما و دالگاژی) و همچنین رئیس قطارها باید مجهز به بی سیم باشند.

۴ – ۵۲ دالگاژ قطاری که در انتهای آن واگن دومحوره وجود دارد، ممنوع می باشد.

۵ – ۵۲ راهبر لکوموتیو دالگاژی، عملیات دالگاژ را با هماهنگی راهبر لکوموتیو راهنما انجام می دهد.

۶ – ۵۲ در محاسبه وزن قطار دالگاژی باید وزن لکوموتیو دالگاژی نیز به وزن قطار اضافه گردد.

۷ – ۵۲ در محاسبه درصد وزن ترمز قطارهای دالگاژی، نباید وزن ترمز لکوموتیو دالگاژی در نظر گرفته شود.

۸ – ۵۲ علامت انتهایی قطار باید بر روی واگن انتهایی نصب گردد.

۹ – ۵۲ اعزام اینگونه قطارها بدون اتصال لوله هوای لکوموتیو دالگاژی به قطار صورت می گیرد.

۱۰ – ۵۲ چنانچه قطار دالگاژِی به هرعلتی در بین راه متوقف و قادر به ادامه سیر نباشد رئیس قطار با مخابره تلفنگرامی از ایستگاه های دو طرف یا مرکز CTC/RC تقاضای امداد می‌نماید. در صورت رفع عیب با مخابره تلفنگرام مبنی بر رفع خرابی و با هماهنگی ایستگاه های دو طرف یا مرکز CTC/RC و اطمینان از عدم اعزام لکوموتیو امداد، مجاز به ادامه سیر یا برگشت به ایستگاه اعزام کننده می‌باشد.

۱۱ – ۵۲ چنانچه به علت خرابی لکوموتیو(ها) قطار در بین راه متوقف شود،یکی از لکوموتیوهای دالگاژی/ اصلی برای ادامه سیر و یا بازگشت به ایستگاه قبل به عنوان لکوموتیو امداد می توان استفاده نمود.مرکز کنترل ترافیک منطقه یا مرکز CTC/RC قبل از صدور فرمان با مجوزهای لازم، باید با معاون بهره‌برداری و ناوگان منطقه هماهنگ نماید.

۱۲ – ۵۲ اتصال/ انفصال لکوموتیو دالگاژی نیاز به انجام آزمایش ترمز مجدد ندارد.

۵۳- درزین

۱ - ۵۳ کلیه درزین ها که با نیروی محرکه خود مجاز به حرکت در طول خطوط راه آهن می باشند باید دارای ترمز دستی، دستگاه سرعت‌نما، ثبت سرعت و بی سیم ناقله ریلی باشند.

۲ - ۵۳ حداکثر اتصال سه دستگاه درزین به یکدیگر مجاز بوده و باید موتور درزین های یدک روشن و دارای راهبر باشند که در مواقع لزوم بتوان از ترمز و نیروی محرکه آنان با هماهنگی یکدیگر استفاده نمود.

۳ - ۵۳ مسئول وقت ایستگاه باید هنگام اعزام درزین(ها)، حکم احتیاط تقلیل سرعت را در دو نسخه تنظیم و صادر نموده و پس از اخذ امضاء از کلیه راهبران درزین های متصل بهم، یک نسخه از آن را به راهبر درزین راهنما تحویل نماید.

همچنین در ایستگاه های تحت پوشش مرکز CTC/RC، راهبر درزین راهنما، باید مفاد حکم احتیاط را از مرکز CTC/RC بصورت تلفنگرامی دریافت و در دو نسخه تنظیم و بعد از اخذ امضاء از کلیه راهبران، یک نسخه را در اسناد ایستگاه بایگانی نماید.

۴ - ۵۳ سرپرست اکیپ نگهداری و تعمیر خط به همراه راهبر درزین راهنما باید از وضعیت بارگیری واگنت های متصل به درزین(ها)، قبل از حرکت، بازدید نمایند که به هیچ وجه خطر افتادن محموله آن و ایجاد خطر برای حرکت واگنت و درزین نداشته باشد.

۵ - ۵۳ به منظور اعزام اکیپ های جوشکاری درز ریل از ایستگاه مجاور به محل عملیات که شامل دو دستگاه درزین و تعدادی واگنت حامل ابزار و تجهیزات می باشند، قرار دادن واگنت بین درزین ها برای سیر تا محل عملیات مجاز است.

۶ - ۵۳ مسئول وقت ایستگاه اعزام کننده موظف است تعداد واگنت ها و درزین های متصل بهم را با درج درنمودار سیر راه آزاد به ایستگاه قبول کننده اعلام و مسئول وقت ایستگاه قبول کننده پس از حصول اطمینان از ورود کامل درزین(ها)/ واگنت(ها) باید ورود آن(ها) را به مسئول وقت ایستگاه اعزام کننده اعلام نماید.

۷ - ۵۳ مجوز سیر درزین های جدیدی که به شبکه ریلی وارد می شوند با سنجش و بررسی توسط کمیسیونی متشکل از نمایندگان ادارات کل خط و سازه های فنی، ایمنی و نظارت برشبکه و دفتر مهندسی و نظارت ناوگان، تایید و ابلاغ می گردد.

۸ – ۵۳ در جدول شماره ۲ نحوه اعزام وسیر درزین ها به طول خط و حداکثر سرعت آن ها در شیب و فرازهای مختلف نشان داده شده است.

جدول ۲ – حداکثر سرعت درزین با توجه به میزان شیب

تعداد درزین ها	صفر تا ۱۵در هزار	بالاتر از ۱۵ تا ۲۰ در هزار	بالاتر از ۲۰در هزار
یک دستگاه درزین	۶۰ کیلومتر بر ساعت	۵۵ کیلومتر بر ساعت	۴۵ کیلومتر بر ساعت
دو دستگاه درزین متصل به هم	۵۰ کیلومتر بر ساعت	۴۰ کیلومتر بر ساعت	۳۰ کیلومتر بر ساعت
سه دستگاه درزین متصل به هم	۴۵ کیلومتر بر ساعت	۳۵ کیلومتر بر ساعت	ممنوع است
یک دستگاه درزین با حداکثر سه واگنت	۴۰ کیلومتر بر ساعت	۳۰ کیلومتر بر ساعت	ممنوع است
دو دستگاه درزین با حداکثر دو واگنت	۴۰ کیلومتر بر ساعت	۳۰ کیلومتر بر ساعت	ممنوع است
سه دستگاه درزین با یک واگنت	۴۰ کیلومتر بر ساعت	۳۰ کیلومتر بر ساعت	ممنوع است

تبصره – یک دستگاه درزین با یک واگنت مجاز است در شیب ۳۰-۲۱ در هزار تا ۳۰ کیلومتر بر ساعت سیر نماید.

۹ – ۵۳ اعزام درزین جهت امداد به درزین خاموش، باید بدون سرنشین باشد.

۱۰ – ۵۳ حداکثر تعداد سرنشین های قابل جابجایی با هر درزین برابر ظرفیت تعیین شده آن درزین می باشد.

۱۱ – ۵۳ درزین های یدک در طول خط با رعایت ظرفیت می توانند نسبت به جابجایی سرنشین اقدام نمایند.

۱۲ – ۵۳ اعزام درزین (ها) با واگنت، بدون همراهی مامور خط در درزین ممنوع است.

۱۳ – ۵۳ حصول اطمینان از صحت اتصال/ انفصال درزین به درزین/ واگنت با راهبر درزین راهنما می‌باشد. واگنت ها مخصوص حمل مصالح، ابزار و تجهیزات است و سوار شدن افراد در آن ممنوع است.

۱۴ –۵۳ مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC باید در موقع اعزام درزین(ها)، نام راهبر(ان) و شماره درزین ها و تعداد واگنت هایی که جهت حمل به درزین (ها) متصل می شوند را روی نمودار سیر راه آزاد ثبت نماید.

فصل هفتم
عملیات بلاک

فصل هفتم – عملیات بلاک

۵۴- ایستگاه موقت

۱ – ۵۴ قبول و اعزام وسائل نقلیه ریلی مابین ایستگاه (های) موقت و ایستگاه های طرفین با سیستم جواز راه آزاد انجام می گردد و چنانچه ایستگاه های طرفین تحت پوشش مرکز CTC باشد لازم است ایستگاه های مذکور بصورت محلی اداره شوند.

۲ – ۵۴ انجام مسدودی مابین ایستگاه های موقت و یا ایستگاه موقت با ایستگاه طرفین جهت انجام هرگونه عملیات می بایست مطابق با مواد بخش مسدودی بلاک انجام گردد.

۳ – ۵۴ واحد متقاضی تشکیل ایستگاه موقت می‌بایست از طریق هماهنگی قبلی با اداره سیر و حرکت منطقه تعداد ایستگاه(های) موقت مورد نیاز خود را با ذکر نام ایستگاه های دو طرف، تعیین بلاک زوج/ فرد در محورهای دو خطه، کیلومتر محل تشکیل و نوع عملیات پیش بینی شده را بصورت مکتوب درخواست نماید و اداره سیر و حرکت منطقه ضمن پیش بینی مامور جهت عزیمت و تشکیل ایستگاه موقت می بایست مراتب را به کنترل ترافیک منطقه اعلام نماید.

۴ – ۵۴ کنترل ترافیک منطقه با اطلاع از برنامه عملیات و لزوم تشکیل ایستگاه (های) موقت پیگیری اعزام به موقع ماموران ایستگاه موقت را از ایستگاه تعیین شده می نماید.

۵ – ۵۴ ماموران ایستگاه موقت می بایست با تجهیزات ارتباطی سالم، جواز راه آزاد زوج و فرد، حکم احتیاط، نمودار سیر راه آزاد و دفتر تلفنگرام به محل تشکیل ایستگاه موقت اعزام گردند.

۶ – ۵۴ ماموران ایستگاه موقت می بایست با وسیله نقلیه جاده ای یا اولین وسیله نقلیه ریلی (بنا به صلاحدید کنترل ترافیک منطقه) به محل تشکیل ایستگاه موقت اعزام گردد.

۷ – ۵۴ با استقرار ماموران ایستگاه موقت در موقعیت های تعیین شده می بایست مراتب تشکیل ایستگاه موقت را با مخابره تلفنگرام که طی آن با معرفی نام و نام خانوادگی خود و کیلومتر دقیق تشکیل ایستگاه موقت و ذکر ساعت و تاریخ به کنترل ترافیک منطقه و ایستگاه های طرفین و سایر ایستگاه (های) موقت تشکیل شده در آن بلاک اعلام نماید.

۸-۵۴ در مواقعی که عزیمت ماموران ایستگاه موقت بنا به ضرورت بایستی با اولین وسیله نقلیه ریلی عملیاتی انجام گردد نحوه عمل به شرح ذیل خواهد بود :

۱ – ۸ – ۵۴ سرپرست عملیات باید طی مخابره تلفنگرام، نسبت به مسدودی بلاک جهت انجام عملیات اولین وسیله عملیاتی اعزامی به بلاک مسدود اقدام نماید. در تلفنگرام مخابره شده باید نوع عملیات نوع و شماره وسیله نقلیه ریلی و نام و نام خانوادگی راهبر مربوطه و کیلومتر انجام عملیات قید گردد همچنین وضعیت ورود وسیله عملیاتی اول در خاتمه عملیات که به ایستگاه مقابل ورود و یا به ایستگاه اعزام کننده مراجعت خواهد نمود نیز باید مشخص گردد.

۲ – ۸ – ۵۴ مسئول وقت ایستگاه اعزام کننده پس از مخابره تلفنگرام مسدودی به کنترل ترافیک منطقه و ایستگاه مقابل ، اولین وسیله عملیاتی را با صدور حکم احتیاط که در آن الزام به توقف کامل در محل(های) تشکیل ایستگاه موقت جهت پیاده شدن ماموران ایستگاه موقت درج و همچنین وضعیت ورود به ایستگاه مقابل / مراجعت به ایستگاه اعزام کننده پس از خاتمه عملیات هم مشخص گردیده باشد، اعزام می نماید.

۳ – ۸ – ۵۴ مسئول وقت ایستگاه موقت که در کیلومتر قبل از محل انجام عملیات اولین وسیله عملیاتی اعزامی تشکیل می گردد می بایست در تلفنگرام خود اعلام نمایدکه بلاک مابین ایستگاه موقت و ایستگاه مقابل کماکان مسدود بوده و بلاک مابین ایستگاه موقت و ایستگاه اعزام کننده آزاد می باشد.

۴ – ۸ – ۵۴ چنانچه شرایط عملیات اقتضاء نماید که بیش از یک ایستگاه موقت در بلاک تشکیل گردد اولین ایستگاه موقت تشکیل شده در قبل از محل انجام عملیات اولین وسیله باید تحت عنوان ایستگاه موقت شماره یک تشکیل و سپس ایستگاه های موقت بعدی به ترتیب از محل ایستگاه موقت اول به سمت ایستگاه اعزام کننده تشکیل گردد.

۵ – ۸ – ۵۴ ترتیب جمع آوری ایستگاه های موقت پس از خاتمه عملیات اگر طبق تلفنگرام، وسایل نقلیه ریلی مسدود کننده به ایستگاه مبداء مراجعت کنند بصورت معکوس بوده و اگر طبق تلفنگرام، وسایل نقلیه ریلی به ایستگاه مقابل ورود دهند، برچیده شدن ایستگاه های موقت مطابق تشکیل شدن آنها خواهد بود .

۶ – ۸ – ۵۴ در خاتمه عملیات با ورود آخرین وسیله نقلیه ریلی به یکی از ایستگاه های طرفین، آزادی بلاک توسط سرپرست عملیات طی مخابره تلفنگرام به ایستگاه های طرفین و کنترل اعلام می گردد.

۷ – ۸ – ۵۴ وسیله عملیاتی اول پس از خاتمه عملیات در صورتی می تواند به ایستگاه اعزام کننده مراجعت نماید که کلیه عملیات های واقع در حدفاصل ایستگاه های موقت و ایستگاه اعزام کننده به اتمام رسیده باشد و ایستگاه (های) موقت برچیده شده باشند و کل بلاک مطابق اولین تلفنگرام مسدودی برای مراجعت به ایستگاه مهیا می باشد.

تبصره – هنگام مراجعت به ایستگاه چنانچه تقلیل سرعت جدیدی ایجاد شده باشد توسط مسئول ایستگاه (ها) موقت حکم احتیاط صادر و تحویل راهبر وسیله نقلیه ریلی می گردد.

۸ – ۸ – ۵۴ سرپرست عملیات مسئولیت تعیین کیلومتر صحیح ایستگاه های موقت در منطقه عملیاتی را به نحوی که همواره مابین دو وسیله نقلیه ریلی یک ایستگاه موقت تشکیل شده باشد را عهده دار خواهد بود همچنین حصول اطمینان از خاتمه عملیات و مخابره تلفنگرام های مسدودی و آزادی بلاک های موقت را بعهده دارد.

۹ – ۸ – ۵۴ مسئول وقت ایستگاه اعزام کننده / قبول کننده وسیله های نقلیه ریلی موظف است مراجعت / ورود وسیله های عملیاتی اعزامی را به سرپرست عملیات از طریق تجهیزات ارتباطی اعلام نماید.

۱۰ – ۸ – ۵۴ سرپرست عملیات موظف است مراقبت نمایدکلیه موارد تقلیل سرعت جدید از سوی راهبران ماشین آلات رعایت شود.

۹ – ۵۴ ایستگاه موقت براساس تعداد وسایل نقلیه ریلی وارد شده به بلاک به گونه ای تشکیل میگردد که در هر بلاک مسدود شده به ازای هر N وسیله می بایست تعداد N -1 ایستگاه موقت تشکیل گردد.

۱۰ – ۵۴ چنانچه محل تشکیل ایستگاه موقت در بلاکی باشد که ایستگاه های دو طرف آن در دو منطقه راه‌آهن یا تحت پوشش دو مرکز CTC/RC باشد، باید اطلاع رسانی به هر دو کنترل ترافیک یا مرکز CTC/RC انجام شود.

۵۵- مسدودکردن خط/ بلاک

۱ – ۵۵ افرادی که صلاحیت مسدودی و آزادی بلاک/خط ایستگاه را دارند به شرح زیر می باشند:

- رئیس/معاون کارگاه های نگهداری خط و ابنیه فنی منطقه.
- رئیس/ معاون حوزه خط و سازه فنی منطقه.
- مدیرپروژه شرکتهای پیمانکاری نگهداری خطوط.
- کارشناس/کارشناس مسئول نظارت بر خط وسازه های فنی منطقه.
- رئیس گروه نظارت بر خط و سازه های فنی منطقه.
-معاون فنی و زیر بنایی منطقه.
- مدیرکل منطقه.

۲ – ۵۵ برای مسدودی بلاک/خط ایستگاه مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC می بایست قبلا موافقت کنترل را اخذ و سپس اجازه مسدودی به ماموران مربوطه داده شود.

تلفنگرام مسدودی در دفتر تلفنگرام ایستگاه توسط مامور صلاحیت دار ثبت و از طریق مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC به کنترل ترافیک منطقه مخابره گردد. (پیوست ۳۷)

تبصره ۱ – در ایستگاه های تحت پوشش تلفنگرام مسدودی در دفتر تلفنگرام ایستگاه ثبت و امضاء و توسط مامور خط به مرکز CTC/RC مخابره می گردد.

تبصره ۲ – کنترل ترافیک منطقه در مواقع مسدودی بلاک تلفنگرام اخذ شده را به ایستگاه مقابل و در مواقع مسدودی خطوط ایستگاه به ایستگاه های طرفین مخابره می نماید.

تبصره ۳ – در تلفنگرام های مسدودی می بایست ساعت شروع، ساعت خاتمه، کیلومتر محل عملیات، علت مسدودی، ماشین آلات مجاز به استفاده از مسدودی، تعیین خط زوج / فرد در ایستگاه های راه آهن دوخطه ثبت و امضاء گردد.نام و عنوان شغلی فرد مسدودکننده می بایست در تلفنگرام مشخص گردد.

۳ – ۵۵ فرد مسدودکننده بلاک/خط ایستگاه، باید پس ازپایان عملیات و خروج کلیه وسایل و تجهیزات و حصول اطمینان از سلامت خط و آزادی گاباری ، به منظور آزادی بلاک/خط با حضور در دفتر ترافیک یکی از ایستگاه های طرفین آزادی بلاک را با تعیین سرعت ثبت و امضاء نماید (پیوست ۳۸). در صورت عدم حضور وی، مقام مافوق باید نسبت به آزادی بلاک/خط اقدام نماید.

۴ – ۵۵ عملیات اعزام و مراجعت وسایل نقلیه ریلی به / از محل مسدودی در کلیه روش های قبول و اعزام (جواز راه آزاد، میله راهنما و علائم الکتریکی) فقط با ارایه حکم احتیاط انجام می شود.

تبصره ۱- چنانچه ایستگاه های دو طرف بلاک مسدود تحت پوشش یک کنترل ترافیک نباشد، کنترل ترافیک منطقه که تقاضای مسدودی بلاک را به صورت تلفنگرامی دریافت و با آن موافقت نموده است، باید کنترل ترافیک منطقه مجاور را مطلع نموده و هماهنگی های لازم را در خصوص چگونگی اعزام وسایل نقلیه ریلی به داخل بلاک مسدود و همچنین ادامه سیر وسیله نقلیه ریلی تا ایستگاه مقابل یا برگشت به ایستگاه اعزام کننده پس از خاتمه را به عمل آورد.

تبصره ۲- درصورتیکه هریک از بلاک ها یا هردو بلاک زوج و فرد مسدود گردد، مرکز CTC/RC باید کد مسدودی همان بلاک (مطابق نمودار سیرراه آزاد) را در دفتر تحویل وتحول کشیک بطورمشروح ثبت نماید.

تبصره ۳- درمحورهای مجهز به علائم الکتریکی باید چراغ های ورود به بلاک در پانل آن ایستگاه قرمز و بلوکه (در صورت وجود این قابلیت) شود یا از کلاهک های آهنربایی(در ایستگاه های مجهز به پانل دکمه ای) استفاده گردد.

تبصره۴ – مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC نسبت به ترسیم مسدودی در نمودار سیر راه آزاد اقدام نماید.

تبصره۵ : در ایستگاه های محلی کلیه فرایندهای مسدودی خط (ثبت تلفنگرام مسدودی و آزادی خط، رسم گراف و استفاده از کلاهک آهنربایی) در هر دو ایستگاه طرفین باید انجام گیرد.

۵ – ۵۵ مسئول وقت ایستگاه / مرکز CTC/RC در هنگام مسدودی بلاک، چنانچه نیاز به اعزام وسیله نقلیه ریلی به داخل بلاک مسدود باشد، می بایست در متن تلفنگرام مسدودی قید و وسیله نقلیه ریلی قید شده را بدون اخذ راه آزاد و با صدور حکم احتیاط، اقدام به اعزام وسیله نقلیه ریلی به بلاک مسدود می نماید.

۶ – ۵۵ در خاتمه عملیات مسدودی و قبل از اعلام آزادی خط می‌بایست کلیه ماشین آلات راهسازی مانند لودر، بلدوزر و کامیونهای حمـل مصـالح در حاشیه خط و خارج از گاباری متوقف گردند.

۷ – ۵۵ برنامه مسدودی های روزانه مربوط به حوزه نگهداری و تعمیرات (نت) خط از طریق هماهنگی کنترل منطقه با کنترل مرکزی اقدام می گردد.

موارد مسدودی مربوط به پروژه های بازسازی/ بهسازی می بایست قبل از شروع عملیات برنامه کارگاه از طرف اداره کل خط و سازه های فنی به اداره کل سیر و حرکت اعلام تا با توجه به برنامه رفت و آمد قطارها بررسی و به منطقه مربوطه ابلاغ گردد و کنترل ترافیک منطقه مکلف است که برنامه عملیات را مورد توجه قرار داده و به موقع با مسدودی خط موافقت نماید .

۸ – ۵۵ مسئول کارگاه باید برنامه مسدودی روزانه خود را قبل از شروع کار به اطلاع گروه نظارت منطقه و مسئول وقت ایستگاه مبداء حرکت برساند.

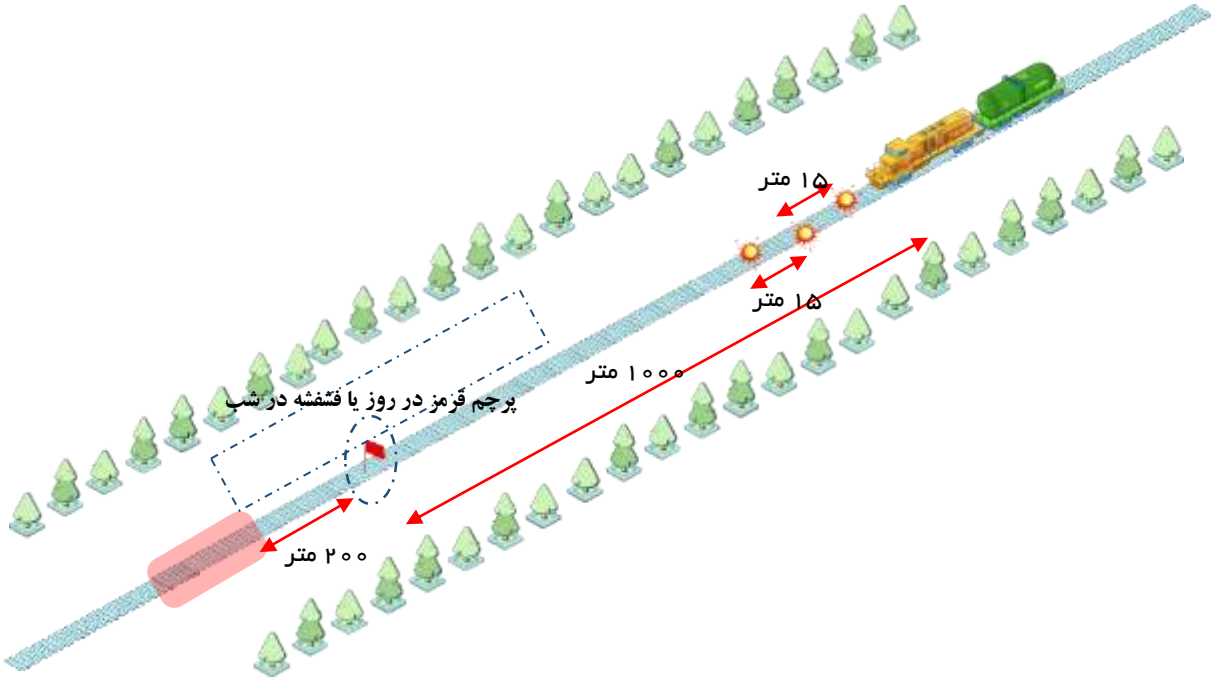
۹ – ۵۵ نحوه مسدودی خط توسط راهبان/ راهدار/ن گهبان سازه های فنی در مواقع خطر بشرح ذیل می باشد :

الف – بلافاصله با هر وسیله ارتباطی در دسترس به ایستگاه های طرفین اطلاع رسانی گردد.

ب – در جهتی که احتمال نزدیک شدن وسیله نقلیه ریلی را می دهد به منظور مطلع نمودن راهبر باید یک پرچم قرمز در روز یا یک فشفشه روشن درشب به فاصله ۲۰۰ متری از محل خطر داخل خط نصب گردد.

پ– سه(۳) عدد ترقه به فاصله ۱۰۰۰ متری از علامت پرچم یا فشفشه و به فواصل ۱۵ متر ازیکدیگر بر روی ریل (به سمت محل خطر) نصب می‌شود به نحوی که ترقه اول و سوم در سمت راهبر و ترقه دوم در سمت دیگر قرار می گیرد.

ت – پس از نصب ترقه ها در محل های مشخص شده طرف اول و مراجعت به محل خطر و هنگام مشاهده وسیله نقلیه ریلی فشفشه دوم را روشن / با پرچم قرمز دوم به سمت وسیله نقلیه ریلی به صورت دایره ای علامت می دهد.



شکل ۳۹- نحوه و فاصله قرار دادن ترقه، فشفشه(در شب) یا پرچم(در روز) در یک طرف محل خطر

۵۶- الزامات ایمنی هنگام تعمیرات خط در بلاک

۱ - ۵۶ به منظور حفظ سلامت و تامین ایمنی ماموران نگهداری و تعمیرات خطوط و وسایل نقلیه ریلی، الزامات ایمنی هنگام تعمیرات خط باید به صورت کامل رعایت گردد.

۲ - ۵۶ اکیپ های کارگری که در محورهای دوخطه اقدام به تعمیرات می‌نمایند نباید به حریم خط مجاور وارد شده و از نشستن، تجمع، قرار دادن اشیاء و ادوات خط و ابزارآلات بر روی خط مجاور اکیداً خودداری نموده و همچنین در هنگام عبور همزمان دو قطار زوج وفرد از محل عملیات، ازایستادن درحدفاصل دو محور خودداری نمایند.

۳ - ۵۶ حداقل ۱ نفر به عنوان دیده بان در محدوده عملیات تعمیرات گمارده شوند تا در هنگام نزدیک شدن وسایل نقلیه ریلی به محل تعمیرات، اکیپ تعمیرات را با نواختن سوت یا از طریق بی سیم ، از نزدیک شدن وسیله نقلیه ریلی آگاه سازند.(شامل محور یک خطه نیز می باشد.)

۴ - ۵۶ مسئولین اکیپ های تعمیراتی موظفند تابلو مامور در خط را در ۱۰۰۰ متری طرفین محل عملیات نصب نمایند.

۵۷- شرایط احداث و نحوه تردد دریک قطعه خط موقت (واریانت) دربلاک

۱ – ۵۷ ایجاد واریانت در هر بلاک مستلزم درخواست معاونت فنی و زیربنایی و موافقت و ابلاغ معاونت بازرگانی و بهره برداری راه آهن بوده و پس از آن قابلیت اجرا می یابد.

۲ – ۵۷ سرعت قطارهای مسافری در بلاک منتهی به واریانت حداکثر۹۰ کیلومتر برساعت و قطارهای باری ۶۰ کیلومتر بر ساعت می باشد و سرعت کلیه وسایل نقلیه ریلی در ورود و خروج و طول واریانت توسط گروه نظارت خط و سازه های فنی منطقه تعیین و ابلاغ می گردد.

۳ – ۵۷ در محل شروع هر سمت واریانت یک نفر مامور خط باید جهت ارایه علامت به لکوموتیورانان/ راهبران وسایل نقلیه ریلی با بی سیم حضور یابد.

۴ – ۵۷ ایستگاه های تشکیلاتی طرفین محل واریانت می بایست حکم احتیاط صادر و تحویل نمایند و ایستگاه های طرفین محل واریانت باید مفاد حکم احتیاط را از طریق بی سیم به لکوموتیوران / راهبرسایر وسایل نقلیه ریلی یادآوری نمایند.

۵ – ۵۷ تابلوهای محدودیت سرعت و تقلیل سرعت می بایست نصب گردد.

۵۸- سوزن در بلاک

۱ – ۵۸ نصب سوزن در بلاک بطور دایم ممنوع است.

۲ – ۵۸ در صورت ضرورت با مجوز معاونت بازرگانی و بهره‌برداری و با تعیین شرایط و رعایت دستورالعمل صادر شده از طرف آن معاونت، برای مدت محدود مجاز خواهد بود.

۳ – ۵۸ استقرار نگهبان جهت حفاظت از سوزن نصب شده در بلاک الزامی است.

۵۹- حمل تجهیزات و محمولات (بارهای) ترافیکی ریلی

۱ - ۵۹ در موارد استثناء، که ضرورت ایجاب نماید، یک واگن یا محموله آن خارج از حد گاباری مجاز در طول یک اداره کل سیر نماید، بررسی توسط نمایندگان گروه خط و سازه های فنی، سیر و حرکت، ناوگان و ایمنی و نظارت بر شبکه انجام و درصورت امکان قابلیت عبور، با صدور مجوز توسط معاون فنی در امور بهره برداری و ناوگان منطقه و با تعرفه خاص و پس از انجام دستورات احتیاطی (با استفاده از فضای آزاد گاباری) درآن اداره کل حمل می گردد.

۲ - ۵۹ درصورتی که ضرورت ایجاب نماید واگن یا محموله آن که از حد گاباری تجاوز نموده در طول بیش از یک اداره کل سیر نماید. بررسی توسط ادارات کل، خط وسازه های فنی، ایمنی و نظارت بر شبکه و سیر و حرکت انجام و درصورت امکان عبور، با صدور مجوز کتبی اداره کل سیر و حرکت با تعرفه خاص و پس ازانجام دستورات احتیاطی (با استفاده از فضای آزاد گاباری) حمل می گردد.

۶۰- عبور محمولات (بارهای) ترافیکی جاده ای

۱ - ۶۰ مجوز ایجاد و یا برقراری گذرگاه موقت هم سطح جهت عبور بارهای ترافیکی جاده ای، پس از بررسی و تائید کارشناسی اداره کل خط وسازه های فنی ازمحل مورد درخواست ادارات کل مناطق، توسط معاونت فنی و زیربنائی راه آهن برای دوره زمانی عبور بارهای ترافیکی صادر می گردد.

۲ - ۶۰ گذرگاه موقت هم سطح جهت عبور بارهای ترافیکی جاده ای باید شرایط زیر را داشته باشد :

الف - رمپ های طرفین خطوط ریلی درمحل مورد نظرباید به گونه ای تسطیح گردند که آسیبی به خاکریز خط وارد نگردد.

ب-ریل های هادی باید درطرفین خطوط ریلی نصب گردند.

پ-ریل های هادی نصب شده باید به وسیله آسفالت، تراورس چوبی و یا بلوک های بتونی هم سطح سازی گردند.

ت - درگذرگاه های هم سطح موقت باید اتاقک راهداری، مامور محافظ گذرگاه مجهز به تجهیزات مسدودکننده جاده وجود داشته باشد.

ث-در زمان عبور محمولات ترافیکی جاده ای بلاک مورد تردد می بایست مسدود گردد.

۳ - ۶۰ به هنگام عبور بارهای ترافیکی جاده ای، رئیس گروه/کارشناس مسئول/ کارشناس گروه نظارت خط آن منطقه باید پس از هماهنگی با کنترل ترافیک و ایستگاه های طرفین وصدور تلفنگرام مسدودی بلاک واخذ تاییدیه، در محل حضور یافته و برعملیات تردد بارهای ترافیکی نظارت نموده وپس ازخاتمه عملیات نسبت به انسداد/ جمع آوری گذرگاه موقت وصدور تلفنگرام آزادی بلاک اقدام نماید.

۶۱- قطار نجات

۱ - ۶۱ قطار نجات که فقط به هنگام جمع آوری حادثه حرکت داده می شود، همیشه باید به حالت آماده در خطی اختصاصی نگهداری شود.

۲ - ۶۱ سرپرستی قطار نجات را در عملیات جمع آوری حوادث رئیس اداره ناوگان منطقه یا جانشین او عهده دار خواهد بود.

۳ - ۶۱ مشخصات سازمان قطار نجات و فهرست اسامی و نشانی ماموران موظف آن که در هر منطقه از بین ماموران مجرب انتخاب می شوند باید در اختیار کنترل ترافیک منطقه باشد تا در صورت لزوم به خدمت فرا خوانده شوند.

۴ - ۶۱ اعزام و سیر قطار نجات به محل حادثه/ شبه حادثه نسبت به کلیه وسایل نقلیه ریلی اولویت دارد.

۵ - ۶۱ تجهیزات و وسایل قطار نجات باید هر ماه یکبار به وسیله اعضای کمیسیون جلوگیری از سوانح منطقه بازدید و در صورت مشاهده هرگونه نقصی مراتب در دفتر بازدیدکمیسیون ایستگاه درج شود و رئیس گروه ایمنی و نظارت بر شبکه منطقه موظف است موضوع را تا رفع معایب پیگیری نماید.

۶ - ۶۱ گروه ایمنی منطقه موظف است هر پانزده روز یکبار به همراه روسا یا نمایندگان ادارات سیر و حرکت و ناوگان منطقه و ماموران پست بازدید از قطار نجات بازدید نموده و نسبت به انجام آزمایش ترمز و صدور جواز ترمز و زمان بندی تنظیم و تشکیل سازمان قطار اقدام نماید.

۷ - ۶۱ رئیس کمیسیون جلوگیری از سوانح منطقه باید حداقل هر سه ماه یکبار مانور آمادگی قطار نجات را برای ساعات مختلف شبانه روز برنامه ریزی و انجام دهد.

۶۲- قطار عملیات

۱ - ۶۲ کنترل ترافیک هر منطقه موظف است حرکت قطار عملیات را به گونه ای برنامه ریزی نماید تا اختلالی در سیر منظم سایر قطارها ایجاد نشود.

۲ - ۶۲ سرعت سیر قطار عملیات همانند سرعت قطارهای باری آن منطقه است و سرعت در محل عملیات بر طبق دستور مسئول کارگاه عملیات می باشد.

۳ - ۶۲ مسئولیت مانور و تردد قطار عملیات برعهده ماموران موظف قطار بوده و مسئول کارگاه عملیات خط در منطقه عملیات با ماموران قطار مسئولیت مشترک دارد.

۴ - ۶۲ رئیس قطار باید هر تغییری در برنامه عملیات را با بی سیم به ایستگاه های طرفین یا مرکز CTC/RC اعلام نماید و مسئول وقت ایستگاه اعزام کننده و قبول کننده قطار عملیات نیز باید از کنترل ترافیک منطقه کسب تکلیف نماید.

۵ - ۶۲ دستورات احتیاطی که باید در مورد قطار عملیات به اجرا گذارده شود به شرح زیر می باشد :

الف-کارگران و سایر ماموران باید در واگن هایی که از طرف رئیس قطار عملیات برای آن ها تعیین می‌شود سوار شوند.

ب-کارگران وکلیه ماموران هنگامی می توانند سوار و پیاده شوندکه قطار عملیات متوقف باشد و رئیس قطار اجازه سوار و پیاده شدن را بدهد.

پ-کارگران در ایستگاه های دارای سکو، باید از سکوی ایستگاه و در ایستگاه های فاقد سکو و طول خط از سمتی که ایمن تر باشد سوار و پیاده شوند.

ت-قبل از حرکت قطار عملیات، کارگران و ماموران عملیات باید روی واگن های دارای ایوان و دستگیره مستقر گردند و در حین حرکت قطار از راه رفتن روی واگن، خم شدن به اطراف و پرتاب نمودن اشیاء به خارج واگن خودداری نمایند. ایستادن روی لبه و سپر واگن ممنوع است.

ث-پس از خاتمه عملیات، مسئول کارگاه باید نظارت نماید کلیه لوازم کار در/ روی واگن ها گذارده و همچنین ستون ها و درب های جانبی و کلگی واگن های لبه کوتاه بسته شود و کلیه سیم های باربندی برچیده و جمع آوری و همچنین درب واگن های شن کش، صفحه تسطیح کننده شن (پارو) و دریچه تخلیه آن ها به وسیله دسته مربوطه جمع آوری و بسته شود.

ج-مسئول کارگاه عملیات باید اطمینان حاصل کند که بالاست ریزی تسطیح شده و اشیایی بر روی خط باقی نماند.(هنگام عملیات دریچه های تخلیه به موقع باز وکلیه بالاست تخلیه و سپس دریچه‌ها بسته شود و در صورت خرابی دریچه عدم تخلیه ویک طرفه شدن بار واگن اقدام لازم را جهت تخلیه آن قبل از پایان عملیات انجام و در غیر اینصورت مراتب را به رئیس قطار اعلام تا با مخابره تلفنگرام یک طرفه بودن بار واگن را اعلام نماید) و خط از نظر سیر وسایل نقلیه ریلی آماده و ایمن باشد.

مسئولیت آمادگی قطار جهت اعزام و سیر ایمن بعهده رئیس قطار عملیات می باشد.

چ-دستگیره باردار/ خالی واگن(ها) پس از تخلیه بالاست، باید توسط رئیس قطار روی وضعیت خالی قرار گرفته و نسبت به انجام آزمایش ترمز اقدام و مراتب را از طریق تلفنگرام به ایستگاه های طرفین یا مرکز CTC/RC اطلاع رسانی نماید.

۶ - ۶۲ رئیس قطار قبل از حرکت قطار عملیات از محل عملیات به سمت ایستگاه، باید نسبت به انجام آزمایش ترمز و مخابره تلفنگرام به ایستگاه های طرفین یا مرکز CTC/RC اقدام نماید.

۷ - ۶۲ قبل از اعزام قطار عملیات، بلاک محل انجام عملیات، می بایست مسدود گردد.

۸ - ۶۲ در موقع حرکت قطار عملیات به صورت لکوموتیو در پشت و واگن ها در جلو، نباید سرعت آن از ۳۰ کیلومتر بر ساعت تجاوز نماید و رئیس قطار باید برای راهنمایی در واگن جلوی قطار باشد و به موقع علامت و فرامین لازم را توسط بی سیم به لکوموتیوران قطار بدهد.

۹ - ۶۲ مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC باید در موقع اعزام قطار عملیات، مدت زمانی که لازم است قطار عملیات در بلاک توقف یا عملیات نماید، در دفتر تلفنگرام مسدودی خط ثبت و پس از موافقت کنترل با ارایه حکم احتیاط به رئیس قطار عملیات ابلاغ و به ایستگاه مقابل نیز اطلاع دهد.

۱۰ – ۶۲ پس از خاتمه عملیات، قطار به سمت هر ایستگاهی که حرکت می کند، رئیس قطار موظف است قطار را در مقابل علامت حدود ایستگاه متوقف و پس از مشاهده چراغ زرد علائم الکتریکی یا علامت سوزنبان و اطمینان از صحت مسیر سوزن خط ورودی، به لکوموتیوران قطار جهت ورود به ایستگاه دستور حرکت دهد.

۶۳- حادثه / شبه حادثه

۱ - ۶۳ رئیس قطار/ راهبر وسیله نقلیه ریلی حادثه دیده باید پس از اطلاع رسانی به ایستگاه های دو طرف یا مرکز CTC/RC نسبت به مهار وسیله نقلیه ریلی اقدام نماید.

۲ - ۶۳ هرگاه در راه آهن دوخطه وسیله نقلیه ریلی دچار حادثه/ شبه حادثه شده (مانند خروج از خط، آتش سوزی، وقوع سیل، گسیختگی و فرار) به نحوی که مسیر مجاور را نیز اشغال نماید راهبران وسایل نقلیه ریلی حادثه دیده و عبوری از خط مجاور و رئیس قطار، موظف به رعایت موارد زیر خواهند بود :

۱-۲ – ۶۳ راهبر وسیله نقلیه ریلی حادثه/ شبه حادثه دیده باید به وسیله تجهیزات رادیویی با ایستگاه های دو طرف یا مرکز CTC/RC تماس حاصل نموده و آنان را از موضوع مطلع نمایند. مسئول/ متصدی ترافیک ایستگاه های دو طرف یا مرکز CTC/RC باید به مرکز کنترل ترافیک منطقه و راهبران وسایل نقلیه ریلی در حال حرکت در آن بلاک و خط مجاور اطلاع رسانی و فرمان توقف آنان را صادر نماید.

۲-۲ – ۶۳ راهبران وسایل نقلیه ریلی که از خط مجاور در حال حرکت می باشند و هشدار ماموران وسیله نقلیه ریلی از خط دیگر را دریافت می نمایند موظفند در اسرع وقت نسبت به توقف وسیله نقلیه اقدام و از کنترل ترافیک منطقه کسب تکلیف نمایند.

۳ - ۶۳ واگن های تعمیری یا حادثه دیده که قسمتهای محرکه آن سالم باشد را می توان به سازمان قطار اضافه نمود. در اینگونه موارد حداکثر تا دو واگن را می توان در انتهای قطارهای باری و بعد از واگن ترمز دستی دار انتهایی به آن اضافه و تا اولین ایستگاه مجاور محل حادثه حمل نمود. سرعت این قطارها توسط رئیس/ معاون اداره ناوگان منطقه با اطلاع معاون فنی در امور بهره برداری و ناوگان منطقه تعیین می‌شود.

۶۴- قطار در راه مانده (امداد - مراجعت)

۱ - ۱ – ۶۴ چنانچه قطاری به هر علت در بین راه مانده و امکان ادامه سیر یا مراجعت نداشته باشد رئیس قطار موظف است ضمن اطمینان از مهار قطار، محل توقف قطار (کیلومترهای ابتدا و انتهای قطار) را به وسیله تلفنگرام به کنترل و ایستگاه های طرفین/ مرکز CTC/RC اطلاع داده و تقاضای امداد نماید.

۲ - ۱ - ۶۴ مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC / RC اعزام کننده لکوموتیو امداد موظف است پس از اخذ موافقت کنترل و قبل از هرگونه اقدام، رئیس قطار متوقف در بلاک را از اعزام لکوموتیو امداد مطلع نموده و لکوموتیو امداد را با حکم احتیاط به محل اعزام و در حکم احتیاط، کیلومتر دقیق محل توقف قطار و سرعت مجاز سیر لکوموتیو امداد را قید نماید. در حالت CTC / RC متن حکم احتیاط، از طریق تلفنگرام مخابره می گردد.

۳ - ۱ – ۶۴ سرعت سیر لکوموتیو امداد در بلاکی که وسیله نقلیه ریلی در آن مانده، حداکثر ۵۰ کیلومتر بر ساعت و در سایر بلاک ها، مطابق سرعت مجاز لکوموتیو منفرد می باشد.

در محورهای مجهز به ATC و دارای بلاک میانی، حداکثر سرعت لکوموتیو امداد در بلاک(های) میانی ماقبل وسیله نقلیه ریلی در راه مانده مطابق سرعت مجاز لکوموتیو منفرد و در بلاک میانی منتهی به وسیله نقلیه ریلی در راه مانده، حداکثر ۳۰ کیلومتر بر ساعت (وضعیت CTN فعال) می باشد.

۴ - ۱ – ۶۴ در مواقع ضروری که از لکوموتیو قطار باری/ مسافری برای امداد استفاده می گردد، لکوموتیوران قطار باری/ مسافری پس از دریافت حکم احتیاط به همراه رئیس قطار باری/کمک لکوموتیوران قطار مسافری به محل اعزام می شود.

۵ - ۱ - ۶۴ لکوموتیوران امداد و رئیس قطار/ لکوموتیوران قطار در راه مانده باید از طریق بی سیم یکدیگر را از وضعیت و محل خود مطلع نمایند.

۶ - ۱ – ۶۴ رئیس قطار باید پس از اعلام محل توقف قطار در راه مانده و اطلاع از حرکت لکوموتیو امداد در فاصله ۲۰۰ متری از قطار خود در سمت اعزام لکوموتیو امداد و در محلی که به خوبی برای لکوموتیوران امداد قابل مشاهده باشد به استقبال آن رفته و منتظر آن بماند.

۷ - ۱ - ۶۴ لکوموتیوران امداد باید ۲۰۰ متر قبل از وسیله نقلیه ریلی در راه مانده توقف کامل نماید.

۸ – ۱ – ۶۴ رئیس قطار در راه مانده باید لکوموتیو امداد را با احتیاط به سمت وسیله نقلیه ریلی خود هدایت نموده و اتصال لکوموتیو امداد و بستن لوله های هوا به شرح ذیل انجام می‌گردد و قبل از اتصال لکوموتیو به قطار در راه مانده، ابتدا لوله های هوا را متصل و پس از هواگیری کامل و ترمز گیری، لکوموتیو را به قطار در راه مانده متصل (قلاب) و پس از انجام آزمایش ترمز با جمع آوری علامت ها، کفش خط و سایر اقدامات لازم، نسبت به ارایه تلفنگرام مبنی بر آماده بودن حرکت قطار اقدام می نماید.

در قطارهای خودکشش مامور فنی قطار باید لوله های هوای اصلی ترمز قطار خود کشش (۵ بار) را به لوله هوای لکوموتیو امداد (۵ بار) متصل نماید.

۹ – ۱ – ۶۴ آزمایش ترمز قطار پس از اتصال لکوموتیو امداد باید توسط رئیس قطار و راهبر قطار در راه مانده صورت گیرد و پس از انجام آزمایش ترمز، آمادگی حرکت قطار را از سوی رئیس قطار به مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC اعلام نماید.

۱۰ – ۱ – ۶۴ در صورت اعزام لکوموتیو امداد از ایستگاهی که تنظیم و تشکیل قطار انجام می شود و آن ایستگاه فاقد خط مثلث یا سینی دوار است، اعزام لکوموتیو امداد به صورت موتور به جلو مجاز است.لیکن در اولین ایستگاه واقع درطول مسیر که امکان اصلاح جهت لکوموتیو فراهم باشد این امر می‌بایست صورت پذیرد.

۱۱ – ۱ – ۶۴ چنانچه سیر قطار در راه مانده به ایستگاه اعزام کننده لکوموتیو امداد میسر نباشد، ادامه سیر این قطار تا ایستگاه مقابل و در شرایطی که لکوموتیو امداد در انتهای قطار واقع گردیده، مجاز است. مسئولیت راهبری قطار با لکوموتیوران قطار در راه مانده است.

۱۲ – ۱ – ۶۴ چنانچه قطار در راه مانده پس از تقاضای لکوموتیو امداد رفع عیب گردد به هیچ وجه مجاز به حرکت نمی باشد مگر آنکه رئیس قطار تلفنگرام رفع عیب را به کنترل و ایستگاه های طرفین مخابره نموده و پس از کسب مجوز ادامه سیر دهد.

۱۳ – ۱ – ۶۴ تعیین سمت اعزام لکوموتیو امداد بسته به موقعیت قطار و صلاحدید کنترل ترافیک منطقه انجام می‌گیرد.

۱۴ – ۱ – ۶۴ در صورت مراجعت قطار امدادی به ایستگاه اعزام کننده، هنگام ورود به ایستگاه ابتدا سر سوزن ورودی متوقف و سپس با هماهنگی مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه یا مرکز CTC/RC وارد می شود.

۱۵ – ۱ – ۶۴ تقسیم قطار در بلاک ممنوع است.

۱ – ۲ – ۶۴ برای برگشت وسیله نقلیه ریلی به ایستگاه اعزام کننده، رئیس قطار/راهبرسایر وسایل نقلیه ریلی، مسئول وقت ایستگاه اعزام کننده یا مرکز CTC/RC را از موقعیت وتصمیم به برگشت خود به وسیله تلفنگرام مطلع می نماید و منتظر دستور می ماند.

۲ – ۲ – ۶۴ مسئول وقت ایستگاه اعزام کننده یا مرکز CTC/RC باید پس از کسب موافقت مرکز کنترل ترافیک منطقه، مراتب موافقت را به وسیله تلفنگرام به رئیس قطار/ راهبرسایر وسایل نقلیه ریلی اعلام نماید.

۳ – ۲ – ۶۴ در ایستگاه های مرزی درصورتیکه وسیله نقلیه ریلی از حدود ایستگاه عبور نماید، برگشت آن به ایستگاه با هماهنگی کنترل ترافیک هر دو منطقه همجوار صورت می پذیرد.

۴ – ۲ – ۶۴ وسیله نقلیه ریلی با احتیاط و حداکثر با سرعت ۳۰ کیلومتر در ساعت به سمت ایستگاه اعزام کننده حرکت و قبل از حدود ایستگاه متوقف می شود.

۵ – ۲ – ۶۴ چنانچه وسیله نقلیه ریلی قطار باشد، رئیس قطار به منظور دیده بانی باید با همراه داشتن بی سیم در انتهای قطار مستقر شود.

۶ – ۲ – ۶۴ رئیس قطار/ راهبرسایر وسایل نقلیه ریلی با اخذ مجوز مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC و با اطمینان از صحت مسیر سوزن ورودی با حداکثر سرعت ۱۵ کیلومتر بر ساعت و با علامت سوزنبان (در صورت وجود) به ایستگاه وارد و دگاژ می نماید.

۷ – ۲ – ۶۴ در ایستگاه های دارای علائم الکتریکی،مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC با علامت زرد وسیله نقلیه ریلی را وارد ایستگاه می نماید.

۱ – ۳ – ۶۴ چنانچه ترمز هوایی قطار در حین حرکت در بلاک دچار خرابی یا نقص شود لکوموتیوران باید قطار را متوقف و پس از توقف کامل قطار علت خرابی را با رئیس قطار بررسی و به شرح زیر عمل نماید :

۲ – ۳ – ۶۴ هنگام بروز اشکال در تجهیزات ترمز لکوموتیو در بین راه، رئیس قطار پس از اطلاع به مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC، تقاضای امداد نموده و با گذاشتن کفش خط و بستن ترمز دستی واگن ها به میزان کافی با در نظر گرفتن وزن قطار و شیب و فراز محور قطار را مهار و منتظر دستور مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC می ماند.

۳ – ۳ – ۶۴ چنانچه خرابی ترمز مربوط به خرابی دستگاه ترمز یک یا چند واگن باشد و رفع آن امکان نداشته باشد باید دستگیره باز/بسته ترمز معیوب واگن(ها) را بسته و آزمایش ترمز به عمل آورده در صورتی که درصد وزن ترمز قطار از درصد وزن ترمز تعیین شده برای محور سیر کمتر نباشد، مشخصات قطار و آزمایش ترمز را از طریق تلفنگرام به یکی از ایستگاه های طرفین یا مرکز CTC/RC مخابره و با کسب مجوز از کنترل ترافیک منطقه به سیر خود تا اولین پست بازدید ادامه دهد.

در غیر این صورت چنانچه درصد وزن ترمز قطار از درصد وزن ترمز تعیین شده برای محور سیر کمتر باشد، با اطلاع و مجوز کنترل و سرعتی که متناسب با درصد وزن ترمز و شیب و فراز بلاک تعیین می نماید تا اولین ایستگاه ادامه سیر داده و سپس طی دستور بعدی کنترل ترافیک عمل نماید.

۴ – ۳ – ۶۴ در صورتی که امداد رسانی به قطار خودکشش انجام می شود و سیستم ترمز آن فعال می باشد، این قطار می تواند همراه با مسافر و با سرعت حداکثر ۸۰ کیلومتر بر ساعت تا اولین ایستگاه دارای پست بازدید ادامه سیر دهد. در صورتی که امداد رسانی به قطار خودکشش به واسطه خرابی تجهیزات ترمز انجام می شود باید قطار خودکشش با سرعت حداکثر ۱۵ کیلومتر بر ساعت به سمت ایستگاه حرکت نماید.

۶۵- افتادن تامپون/قطعات از وسیله نقلیه ریلی

۱ – ۶۵ مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC پس از اطلاع از افتادن تامپون یا هر قطعه/ شی دیگری از وسیله نقلیه ریلی در طول خط که احتمال ایجاد خطر/ حادثه/ خرابی خط را داشته باشد باید قبل از اعزام/ قبول قطار در آن بلاک، ضمن اطلاع به کنترل ترافیک منطقه و مذاکره با مسئول وقت ایستگاه مجاور، درزین/ ماشین آلات مکانیزه خط/ لکوموتیو منفرد را با صدور حکم احتیاط با سرعت حداکثر ۳۰ کیلومتر بر ساعت جهت بازدید از بلاک و حصول اطمینان از آزاد بودن خط اعزام نماید.

۲ – ۶۵ رئیس قطار/ راهبر درزین/ راهبر ماشین آلات مکانیزه باید نسبت به رفع مانع و مخابره تلفنگرام به ایستگاه های دو طرف یا مرکز CTC/RC اقدام نماید.

۳ – ۶۵ قبول/ اعزام اولین وسیله نقلیه ریلی قبل از حصول اطمینان از آزادی مسیر ممنوع است.

۶۶- فرار وسیله نقلیه ریلی

۱ – ۶۶ هر وسیله نقلیه ای که از کنترل ماموران خارج و به حرکت درآید، حرکت آن وسیله را فرار نامند که در این صورت برای کنترل و مقابله با آن اقداماتی به شرح زیر باید به عمل آید :

۲ – ۶۶ کلیه ماموران به محض آگاهی از فرار باید آماده برای اقدام لازم بوده و جریان امر را به ایستگاه های طرفین فرار وسیله نقلیه ریلی اطلاع داده و مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC به کنترل ترافیک منطقه و راهداران اطلاع رسانی نماید، کنترل ترافیک منطقه یا مرکز CTC/RC باید موضوع را به کلیه ایستگاه هایی که در مسیر فرار وسیله نقلیه ریلی قرار دارند، اطلاع داده و باید از وجود یا عدم وجود افراد روی وسیله‌ای که از کنترل خارج شده، اطمینان حاصل نماید. کنترل ترافیک منطقه دستورات لازم را با توجه به شرایط وسیله نقلیه فراری و موقعیت ایستگاه های مسیر و بلاک های پیش رو صادر نماید.

۳ – ۶۶ به منظور تامین ایمنی وسایل نقلیه ریلی مسیر پیش رو، کنترل ترافیک منطقه یا مرکز CTC/RC باید نسبت به توقف کلیه وسایل نقلیه ریلی در خطوط فرعی ایستگاه های مسیر فرار اقدام تا از برخورد احتمالی آن ها جلوگیری گردد.

۴ – ۶۶ راهداران مسیر حرکت وسیله نقلیه فراری پس از دریافت خبر، باید ضمن خالی کردن گذرگاه از خودروهای عبوری، راهبندها را برای جلوگیری از برخورد وسیله نقلیه ریلی فراری با وسایل نقلیه جاده ای پایین آورند.

۵ – ۶۶ ایستگاهی که وسیله نقلیه ریلی فراری به سمت آن در حرکت است باید پس از اطلاع، اقدامات احتیاطی لازم را به وسیله ماموران ایستگاه به عمل آورده و اقدامات پیشگیرانه ای که توسط کنترل ترافیک منطقه مطابق با هریک از بندهای زیر ابلاغ می گردد، اجرا نماید.

۱ – ۵ – ۶۶ درصورت وجود خط فرار در ایستگاه سوزنهای مربوطه را به خط فرار قرار دهند.

۲ – ۵ – ۶۶ در صورتی که در ایستگاه خط فرار نباشد وسیله نقلیه فراری رابه خط کور وارد کنند مشروط بر اینکه واگن های متوقف در خط کور حامل مواد منفجره یا مواد سریع الاشتعال نباشند.

۳ – ۵ – ۶۶ در صورتی که ایستگاه خط آزاد داشته باشد و بلاک مقابل نیز آزاد باشد وسیله نقلیه فراری را به آن خط هدایت نمایند تا از ایستگاه خارج شود و ساعت دقیق خروج وسیله نقلیه فراری را از ایستگاه بلافاصله به کنترل و ایستگاه بعدی مخابره نمایند.

۴ – ۵ – ۶۶ در صورتی که در ایستگاه خط فرار و خط کور و خط آزاد وجود نداشته باشد هر اقدامی که ممکن است موجب توقف وسلیه نقلیه فراری قبل از ورود به ایستگاه گردد، معمول داشته و با گذاشتن موانع قبل از سوزن ورودی یا نیم باز گذاشتن سوزن ورودی وسیله نقلیه فراری از خط خارج و از برخورد آنها با قطار و یا واگن های موجود در ایستگاه جلوگیری شود.

۶ – ۶۶ موانعی که برای متوقف کردن وسیله نقلیه فراری می توان استفاده نمود عبارتند از کیسه شن، کفش خط، تراورس، الوار و از این قبیل که باید در روی ریلها به فواصل متعدد گذارده شوند تا از ادامه حرکت وسیله نقلیه فراری جلوگیری نمایند. باید همواره کفش خط به میزان کافی در دسترس سوزنبان ورودی و خروجی ایستگاه باشد.

۷ – ۶۶ در مواقعی که واگن های متوقف در ایستگاه به هر دلیل به حرکت درآمده و زمینه فرار آنها مهیا گردد کلیه ماموران ایستگاه می‌بایست به هر طریقی که میسر باشد وسیله فراری را قبل از خروج از ایستگاه متوقف نمایند.

۶۷- گسیختگی قطار

۱ – ۶۷ در صورت فقدان علامت انتهایی یا اعلام عدم ورود بخشی از قطار توسط تجهیزات علائم الکتریکی، مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC، قطار را گسیخته تلقی کرده و باید از ادامه سیر آن جلوگیری و متوقف نماید و از اعلام ورود قطار به ایستگاه اعزام کننده خودداری و بلاک تا رسیدگی کامل اشغال تلقی می گردد و می بایست مراتب را به ایستگاه اعزام کننده قطار و مرکز کنترل ترافیک منطقه تلفنگرامی اطلاع دهد.

۲ – ۶۷ راهبر قطار باید به محض گسیختگی قسمتی از قطار، ادامه سیرداده و پس از اطمینان از توقف قسمت گسیخته شده، توقف نماید و رئیس قطار/مامور فنی باید واگن های قسمت گسیخته شده را مهار نماید.

۳ – ۶۷ رئیس قطار و راهبر لکوموتیو با مشاهده واگن های گسیخته، با احتیاط کامل به آن ها نزدیک و قبل از هرگونه اقدامی، رئیس قطار/مامور فنی باید واگن ها را مهار و از حرکت احتمالی آن ها جلوگیری نماید. در صورت امکان اتصال، ابتدا لوله هوای اصلی را بسته و اقدام به هواگیری نماید و با اطمینان از وجود هوا تا انتهای قطار، اقدام به آزمایش ترمز کرده و با اطلاع کنترل ترافیک منطقه یا مرکز CTC/RC، نسبت به حمل قسمت گسیخته اقدام نمایند.

۶۷ – ۴ پس از مشاهده واگن ها در بین راه، چنانچه امکان اتصال واگن ها میسر نبود، رئیس قطار مراتب را طی تلفنگرام به کنترل ترافیک منطقه و ایستگاه های دو طرف یا مرکز CTC/RC اعلام راهبر و رئیس قطار در محل توقف و ضمن مهار واگن ها برابر دستور کنترل ترافیک منطقه یا مرکز CTC/RC، عمل می‌نمایند.

۶۷ – ۵ در صورتی که قطار بدون علامت انتها یا به صورت گسیخته وارد گردد و با اقداماتی که برای توقف قطار صورت می گیرد، هم چنان قطار بدون توقف عبور نماید مسئول وقت ایستگاه فقدان علامت انتهائی را ضمن اعلام عبور قطار ناقص به ایستگاه بعدی جهت توقف قطار و سپس به ایستگاه اعزام کننده وکنترل اطلاع و در نمودار سیر راه آزاد درج می نماید.

۶۷ – ۶ در صورت توقف قطار در ایستگاه، مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC، چگونگی و علت فقدان علامت انتهایی را از رئیس قطار استعلام و باید شماره واگن انتهایی قطار را با جواز ترمز مطابقت دهد و در صورت ورود کامل قطار نسبت به نصب علامت انتهایی اقدام و سپس آن را حرکت داده و موضوع را به کنترل ترافیک منطقه اعلام نماید.

۶۷ – ۷ چنانچه تهیه و نصب علامت انتهایی برای این گونه قطارها در ایستگاه مورد نظر مقدور نبود، می بایست مراتب اعزام این قطار تا اولین ایستگاهی که امکان تهیه و نصب چراغ انتهایی مقدور باشد طی مخابره تلفنگرام از طرف کنترل منطقه و با اعلام شماره واگن انتهایی به کلیه ایستگاه های واقع در مسیر اطلاع رسانی گردد. نحوه عبور این قطار از ایستگاه ها باید به گونه ای باشد که رویت و اعلام شماره واگن انتها به لکوموتیوران مقدور گردد. شرط خروج از ایستگاه انطباق شماره واگن انتهایی اعلام شده با شماره واگن انتهای درج شده در جواز ترمز قطارمی باشد.

۶۷ – ۸ لکوموتیورانان قطارهای فاقد علامت انتهایی موظف هستند در حین عبور از ایستگاه با سرعتی (حداکثر ۳۰ کیلومتر بر ساعت) عبور نمایند که رویت و مطابقت شماره واگن انتهایی برای ماموران ایستگاه امکان پذیر باشد. به هر حال لکوموتیورانان قطار در این ایستگاه ها قبل از دریافت ورود کامل قطار از سوی مسئول وقت ایستگاه بوسیله بی سیم مجاز به اعزام به ایستگاه بعدی نمی باشند.

۹ – ۶۷ در صورت مشخص شدن گسیختگی قطار، کنترل ترافیک منطقه می بایست ضمن پیش بینی و رعایت موارد مربوط به فرار قطار، مجوز حرکت لکوموتیو امداد را در معیت رئیس قطار در جهت شیب به مسئول ایستگاه مربوطه ابلاغ و مسئول ایستگاه هم با صدور حکم احتیاط و قید اینکه با سرعت مطمئن (حداکثر ۱۵ کیلومتر در ساعت که هر لحظه و در صورت رویت واگن ها، راهبر قادر به توقف به موقع باشد) به بلاک اعزام دارد راهبر و رئیس قطار باید با احتیاط کامل و با توجه به موقعیت جغرافیائی خط در بلاک سیر نماید.

رئیس قطار و راهبر با مشاهده واگن ها، با احتیاط کامل به آنها نزدیک و قبل از هر گونه اقدامی، رئیس قطار با گذاشتن کفش خط و بستن ترمزهای دستی، واگن ها را مهار و از حرکت احتمالی آنها جلوگیری و سپس مطابق با مواد قطار در راه مانده، عمل اتصال انجام و با اطمینان از وجود هوا در سرتاسر قطار و آزمایش هوای واگن انتهائی با اطلاع کنترل، نسبت به حمل قسمت گسیخته اقدام می نماید.

پس از ورود قطار به ایستگاه و تکمیل نمودن قطار، در صورت امکان سیر سالم و آزمایش ترمز موضوع را به کنترل اطلاع و قطار ادامه سیر می دهد.

۶۸- قطار برف روب

۱ – ۶۸ قطار برف روب هنگام عزیمت به محل عملیات برکلیه وسایل نقلیه ریلی اولویت خواهد داشت و باید پس از خاتمه عملیات به محل استقرار/ اعزام برگشت نماید.

۲ – ۶۸ قطار برف روب شامل لکوموتیو، برف روب و یک واگن مخزندار سوخت مجهز به تلمبه دستی و لوله لاستیکی به همراه واگن انتها با تجهیزات کامل می باشد.

۳ – ۶۸ مراکز استقرار برف روب از طرف اداره کل ایمنی و نظارت بر شبکه تعیین می شود .

۴ – ۶۸ ماموران برف روب از نفرات واحد قطار نجات/ جرثقیل های ریلی اداره ناوگان می باشند.

۵ – ۶۸ برف روب باید در فصول مساعد سال تعمیر و حاضر به کار باشد و کمیسیون پیشگیری از سوانح منطقه باید آمادگی برف روب در مهر ماه هر سال به اطلاع ادارات کل نیروی کشش، سیر و حرکت، ایمنی و نظارت بر شبکه و خط وسازه های فنی برساند.

۶ – ۶۸ سرپرستی قطار برف روب را رئیس اداره ناوگان یا جانشین او عهده دار است و سرپرستی عملیات به عهده مدیرکل/ معاون فنی منطقه خواهد بود و تعیین ماموران خط و واحدهای دیگر که باید با قطار برف روب اعزام و خدمت نمایند با تشخیص سرپرست عملیات می باشد.

۷ – ۶۸ کنترل ترافیک منطقه مرتبط و مسئول وقت ایستگاه های دو طرف منطقه عملیات باید با سرپرست عملیات قطار برف روب هماهنگ باشند. تنظیم برف روب و آرایش قطار برف روب در آخرین ایستگاهی که پس از آن باید به منطقه عملیات حرکت کنند، طبق دستور سرپرست عملیات قطار برف روب انجام می شود.

۸ – ۶۸ مسئولین نگهداری خط مناطق برف گیر باید همیشه نسبت به تمیز نمودن خط اقدام نمایند و فقط هنگامی از مرکز مرتبط تقاضای اعزام برف روب را نمایند که با نفرات و وسایل در اختیار، باز کردن خط میسر نباشد.

در زمان بارش برف، اداره سیر و حرکت منطقه باید برای بلاک های درگیر بارش، با هماهنگی کنترل مرکزی لکوموتیو تردد با سپر پایین پیش بینی و اعزام نماید.

۹ – ۶۸ مامور برف روب که در جلو می باشد و وضع برف و مسدود بودن خط را مشاهده می کند باید با لکوموتیوران قطار برف روب به وسیله دستگاه بی سیم/ سوت ارتباط داشته و نسبت به علاماتی که باید مبادله شود قبل از شروع به کار با یکدیگر هماهنگ نمایند.

۱۰ – ۶۸ حرکت قطار برف روب هنگام عملیات برف روبی باید با کمال احتیاط و آهستگی انجام گیرد.

۱۱ – ۶۸ پس از باز شدن خط و رسیدن برف روب به ایستگاه، رئیس حوزه مرتبط یا جانشین اوکه در عملیات برف روبی شرکت داشته تلفنگرام آزادی خط را با مشخص نمودن سرعت سیر به ایستگاه های مجاور و کنترل ترافیک منطقه اعلام می نماید.

۱۲ – ۶۸ مسئولیت قطار برف روب از مبداء حرکت تا محل عملیات و برعکس با رئیس قطار می باشد و در محل برف روبی، کلیه عملیات با دستور سرپرست قطار برف روب خواهد بود.

۶۹- ماشین آلات مکانیزه خط

۱ - ۶۹ اتصال و انفصال زنجیر و قلاب و لوله های هوای بین واگن(ها)/ لکوموتیو(ها) با ماشین مکانیزه به عهده رئیس قطار یا مامور مانور می باشد.

۲ - ۶۹ هنگامی که ماشین(های) مکانیزه در آرایش قطار قرار می گیرند باید در حالت خاموش باشد.

۳ - ۶۹ حضور حداقل یک نفر راهبر در کابین ماشین مکانیزه هنگام سیر با قطار برای حفاظت از ماشین الزامی است.

۴ - ۶۹ مانور ماشین آلات مکانیزه خطی توسط سایر ماشین آلات مکانیزه که قابلیت حمل و مانور را دارند مجاز می باشد و استفاده از ماشین آلات مکانیزه خطی برای مانور سایر وسایل نقلیه ریلی ممنوع است.

۵ - ۶۹ ماشین آلات مکانیزه می توانند به صورت متصل به هم در بلاک عملیات (حداکثر سه دستگاه بصورت MDZ) تا شیب و فراز حداکثر ۱۵ در هزار با سرعت حداکثر ۴۰ کیلومتر بر ساعت سیر نمایند و حضور راهبر در هر وسیله الزامی می باشد.

تبصره - اعزام ماشین آلات مکانیزه در بلاکهای با شیب و فراز بیش از ۱۵ در هزار بصورت MDZ ممنوع می‌باشد.

۶ - ۶۹ در ماشین مکانیزه دارای دوکابین، راهبری باید ازکابین جهت حرکت صورت پذیرد و حضور یک نفر در کابین مخالف حرکت الزامی است.

۷ - ۶۹ درصورت ضرورت راهبری ازکابین خلاف جهت حرکت، سرعت آن نباید از حداکثر سرعت ۳۰ کیلومتر بر ساعت فراتر رود و حضور راهبر دیگر درکابین سمت حرکت جهت دیده‌بانی و پایش مسیر الزامی است.

۸ - ۶۹ حداکثر سرعت سیر ماشین آلات مکانیزه در بلاک ۶۰ کیلومتر بر ساعت و سرعت روی سوزن ها حداکثر ۳۰ کیلومتر بر ساعت می باشد.

تبصره –ماشین اندازه گیری خط می تواند با توجه به سرعت تعیین شده منطقه سیر برای بلاک و سوزن، تا حداکثر ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت سیر نماید.

۹ - ۶۹ ماشین آلات مکانیزه در ایستگاه باید درخط انبار یا در خطی که در آن ها مانور انجام نمی شود، متوقف شوند و راهبر ماشین مکانیزه نیز باید با گذاشتن کفش خط و بستن ترمز دستی نسبت به مهار آن اقدام نماید و همچنین مسئول وقت ایستگاه باید سوزن منتهی به آن خط را در جهت مخالف قرار دهد و چنانچه سوزن الکتریکی باشد، باید در صورتی که امکان داشته باشد، سوزن را بلوکه نماید.

۱۰ – ۶۹ هرگونه جابجایی ماشین آلات در ایستگاه/ بلاک (محل عملیات) باید با حضور راهبر آن ماشین انجام گیرد.

۱۱ – ۶۹ ماشین آلات مکانیزه خط که مجهز به قلاب زنجیری یا قلاب دو منظوره (زنجیری و اتوماتیک) می باشند باید در انتهای قطار باری قرار گیرند و علامت انتهایی روی آن ها نصب گردد.

۱۲ – ۶۹ هنگام هدایت ماشین آلات مکانیزه خط برای اتصال به قطار باری، باید قطار متوقف بوده و ماشین توسط راهبر آن و تحت نظارت رئیس قطار/ سرمانورچی به قطار متصل گردد. هنگام خرابی سیستم حرکت ماشین مکانیزه، باید ماشین توسط لکوموتیو منفرد و با حداکثر سرعت ۱۵ کیلومتر بر ساعت مانور و به انتهای قطار متصل گردد.

۱۳ - ۶۹ آزاد کردن مارش گیربکس، ترمز دستی، برداشتن کفش خط و آماده سازی ماشین آلات مکانیزه جهت اتصال به قطار به عهده راهبر ماشین آلات مکانیزه می باشد.

۱۴ - ۶۹ سرعت سیر ماشین آلات مکانیزه در آرایش قطار باری مطابق با سرعت قطار باری در محور سیر می باشد ولی نباید از حداکثر سرعت ماشین مذکور تجاوز نماید.

۱۵ – ۶۹ راهبر ماشین مکانیزه باید بوم تسمه نقاله کنویر را به صورت افقی در راستای طول قطار بر روی واگن حایل مسطح یا لبه کوتاه قرار داده و قفل نماید.

۱۶ – ۶۹ هنگام آزمایش ترمز قطار باری حامل ماشین آلات مکانیزه باید همزمان با سیستم ترمزگیری واگن ها عمل ترمز و آزادی آن بطور مطلوب انجام گیرد و وزن و وزن ترمز آنها در محاسبه درصد ترمز قطار لحاظ گردد. باید ترمز دستی ماشین مکانیزه سالم و آماده به کار باشد.

۱۷ – ۶۹ وجود دو عدد کفش خط در ماشین مکانیزه الزامی است و قرار دادن/ برداشتن آن در/ از طرفین ماشین مکانیزه به عهده راهبر می باشد.

۱۸ – ۶۹ بستن/ بازکردن ترمزدستی ماشین آلات به عهده راهبر می باشد و قبـل از اتصال ماشین به قطار باید سلامت سیستم ترمز و ترمزدستی توسط وی کنترل گردد.

۱۹ – ۶۹ کنترل و بازرسی فنی ماشین مکانیزه قبل و حین حرکت بر عهده راهبر ماشین مکانیزه می باشد.

۲۰ – ۶۹ اعزام ماشین آلات مکانیزه معیوب که به صورت خاموش و بدون ترمز هوا سیر می نمایند باید به منظور تکمیل ترمز بعد از ماشین مکانیزه معیوب، ماقبل واگن انتهای قطار باری قرار گیرد به طوریکه حداقل یک واگن خالی ترمز سالم تامپون دار قلاب زنجیری برای ماشین مکانیزه زیر ۵۰ تن و حداقل دو واگن خالی ترمز سالم تامپون‌دار قلاب زنجیری برای ماشین مکانیزه ۵۰ تن به بالا قرار داشته باشد.

۲۱ – ۶۹ وزن، وزن ترمز و سرعت مجازِ ماشین آلات مکانیزه روسازی خط از طرف اداره کل خط و سازه های فنی تهیه و اعلام می گردد.

۲۲ – ۶۹ حضور ماموران خطی یا سایر نفرات عملیاتی در داخل ماشین آلات مکانیزه به منظور اعزام به محل انجام عملیات و برگشت مجدد با تایید رئیس حوزه خط واطلاع به مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC مجاز است .

۲۳ – ۶۹ سیر ماشین آلات مکانیزه در حالت خودکشش به صورت دوبله بیش از یک بلاک ممنوع است.

۲۴ – ۶۹ در صورت خرابی و توقف ماشین آلات مکانیزه در بلاک، با کمک ماشین آلات مکانیزه و تائید مسئول ماشین مکانیزه سالم، می توان نسبت به انتقال ماشین مکانیزه معیوب به نزدیکترین ایستگاه به منظور آزادسازی بلاک اقدام شود. حضور راهبر(ان) در ماشین مکانیزه معیوب الزامی می باشد.

۷۰- عملیات سیر و حرکت در محورهای در حال احداث

۱ – ۷۰ مسئول حرکت پروژه باید در ابتدا و انتهای محور عملیات، یک نفر متصدی ترافیک تعیین نماید و در مواردی که همزمان چند وسیله نقلیه ریلی در محور عملیات کار می‌کنند، منطقه به چند بلاک تقسیم و ایستگاه موقت تشکیل و تردد وسایل نقلیه ریلی باید طبق شرایط ایستگاه موقت صورت گیرد و در این قبیل موارد موظف است تعداد بلاک ها و متصدیان ترافیک دو طرف هر بلاک را به یکدیگر معرفی نماید.

تبصره- در ایستگاه های ابتدای محور که تحت بهره برداری راه آهن است متصدی ترافیک از طرف راه آهن تعیین می‌شود.

۲ – ۷۰ کلیه هماهنگی های لازم جهت تردد وسایل نقلیه ریلی از خط در حال احداث به ایستگاه راه آهن و بالعکس بعهده مسئول حرکت پروژه می باشد.

۳ – ۷۰ مجری پروژه های در دست احداث باید به منظور تامین ایمنی در امر تردد قطارعملیات، وسایل نقلیه ریلی و ماشین آلات خطی، برنامه عملیات را تهیه و جهت بررسی و اخذ موافقت به اداره کل راه آهن منطقه مرتبط ارایه نماید.

۴ – ۷۰ اداره کل راه آهن منطقه جهت موافقت با برنامه عملیات باید هماهنگی های لازم را با ادارات کل خط و سازه های فنی، سیر و حرکت، ارتباطات و علائم الکتریکی، نیروی کشش و ایمنی و نظارت بر شبکه به عمل آورد.

۵ – ۷۰ مجری پروژه باید برای اداره عملیات هر کارگاه بر اساس گستردگی و نوع عملیات اجرایی، سرپرست کارگاه، مسئول عملیات ریل گذاری، مسئول اکیپ جوش درز ریل، مسئول حرکت و ناظر ایمنی مورد تائید راه آهن را به اداره کل راه آهن منطقه مرتبط معرفی نماید.

۶ – ۷۰ سرپرست کارگاه مسئول تمام امور عملیاتی کارگاه می باشد و مکلف به اجرای مقررات عمومی سیر و حرکت و دستورالعمل های ایمنی و فنی است.

۷ – ۷۰ سرعت سیر عملیاتی این خطوط از سوی سرپرست کارگاه تعیین می گردد.

۸ – ۷۰ تمام وسایل نقلیه ریلی قبل از ورود به ایستگاه های واقع در محور جدیدالاحداث که دارای سوزن می باشد، باید قبل از سوزن، متوقف و رئیس قطار/راهبر سایر وسایل نقلیه ریلی پس از حصول اطمینان از سلامت و صحت مسیر اجازه عبور از روی سوزن را دارد.

۹ – ۷۰ کارشناسان معرفی شده از سوی ادارات کل ستاد/ منطقه حق نظارت بر عملیات اجرایی، سنجش پایبندی بر رعایت مقررات عمومی سیر و حرکت و دستورالعمل های فنی و ایمنی را در هر مرحله از اجرا دارند.

فصل هشتم
سیستم ATC و بلاک میانی

فصل هشتم – سیستم ATC و بلاک میانی

۷۱- سیستم ATC

۱ – ۱ – ۷۱ حرکت قطارهای مجهز به ATC داخل کابین در سیستم علائم الکتریکی با استفاده از کنترل اتوماتیک قطار (ATC) نقش بسزایی در افزایش ایمنی دارد. این سیستم به هنگام عدم رعایت حد بالای سرعت های تعریف شده در مسیر ابتدا با هشدارهای دیداری و شنیداری و در صورت ادامه بی توجهی راهبر، فرمان های قطع نیروی کشش، اعمال ترمز سرویس و یا ترمز اضطراری قطار را فعال مینماید.

۲ – ۱ – ۷۱ با روشن شدن ATC داخل کابین در محدوده سیستم ATC، حرکت قطار در ابتدا با سرعت محدود شده در وضعیت(MAN) امکان پذیر است. پس از دریافت اطلاعات ATC داخل کابین از تجهیزات محوطه ATC، به وضعیت نظارت خودکار تغییر یافته و سرعت مجاز متناسب با اطلاعات دریافتی اعمال می گردد.

۳ – ۱ – ۷۱ تاییدیه آماده به کار بودن ATC : برگه ای است که پس از بازدید مامور ATC مبنی بر آماده به کار بودن (مهر آبی)/ غیرفعال بودن سامانه (مهر قرمز) صادر می شود.(پیوست ۳۹) این تاییدیه در دو نسخه، در دپوهای تعمیراتی صادر شده و یک نسخه آن تحویل ناظم دپو یا واحد مشخص شده از طرف اداره کل نیروی کشش در تعمیرات می شود و نسخه دوم در دپوی تعمیرات ATC بایگانی می شود.

۴ – ۱ – ۷۱ ATC داخل کابین : بخشی از تجهیزات ATC است که در لکوموتیو/ خودکشش نصب می شود و نظارت وکنترل سرعت آن ها را با توجه به اطلاعات دریافت شده از تجهیزات محوطه بر عهده دارد.

۵ – ۱ – ۷۱ بالیز : بخشی از تجهیزات محوطه ای ATC است که به منظور ارسال اطلاعات به قطار در نقاط معینی از مسیر در بین دو ریل نصب می گردد، تا بتواند اطلاعات مورد نیاز را به قطار ارسال نماید.

۶ – ۱ – ۷۱ وضعیت نظارت خودکار (AUT) : حالتی از ATC است که در آن نظارت و کنترل لازم بر سرعت قطار متناسب با اطلاعات دریافت شده مسیر پیش رو به صورت خودکار اعمال می گردد.

۷ – ۱ – ۷۱ وضعیت نظارت محدود (CTN) : حالتی ازATC است که در آن راهبر، حرکت قطار را تا حداکثر سرعت تعیین شده(۳۰ کیلومتر بر ساعت) انتخاب و بدون توجه به اطلاعات دریافت شده از تجهیزات محوطه و با مسئولیت خود ادامه سیر می دهد.

۸ – ۱ –۷۱ وضعیت نظارت توسط راهبر(MAN) : در ابتدای حرکت (ابتدای راه اندازی سیستم و فعالسازی روی لکوموتیو/ قطار) یا در صورتی که اطلاعاتی از تجهیزات محوطه ATC دریافت نشود(مانند خرابی تجهیزات علائم الکتریکی) ادامه حرکت قطار با تایید وضعیت حرکت "نظارت توسط راهبر(MAN)" از روی نمایشگر ATC است. در این شرایط قطار می تواند با سرعتی محدود (۳۰ کیلومتر بر ساعت در داخل ایستگاه و ۵۰ کیلومتر بر ساعت در بلاک) تا نقطه بعدی دریافت اطلاعات به حرکت خود ادامه دهد. در این حالت ATC فقط بر حد معینی از سرعت، نظارت می کند و مسئولیت ایمنی حرکت در این حالت نیز بر عهده راهبر است.

۹ – ۱ – ۷۱ در هر دو وضعیت CTN و MAN، سرعت قطار به مقدار معینی محدود می‌شود. برای ورود به وضعیت CTN باید ابتدا فرمان توقف از کنار خط دریافت شده باشد. به عبارت دیگر مسیر دریافت اطلاعات به قطار در این مورد برقرار است اما در مورد وضعیت MAN اطلاعاتی از کنار خط دریافت نمی‌شود.

۱۰ – ۱ – ۷۱ سرعت مداخله ATC : سرعتی است که با افزایش آن به بیش از حد تعیین شده، ATC با قطع نیروی کشش و اعمال ترمز، سرعت قطار را کاهش می دهد.

۱۱ – ۱ – ۷۱ نقطه هدف : مکانی از مسیر است که قطار باید قبل از آن متوقف یا سرعت آن کاهش یابد.

۱۲ – ۱ – ۷۱ نقطه خطر : انتهای ناحیه همپوشانی که ATC با اعمال ترمز اضطراری، قطار را متوقف می‌نماید.برای مسیرهای بدون همپوشانی، نقطه هدف و نقطه خطر همان چراغ با نمای قرمز می باشد.

۱۳ – ۱ – ۷۱ مامور ATC : فردی است واجد شرایط و مورد تائید اداره کل ارتباطات و علائم الکتریکی که آموزش‌های تخصصی ATC را منطبق با طرح دوره های آموزشی مرتبط در مرکز آموزش های تخصصی ریلی گذرانده است و صدور تائیدیه ATC و تعمیرات ATC داخل کابین را بر عهده دارد .

۱ – ۲ – ۷۱ در کلیه قطارهای مجهز به ATC داخل کابین سرعت نمای ATC مبنای تشخیص سرعت سیر قطار می‌باشد چنانچه به هر دلیل سرعت نمای ATC معیوب باشد وضعیت سرعت مطابق اطلاعات ضبط شده در سرعت نمای وسیله نقلیه بررسی میشود.

۲ – ۲ – ۷۱ در زمان تجاوز از سرعت مجاز، عملکرد ATC (سرعت مداخله) به شرح زیر می باشد :

الف– تا ۳ کیلومتر بر ساعت : هشدار صوتی.
ب– تا ۶ کیلومتر بر ساعت : قطع نیروی کشش.
پ– تا ۹ کیلومتر بر ساعت : اعمال ترمز سرویس.
ت– تا ۱۲ کیلومتر بر ساعت : اعمال ترمز اضطراری.

۳ – ۲ – ۷۱ اداره کل ارتباطات و علائم الکتریکی مسئولیت ورود اطلاعات مسیر و به روزرسانی آن مطابق برنامه قطارهای مسافری و جدول سرعت سیر بر روی سوزن ها(برای قطار های باری و مسافری) درATC را بر عهده دارد.

۴ – ۲ – ۷۱ هرگونه عملیات خطی در محدوده بین دو ایستگاه که منجر به تغییر شیب یا فراز، فاصله تا ایستگاه بعدی و ایجاد تغییر دائم در قوسها گردد، باید توسط اداره کل خط و سازه های فنی اعلام و تغییرات متناسب با آنها توسط اداره کل ارتباطات و علائم الکتریکی در تجهیزات کنار خط ATC اعمال شود.

۵ – ۲ – ۷۱ اداره کل ارتباطات و علائم الکتریکی می بایست هر تغییری در طرح علائم الکتریکی ایستگاه که منجر به تغییراتی در مسیرگیری دستگاه های علائم‌الکتریکی می‌شود را در تجهیزات محوطه ATC اعمال نماید.

۶ – ۲ –۷۱ روی نمایشگرATC داخل کابین در حالت فعال باید علاوه بر نمایش حالت های مختلف ATC، شش عامل(پارامتر) طول قطار، درصد وزن ترمز و حداکثر سرعت و نوع قطار(باری یا مسافری)، ساعت و قطر چرخ نمایش داده شود.

تبصره ۱ – راهبر لکوموتیو/ قطار نباید بدون کسب مجوز، ATC داخل کابین را خاموش نماید.

تبصره ۲ – راهبر لکوموتیو/ قطار باید قبل از حرکت، ساعت را در سامانه ATC وارد نماید.

تبصره ۳ – راهبر لکوموتیو/قطار موظف است هر گونه خطای ثبت شده ATC را در فرم (پیوست ۴۰) ثبت نماید.

۷ – ۲ – ۷۱ کلیه راهبران باید برگه تاییدیه ATC را در مقصد، تحویل دپو یا واحد مشخص شده از طرف اداره کل نیروی کشش در دپوی تعمیرات نمایند و سپس ناظم دپو یا واحد مشخص شده نیز باید نسبت به جمع آوری و تحویل آن ها به مامور ATC اقدام نماید. در واحدهای تعمیرات لکوموتیو/ خودکشش که فاقد واحد تعمیرات ATC می‌باشد، تحویل و تحول برگه ATC همانند دفترچه لکوموتیو می باشد.

۸ – ۲ – ۷۱ مامور ATC موظف است پس از بازدید از تجهیزات ATC داخل کابین در دپوی تعمیرات لکوموتیو / خودکشش، برگه تائیدیه آماده به کار بودن ATC را مهر و امضاء نموده و تحویل ناظم دپو یا واحد معرفی شده از طرف اداره کل نیروی کشش در دپوی تعمیرات لکوموتیو نماید. سپس ناظم دپو یا واحد مشخص شده، باید در قسمت تحویل گیرنده مشخصات خود را وارد و مهر و امضاء نموده و بر اساس آن لکوموتیو/ خودکشش مجاز است از دپوی تعمیرات خارج و به محدوده ATC وارد شود.

۹ – ۲ – ۷۱ در دپوی ATC، پس از صدور برگه جدید ATC ، برگه قبلی باید به مدت سه ماه بایگانی و نگهداری شود. هر دو برگه تائیدیه ATC صادر شده باید توسط ناظم دپو یا واحد تعیین شده از طرف اداره کل نیروی کشش همراه با ثبت مشخصات نام و نام خانودگی، مهر و امضاء گردد.

۱۰ – ۲ – ۷۱ صدور تاییدیه آماده به کار بودن ATC قطارهای خودکشش، منوط به تست هر دو کابین ابتدا و انتهای قطار می باشد که به صورت مجزا صادر می گردد.

۱۱ – ۲ – ۷۱ به هنگام تحویل و تحول لکوموتیو/ خودکشش مجهز به ATC داخل کابین، راهبر تحویل گیرنده باید به وضعیت ATC داخل کابین به منظور حرکت وسیله نقلیه ریلی دقت نماید. راهبر باید قبل از ترک کابین، نسبت به تحویل و تحول برگه ATC اقدام و راهبر جدید، مندرجات جواز ترمز را با اطلاعات نمایشگر ATC تطبیق دهد و در مقصد برگه ATC را تحویل ناظم دپو یا واحد مشخص شده از نیروی کشش نموده و این واحد یا ناظم دپو نسبت به تحویل آن به واحد ATC جهت بررسی و بایگانی اقدام نماید.

۱۲ – ۲ – ۷۱ تمامی تلفنگرام های مربوط به ATC باید از طریق راهبر و توسط بی سیم، با مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/ RC انجام گردد و مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC نیز باید مجوزهای مرتبط را از کنترل ترافیک منطقه اخذ و به صورت تلفنگرام به راهبر مخابره نماید.

۱۳ – ۲ – ۷۱ راهبرانی که در مناطق دارای سیستم ATC عمل راهبری را انجام می دهند موظفند درصورت هرگونه تغییر دراطلاعات جواز ترمز ، اطلاعات جدید را که شامل شماره قطار، طول قطار، درصد وزن ترمز و حداکثر سرعت و نوع قطار (باری یا مسافری) می‌شود را در ATC داخل کابین اعمال نماید.

۱۴ – ۲ – ۷۱ راهبران قطارهای دارای ATC داخل کابین در زمان سیر قطار در محورهای فاقد تجهیزات کنار خط ATC، به منظور استفاده از سرعت نمای ATC نسبت به تنظیم ساعت اقدام نموده و حق قطع فیوز برق کلید مینیاتوری تغذیه ATC داخل کابین را ندارند.

۱۵ – ۲ – ۷۱ ورود لکوموتیو/ خودکشش مجهز به ATC به محدوده دارای سیستمATC باید با روشن نمودن واحد ATC داخل کابین و بدون نیاز به اخذ مجوز، توسط راهبر انجام گردد.

۱۶ – ۲ – ۷۱ عبور از چراغ قرمز علائم الکتریکی در محدوده ایستگاه برای قطارهای مجهز به ATC در هر شرایطی حتی اگر مجوز عبور توسط ATC داده شود، مجاز نمی باشد. شرایط عبور از چراغ قرمز منوط به کسب مجوز از مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC می باشد.

۱۷ – ۲ – ۷۱ ورود لکوموتیو/ خودکشش فاقد ATC به محدوده دارای سیستمATC، با درخواست مدیرکل راه آهن منطقه مبداء و مخابره تلفنگرام توسط کنترل ترافیک منطقه به گروه مرکزی کنترل ترافیک مرکزی و صدور مجوز توسط آن واحد به اداره کل راه آهن منطقه و مناطق مسیر سیر مجاز است.

تبصره – راهبر قطار/ خودکشش در صورت مشاهده عدم تجهیز یا مهر ATC غیر فعال در دفترچه تعمیرات ATC قطار باید نسبت به مخابره تلفنگرام اقدام و کسب تکلیف نماید.

۱۸ – ۲ – ۷۱ کنترل ترافیک منطقه با هماهنگی گروه مهندسی کنترل ترافیک مرکزی نسبت به تعویض لکوموتیو فاقد ATC با لکوموتیو دارای ATC جهت سیر در محور مجهز به ATC اقدام نماید.

۱۹ – ۲ – ۷۱ ATC در قطار های تجهیز شده در حین عملیات مانور نیز باید روشن باشد و بر سرعت قطار در حین عملیات مانور نظارت نماید .عملیات مانور در وضعیت CTN/MAN قابل اجرا می باشد.

۲۰ – ۲ – ۷۱ کنترل ترافیک منطقه در یکی از سه حالت زیر برای خاموش کردن ATC داخل کابین لکوموتیو/خودکشش باید مجوز صادر نماید :

الف – خرابی ATC داخل کابین.
ب – هنگامی که لکوموتیو به صورت موتور به جلو یا دالگاژ حرکت می نماید.
پ – در مواقع خرابی علائم الکتریکی.

۲۱ – ۲ – ۷۱ زمانیکه چراغ بلاک سبز و چراغ حرکت زرد باشد و راهبر کد حرکتی را روی نمایشگر ATC داخل کابین مشاهده می‌نماید بایستی با توجه به کد حرکتی ادامه سیر دهد در این وضعیت نیازی به دریافت حکم احتیاط و یا استفاده از وضعیت CTN نمی باشد. همچنین در صورت عدم دریافت کد حرکتی روی نمایشگر ATC داخل کابین، صدور فرمان حرکت توسط مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RCاز طریق بی سیم به منزله مجوز استفاده از وضعیت CTN بوده و در این حالت هم نیازی به صدور حکم احتیاط نمی باشد.

۲۲ – ۲ – ۷۱ در صورتی که بر اساس مجوز ATC، قطار باید در نقطه معینی توقف نماید، اما قبل از آن نقطه متوقف می گردد، لکوموتیوران باید با اطلاع مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه یا مرکز CTC/RC و انتخاب وضعیتCTN تا نقطه تعیین شده ادامه سیر نماید.

۲۳ – ۲ – ۷۱ در مواقع خرابی علائم الکتریکی، رئیس قطار باید جواز راه آزاد و حکم احتیاط مبنی بر شماره تلفنگرام مجوز خاموش کردن ATC را از مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC که به تائید کنترل ترافیک منطقه رسیده باشد، اخذ نموده و به راهبر تسلیم نماید. بر این اساس راهبر نسبت به خاموش کردن ATC اقدام و بدون توجه به نمای قرمز علائم الکتریکی ایستگاه و بلاک های میانی، پس از عبور از محدوده خرابی و مشاهده پیام "لطفا نزدیک اولین چراغ توقف و ATC را روشن نمائید" در نمایشگر، قبل از چراغ متوقف و نسبت به روشن نمودن واحد ATC داخل کابین اقدام نماید.

۲۴ – ۲ – ۷۱ در محورهای دارای چراغ بلاک، هنگامی که چراغ حرکت قادر به ارایه نما جهت اعزام قطارها نبوده و چراغ بلاک دارای نمای سبز می‌باشد، با صدور حکم احتیاط توسط مسئول وقت ایستگاه/ مسئول / متصدی ترافیک (در ایستگاه های محلی و RC) / کاردان مرکز CTC (در ایستگاه های تحت پوشش CTC) و ارایه آن به رئیس قطار، با حصول اطمینان ازصحت مسیر توسط رئیس قطار، قطار با وضعیت CTN تا چراغ بلاک سیر و پس از دریافت کد حرکت، ادامه سیر می دهد.

۲۵ – ۲ – ۷۱ درصورتی که خرابی ATC داخل کابین در محدوده ایستگاه اتفاق بیافتد، راهبر قطار باید علاوه بر ثبت خرابی در برگه ATC، درخواست تردد قطار با ATC معیوب (بعد از اخذ مجوز خاموش کردن ATC ازکنترل ترافیک منطقه) را با هماهنگی رئیس قطار به مسئول/ متصدی ترافیک ایستگاه یا مرکز CTC/RC اعلام کند.

۲۶ – ۲ – ۷۱ در صورتی که قطار به دلیل خرابی ATC در بلاک متوقف گردد و راهبر نتواند تماس برقرار نماید، پس از ۱۵ دقیقه، با توجه به دید افقی، شرایط مسیر و با وضعیت CTN/MAN اقدام به حرکت قطار می نماید. راهبر بایستی ضمن اطلاع رسانی و هماهنگی با رئیس قطار، نسبت به رعایت سرعت قطار در حالت CTN/MAN اقدام نماید.

۲۷ – ۲ – ۷۱ برای استفاده از وضعیت CTN به منظور عبور از چراغ قرمز ایستگاه/بلاک میانی، راهبر قطار باید نسبت به اخذ مجوز تلفنگرامی از مسئول وقت ایستگاه / مرکز CTC/RC از طریق بی سیم و اطلاع به رئیس قطار اقدام نماید و با هماهنگی رئیس قطار ادامه سیر دهد.

۲۸ – ۲ – ۷۱ نحوه مستندسازی غیرفعال نمودن ATC داخل کابین باید مطابق دفتر تلفنگرام خرابی ATC (پیوست ۴۱) انجام گردد.

۲۹ – ۲ – ۷۱ مامور ATC موظف است پس از ورود لکوموتیو و خودکشش مجهز به سیستم ATC به دپوی تعمیرات گزارشات ثبت شده سیستم و تائیدیه آماده به کار بودن ATC را بررسی نموده و درصورت مشاهده خاموشی ATC داخل کابین یا هرگونه ایراد مراتب را طی گزارش کتبی به گروه نظارت بر ارتباطات و علائم الکتریکی منطقه اعلام نماید.

۳۰ – ۲ – ۷۱ مامور ATC موظف به بازدید و رفع خرابی تجهیزات ATC داخل کابین در محدوده تحت نظارت دپو ATC می‌باشد.

۳۱ – ۲ – ۷۱ مامور ATC موظف است در حفظ رمز عبور ورود به ATC داخل کابین کوشا باشد و دراختیار قراردادن رمز مذکور به سایر ماموران ممنوع است.

۳۲ – ۲ – ۷۱ در صورت تعویض، تراش یا هر عاملی که سبب تغییر در قطر چرخ می گردد، اداره کل نیروی کشش (لکوموتیو) / اداره کل واگن ها (خودکشش) باید نسبت به اعلام قطر چرخ جدید اقدام و برای سایر موارد حداکثر بصورت ماهانه قطر چرخ محوری که سرعت نمای ATC بر روی آن نصب شده را در کابین قرار داده و یا بر روی مانیتور نمایش دهند.

۳۳ – ۲ – ۷۱ مامور ATC موظف است نسبت به ورود اطلاعات صحیح قطر چرخ لکوموتیو/خودکشش در ATC داخل کابین اقدام نماید.

۳۴ – ۲ – ۷۱ در بازدید دوره ای و پس از انجام هرگونه تعمیرات در تجهیزات علائم الکتریکی در محدوده ATC، مامور ارتباطات و علائم الکتریکی باید از صحت عملکرد تجهیزات محوطه و ارسال کد به قطار اطمینان حاصل نماید.

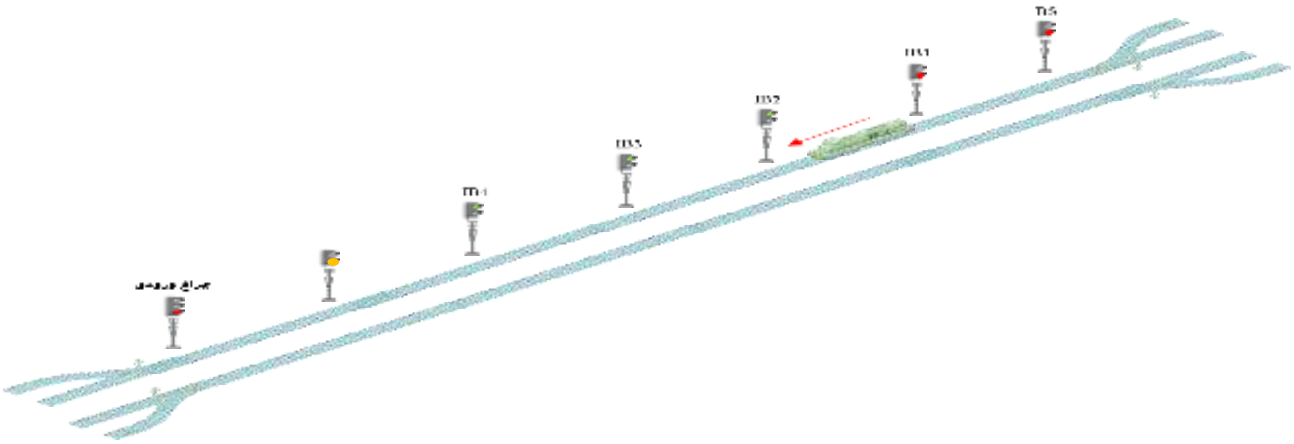
۳ – ۷۱ در ابتدای شروع حرکت در ایستگاه های ورودی محدوده هر منطقه دارای سیستم ATC / مبادی حرکت، راهبر قطار باید توسط دستگاه بی سیم خاموش/ روشن بودن ATC داخل کابین را به اطلاع مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC/RC برساند.

۷۲- سیستم بلاک میانی

۱- ۱ – ۷۲ بلاک میانی: به منظور افزایش بهره برداری از ظرفیت خط، هر بلاک به چند قسمت به نام بلاک میانی تقسیم می شود که در ورودی بلاک میانی، چراغ دونما (سبز و قرمز) نصب می گردد.

۲ – ۱ – ۷۲ چراغ بلاک میانی : از این چراغ به منظور اطلاع رسانی وصدور فرمان به راهبر وسیله نقلیه ریلی برای ورود به بلاک میانی و سیردر بلاک تا چراغ بعدی استفاده می‌شود.

مشخصات: چراغی است پایه بلند که دارای دو نمای سبز و قرمز می‌باشد.



شکل ۴۰– نماها و چراغ های بلاک میانی

محل نصب: چراغی است که در سمت راست خط بلاک در جهت حرکت نصب می‌شود.

۱- ۲ – ۷۲ با توجه به آن که ممکن است سیستم بلاک میانی در یک محور در چندین فاز به بهره برداری برسد، به منظور تشخیص چراغ های خاموشی که در فاز بهره برداری نیستند، لازم است مسئول وقت / کاردان CTC اولین ایستگاه منطقه بهره برداری شده از بلاک های میانی و همچنین مسئول وقت/ کاردان CTC آخرین ایستگاه منطقه، به راهبر وسیله نقلیه ریلی اطلاع رسانی لازم را از طریق بی سیم انجام دهد.

۲ – ۲ – ۷۲ برای اعزام وسیله نقلیه فاقد/ معیوب ATC باید کلیه بلاکهای میانی آزاد بوده و سیستم بلاک میانی برای اعزام آن وسیله نقلیه غیر فعال گردد. در این حالت نمای تمام چراغهای بلاک میانی سبز خواهد بود .

۳ – ۲ – ۷۲ چنانچه در ایستگاه مقصد به سمت ایستگاه اعزام کننده به هر نحوی تراک بین چراغ ورودی و بلاک چراغ اشغال گردد کلیه چراغهای بلاک میانی از سمت ورود قرمز می شوند. در این حالت کد توقف به قطارهای تجهیز شده به ATCبصورت خودکار فرستاده میشود پس از آزاد شدن تراک مذکور حرکت مجدد قطارها توسط مرکز CTC/RC (در ایستگاه تحت پوشش) یا مسئول وقت ایستگاه (در ایستگاه های محلی) به شرح ذیل انجام می گیرد :

الف-فعال نمودن گزینه صدور مجوز حرکت روی پانل.
ب-فعال نمودن گزینه رهاسازی در ایستگاه مقصد روی پانل.
پ-مسیرگیری مجدد بر اساس منطق اینترلاکینگ در ایستگاه مقصد.

۴ – ۲ – ۷۲ در سیستم بلاک میانی، اعزام بیش از یک وسیله نقلیه ریلی در فاصله بین دو ایستگاه، مشروط به فعال بودن سیستم ATC تمامی وسایل نقلیه ریلی اعزامی به آن بلاک، مجاز است.

۵ – ۲ – ۷۲ غیر فعال نمودن بلاک های میانی در ایستگاه های محلی توسط مسئول وقت ایستگاه و در ایستگاه های تحت پوشش توسط کاردان CTC انجام میگیرد.

۶ – ۲ – ۷۲ از سرویس بهره برداری خارج نمودن بلاکهای میانی، بدون مجوز ممنوع میباشد. در صورت ضرورت باید با درخواست اداره کل سیر و حرکت یا اداره کل منطقه مربوطه و اخذ مجوز از معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن صورت پذیرد.

۷ – ۲ – ۷۲ اعزام وسیله نقلیه ریلی از ایستگاه به بلاک میانی، با مسیرگیری ایستگاه اعزام کننده و بدون نیاز به موافقت ایستگاه بعدی، مطابق با منطق سیستم اینترلاکینگ آن ایستگاه انجام می شود.

۸ – ۲ – ۷۲ برای اعزام لکوموتیو امداد یا قطار نجات به بلاک میانی، کنترل ترافیک منطقه موظف است :

الف- محل دقیق قطار متوقف در بلاک میانی را اخذ نماید.
ب- اطمینان از خالی بودن سایر بلاکهای میانی از ایستگاه محل اعزام لکوموتیو امداد تا قطار در راه مانده.
پ-ارایه مجوز خاموش نمودن ATC به مسئول وقت ایستگاه یا مرکز CTC برای لکوموتیوهایی که موتور به جلو اعزام می‌شوند.
ت-تاکید بر ارایه حکم احتیاط به راهبر قطار.
۹ – ۲ – ۷۲ برای فعال و غیر فعال نمودن بلاک میانی باید کلیه بلاکهای میانی بین دو ایستگاه آزاد باشد.

۱۰ – ۲ – ۷۲ بهره برداری اولیه از بلاک میانی در هر مسیر مشروط به نصب تجهیزات ATC در آن مسیر بوده و مجوز توسط معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن صادر می گردد و کلیه وسایل نقلیه ریلی مجهز به ATC، باید بتوانند در مرز بین دو بلاک میانی اطلاعات لازم برای سیر ایمن را دریافت نمایند.

۱۱ – ۲ – ۷۲ چنانچه یک بلاک میانی خراب شده باشد (نمای چراغ آن سبز یا خاموش است)، بطور خودکار وظیفه بلاک میانی معیوب به واحد بلاک میانی قبلی منتقل میشود در این صورت اطلاعات ارسال شده از بلاک میانی، قبلی وسیله نقلیه ریلی را با استناد به دریافت کد حرکتی به بلاک میانی بعد از بلاک میانی معیوب هدایت می کند.

تبصره : نمای خاموش چراغ بلاک میانی، نشان دهنده آزاد بودن مسیر(نمای سبز) می باشد.

۱۲ – ۲ – ۷۲ در ایستگاه های مرزی هر اداره کل که امکان اعزام قطار تا پشت چراغ آخرین بلاک میانی وجود دارد. باید قبل از اعزام قطار، هماهنگی های لازم مابین کنترل ترافیک های دو منطقه صورت پذیرد.

۱۳ – ۲ – ۷۲ در صورت ارایه کد توقف توسط ATC در داخل بلاک میانی با نمای قرمز یا خاموش، راهبر باید قطار را قبل از چراغ بلاک میانی با نمای قرمز متوقف نماید و موضوع را به رئیس قطار اطلاع دهد و برای برقراری تماس (توسط بی سیم و روی شبکه ترانک) با ایستگاه یا مرکز CTC/RC به منظور کسب تکلیف تماس تلاش نماید و اگر تا ۱۵ دقیقه موفق به برقراری تماس نگردید، لازم است با توجه به دید افقی و شرایط مسیر با مد MAN و حداکثر با سرعت ۵۰ کیلومتر بر ساعت برای خروج از منطقه بدون پوشش رادیویی ادامه سیر داده و با مشاهده وسیله نقلیه ریلی در خط متوقف شود.
تبصره : راهبر به محض امکان برقراری تماس با ایستگاه یا مرکز CTC/RC، باید نسبت به متوقف نمودن قطار وکسب تکلیف اقدام نماید.

۱۴ - ۲ – ۷۲ در صورتی که بلاک میانی در محدوده کاهش موقت سرعت (بیش از ۱۵ روز) قرارگیرد، به منظور یکسان‌سازی اطلاعات ارسالی از تجهیزات ATC واقع درآن بلاک میانی، باید محدودیت سرعت در منطقه موردنظر توسط منطقه اعلام شود. بعد از کسب موافقت معاونت بازرگانی و بهره برداری، اداره کل ارتباطات وعلائم‌الکتریکی باید کدهای سرعت را در سیستم ATC تنظیم نماید.

۱۵ - ۲ – ۷۲ درصورتی که راهبر در بلاک میانی با چراغ بلاک میانی قرمز مواجه شود باید توقف نموده و سپس اطلاع رسانی لازم را انجام دهد راهبر به منظور عبور از چراغ قرمز موظف است مجوز کنترل ترافیک منطقه را که توسط کاردان CTC (در ایستگاه تحت پوشش) یا مسئول وقت ایستگاه (در ایستگاه های محلی) اخذ شده را دریافت نموده و با وضعیت CTN/MAN تا چراغ بلاک میانی بعدی ادامه سیر دهد و در صورت عدم دریافت کد از چراغ بعدی با همین سرعت تا اولین محل دریافت کد به سیرادامه دهد.

۱۶ - ۲ – ۷۲ هنگامیکه راهبر قطار نمای سبز چراغ بلاک میانی را مشاهده ولی کد حرکتی را روی ATC داخل کابین دریافت ننموده باشد، باید با وضعیت MAN با حداکثر سرعت ۵۰ کیلومتر برساعت تا دریافت کد حرکتی چراغ بلاک میانی بعدی ادامه سیر دهد.

۱۷ - ۲ – ۷۲ در صورتی که راهبر در حین سیر چراغ بلاک میانی مقابل را سبز رویت نماید و مطابق سرعت ارایه شده در ATC داخل کابین به سمت چراغ نزدیک و قصد عبور از چراغ را داشته باشد، ولی به هر دلیلی رنگ چراغ بلاک میانی به قرمز یا خاموش تغییر یابد امکان عبور قطار از نمای قرمز چراغ بلاک میانی (به دلیل کمبود فاصله ترمزی) وجود دارد و راهبر بایستی قطار را متوقف نماید.

جهت ادامه سیر باید بعد از هماهنگی با کنترل منطقه از طریق مرکز CTC/RC (در ایستگاه تحت پوشش) یا مسئول وقت ایستگاه (در ایستگاه های محلی) با وضعیت CTN تا چراغ بعدی بلاک میانی ادامه سیر دهد. با دریافت کد حرکت راهبر باید به سیر خود ادامه داده و در غیر این صورت باید با وضعیت MAN تا ایستگاه ادامه سیر دهد.

۱۸ - ۲ – ۷۲ در صورتی که مسیری از ایستگاه اعزام کننده به بلاک های میانی گرفته شده باشد، مانور در ایستگاه قبول کننده به سمت بلاک ایستگاه اعزام کننده ممنوع است.

۱۹ – ۲ – ۷۲ در صورتی که هیچ وسیله ای در بلاک های میانی نباشد، نمای همه چراغ های بین ایستگاه اعزام کننده و ایستگاه قبول کننده، قرمز هستند. با اولین مسیر گیری، نمای چراغ آخرین بلاک میانی قرمز باقی می‌ماند ولی نمای چراغ بلاک و کلیه چراغ های بلاک میانی سبز می‌شوند. پس از تنظیم مسیر ورودی توسط ایستگاه قبول کننده، نمای آخرین چراغ بلاک میانی نیز سبز می شود.

۲۰ – ۲ – ۷۲ در صورتیکه وسیله نقلیه ریلی، پس از مسیرگیری، به بلاک میانی وارد شده و سپس به سمت ایستگاه اعزام کننده برگردد، تمام چراغ های بلاک های میانی(حد فاصل قطار برگشتی تا ایستگاه اعزام کننده)، در جهت مسیر گرفته شده اولیه قرمز می شوند.

۲۱ – ۲ – ۷۲ درخواست اعزام وسیله نقلیه ریلی از ایستگاه مبداء، در صورتی از طرف سیستم کنترل کننده بلاک میانی پذیرفته میشود که حداقل دو بلاک میانی پس ازچراغ بلاک ایستگاه آزاد باشد.

۲۲ – ۲ – ۷۲ درصورتیکه وسیله نقلیه ریلی از حدود ایستگاه در ایستگاه های مرزی عبور نماید، برگشت آن به ایستگاه با هماهنگی کنترل ترافیک هر دو منطقه همجوار صورت می پذیرد.

۲۳ – ۲ – ۷۲ سیر متوالی وسایل نقلیه ریلی در بلاک میانی با حفظ یک بلاک میانی آزاد مجاز است.

۲۴ – ۲ – ۷۲ درکز کنترل ترافیک منطقه به منظور اعزام لکوموتیو امداد/ قطار نجات باید به یکی از روش های زیر امداد رسانی نماید :

الف– امداد از سمت مقابل، پس از ورود تمامی وسایل نقلیه ریلی جلوی وسیله معیوب، لکوموتیو امداد/ قطار نجات را بدون توجه به نمای چراغ های بلاک میانی(با درج موضوع در حکم احتیاط) به سمت وسیله نقلیه ریلی در راه مانده اعزام می نماید.

ب– امداد از سمت ایستگاه اعزام کننده، پس از برگشت تمامی وسایل نقلیه ریلی پشت وسیله معیوب به ایستگاه اعزام کننده، لکوموتیو امداد/ قطار نجات با مسیرگیری تا بلاک میانی ماقبل وسیله نقلیه ریلی در راه مانده ادامه سیر می‌دهد.

پ–در محورهای مجهز به ATC و دارای بلاک میانی، حداکثر سرعت لکوموتیو امداد در بلاک(های) میانی ماقبل وسیله نقلیه ریلی در راه مانده مطابق سرعت مجاز لکوموتیو منفرد و در بلاک میانی منتهی به وسیله نقلیه ریلی در راه مانده، حداکثر ۳۰ کیلومتر بر ساعت(وضعیت CTN) می باشد.

۲۵ - ۲ – ۷۲ وسیله نقلیه ریلی اعزام شده به بلاک میانی مجاز به برگشت به ایستگاه اعزام کننده نیست. در صورت تشخیص کنترل ترافیک منطقه، برگشت به ایستگاه اعزام کننده مشروط به خالی بودن سایر بلاک‌های میانی تا آن ایستگاه بوده و برگشت آن با حداکثر سرعت ۳۰ کیلومتر بر ساعت مجاز است.

۷۳-تست و راه اندازی سیستم علائم الکتریکی جهت بهره برداری اولیه

۷۳-۱ اداره کل ارتباطات و علائم الکتریکی مطابق مشخصات فنی که پاسخگوی نیاز بهره برداری ایمن از راه آهن می باشد نسبت به تامین، تست فنی کارکردها و نصب سیستم علائم براساس نقشه مصوب کمیته فنی ایستگاه ها اقدام می‌نماید و مسئولیت کامل پیاده سازی مشخصات فنی در سیستم را برعهده دارد.

۷۳-۱-۱ اداره کل ارتباطات و علائم الکتریکی با هماهنگی اداره کل راه آهن منطقه، شرایط بهره برداری عملیاتی از سیستم علائم را در محل نصب مهیا می‌کنند.این شرایط شامل آماده سازی سیستم، تامین تجهیزات، تاسیسات، ابزارآلات، ادوات و لوازم مورد نیاز و استقرار پرسنل آموزش دیده جهت بهره برداری عملیاتی می باشد.

۷۳-۱-۲ اداره کل ارتباطات و علائم الکتریکی و اداره کل راه آهن منطقه طی صورتجلسه ای مشترک و با تکمیل چک لیست های اداره کل ارتباطات و علائم الکتریکی، مهیا بودن شرایط تست و بهره برداری را همراه با درخواست "تشکیل و اعزام کمیسیون تحویل گیری و صدور مجوز بهره برداری آزمایشی از سیستم" را به معاون بازرگانی و بهره برداری اعلام می‌کنند.

۷۳-۱-۳ معاون بازرگانی و بهره برداری کمیسیونی متشکل از نمایندگان ادارات کل ایمنی و نظارت بر شبکه، سیر و حرکت، ارتباطات و علائم الکتریکی و دفتر مهندسی و نظارت تاسیسات زیربنایی به سرپرستی نماینده اداره کل ایمنی و نظارت بر شبکه به محل بهره برداری از سیستم اعزام می نماید.

۷۳-۱-۴ کمیسیون موظف است پس از بررسی مستندات برای بهره برداری ایمن، مواردی از چک لیست تکمیل شده در مرحله سوم را جهت تست تحویل گیری اعلام نموده و با حضور در محل معیت کمیسیون پیشگیری از سوانح اداره کل راه آهن منطقه نسبت به بازدید و تست میدانی اقدام و بر اساس نتیجه بازدید، شروع بهره برداری آزمایشی به مدت ۱۵ روز یا شروع مجدد فرآیند از مرحله دوم را اعلام نماید.

۵-۱-۷۳ اداره کل راه آهن منطقه موظف است گزارش دوره "بهره برداری آزمایشی به مدت ۱۵ روز" را به معاون بازرگانی و بهره برداری ارسال و درصورت عدم بروز خطا، سیستم را در سرویس قطعی قرار دهد.اداره کل راه آهن منطقه مجاز است درصورت لزوم دوره بهره برداری آزمایشی را برای فقط یکبار تا حداکثر ۱۵ روز تمدید و مراتب را جهت قراردادن سیستم در سرویس قطعی یا شروع جدد فرآیند از مرحله دوم گزارش نماید.

فصل نهم
مقررات حمل کالاهای خطرناک

فصل نهم - مقررات حمل کالاهای خطرناک

۷۴- کالای خطرناک

۱ - ۷۴ کالای خطرناک : مواد یا محصولاتی که موقع جابجایی، عملیات بارگیری یا تخلیه و نگهداری ممکن است باعث انفجار،آتش سوزی، خرابی تجهیزات فنی یا تاسیسات زیربنایی و سایرکالاها و نیز مرگ، مسمومیت، آسیب، سوختگی، تشعشع یا بیماری انسان یا حیوان یا زیست محیطی گردند.

۱ - ۲ – ۷۴ بارگیری و تخلیه کالاهای خطرناک باید در خطوط تعیین شده ایستگاه ها انجام و واگن های واگذار شده دگاژ، به یکدیگر متصل، مهار شده و با گذاردن تابلو ایست، خط مذکور مسدود گردد.

۲ - ۲ – ۷۴ قبل از واگذاری واگن جهت بارگیری کالاهای خطرناک باید واگن ها بازدید شده تا از سالم و بدون عیب بودن آن ها و همچنین از متناسب بودن واگن با نوع محموله اطمینان حاصل شود.

۳ - ۲ – ۷۴ دپوی کالاهای خطرناک ویژه در ایستگا ه های راه آهن به غیر از محل های اختصاصی که از قبل برای همین موضوع تعیین شده، ممنوع است و باید، به محض واگذاری واگن نسبت به تخلیه، بارگیری و یا حمل واگن ها اقدام گردد.

۴ - ۲ – ۷۴ هنگام بارگیری، تخلیه یا مانور واگن های حامل کالاهای خطرناک، استعمال دخانیات و افروختن چراغ یا آتش در نزدیک واگن یا محوطه ای که کالاهای خطرناک در آنجا قرارگرفته، ممنوع است.

۵ - ۲ – ۷۴ واگن های پیش بینی شده برای بارگیری کالاهای خطرناک به محض واگذاری جهت بارگیری، باید به سرعت بارگیری شده، بارنامه های آن صادر، درکمترین زمان قطار اعزام گردد و در مقصد نیز بدون معطلی از واگن تخلیه و به سرعت نیز از محوطه راه آهن خارج شود.

۶ - ۲ – ۷۴ در موقع تحویل، بارگیری و تخلیه کالاهای خطرناک ویژه باید مراتب به پلیس راه آهن اطلاع داده شود و تا زمانیکه محموله در محوطه ایستگاه می باشد، باید توسط پلیس راه آهن تحت مراقبت قرارگیرد.

۷ - ۲ – ۷۴ عمل بارگیری و تخلیه کالاهای خطرناک ویژه باید در روشنایی یا موقع روز انجام گیرد و در مناطق گرم باید صبح زود یا مقارن غروب و در سایر مواقع تا حد امکان در سایه صورت پذیرد.

۸ – ۲ – ۷۴ تخلیه و بارگیری کالاهای خطرناک ویژه در سکو یا در انبار کالای ایستگاه ممنوع است و باید در خطوط تعیین شده و دور از ساختمان ها و تاسیسات راه آهن انجام پذیرد.

۹ – ۲ – ۷۴ کالاهای خطرناک ویژه باید در واگن های مسقف تمام فلزی دربست حمل شود تا بتوان از ترمز هوای آنها استفاده نمود.این محمولات چنانچه در واگن های مخزندار یا کانتینر حمل گردند ازحکم این بند مستثنی می باشند.

۱۰ – ۲ – ۷۴ حجم بارگیری کالاهای خطرناک ویژه در یک واگن ضمن رعایت وزن مجاز، نباید از سه چهارم حجم واگن تجاوز نماید.

۱۱ – ۲ – ۷۴ واگن های حامل کالاهای خطرناک باید دارای علامت خطر، کلاس و زیرکلاس (پیوست ۴۲)، برچسب و شناسه عددی مطابق جدول مربوطه در قسمت فوقانی واگن/کانتینر به طور کاملا واضح و شفاف باشند.

۱۲ – ۲ – ۷۴ توقف لکوموتیو در مجاورت محل بارگیری، تخلیه و انبار کالاهای خطرناک ویژه ممنوع است و چنانچه عبور لکوموتیو از نزدیکی آن ضرورت پیدا کند، باید از تخلیه و بارگیری خودداری شود و روی محمولات را با برزنت پوشانیده و درب واگن یا انبار نیز بسته شده باشد.

۱۳ – ۲ – ۷۴ آرایش واگن های حامل کالاهای خطرناک مختلف در سازمان قطار به منظور حمل/ مانور قطار باید مطابق جدول «آرایش واگن های حامل کالاهای خطرناک» و همچنین سازگاری مواد خطرناک به منظور بارگیری مشترک در یک واگن/کانتینر باید مطابق جدول (پیوست ۴۳) باشد.

۱۴ – ۲ – ۷۴ حمل واگن های حامل کالاهای خطرناک زود اشتعال(کلاس ۳) با واگن حامل پنبه در یک قطار ممنوع است.

۱۵ – ۲ – ۷۴ واگن های مسقف حامل کالاهای خطرناک ویژه(کلاس ۱و۷) باید حداقل هشت محور از لکوموتیو فاصله داشته باشد و همچنین اینگونه واگن ها باید حداقل یک واگن باردار مسقف یا لبه بلند یا دو واگن خالی، از واگن حامل ریل، تیرآهن، لوله و محمولات امثال آن فاصله داشته باشد.

۱۶ – ۲ – ۷۴ استفاده از ترمز هوا و ترمز دستی واگن های مسقف چوبی حامل مواد محترقه و منفجره و زود اشتعال که از خارج به کشور وارد می شوند ممنوع است.

۱۷ - ۲ – ۷۴ حرکت قطارهای حامل واگن های کالاهای خطرناک ویژه(کلاس ۱ و کلاس ۷) باید توسط ایستگاه مبداء حرکت با تلفنگرام به کنترل ترافیک منطقه جهت انعکاس به کنترل ترافیک مرکزی اعلام و آن مرکز موظف است به کنترل های ترافیک مناطق مسیر اطلاع رسانی نماید.

۱۸ - ۲ – ۷۴ واگن های حامل کالاهای خطرناک ویژه که در ایستگاه های مبداء و مقصد وهمچنین ایستگاه های بین راه که توقف طولانی دارند باید در خطوط فرعی دور از ایستگاه و سایر تاسیسات قرار داده شده و توسط ماموران مربوطه محافظت گردد.

۱۹ - ۲ – ۷۴ حمل واگن های حامل کالاهای خطرناک با قطارهای مسافری ممنوع است.

۲۰ - ۲ – ۷۴ در صورت وجود کالاهای خطرناک در سازمان قطار برابر بارنامه تحویلی، رئیس قطار باید قبل از حرکت قطار از ایستگاه، ضمن کنترل علائم خطر و برچسب های روی واگن ها، مراتب خطرناک بودن محموله را به اطلاع راهبر برساند و در صورتی که هر یک از واگن های حامل کالاهای خطرناک فاقد علائم خطر و برچسب باشد، رئیس قطار باید پس از مخابره تلفنگرام، تا اولین ایستگاه دارای پست بازدید ادامه سیر دهد. حرکت این قبیل واگن‌ها از ایستگاه دارای پست بازدید بدون رفع نواقص ممنوع است.

۲۱ - ۲ – ۷۴ در صورت بروز حادثه برای قطارهای حامل کالاهای خطرناک در خطوط برقی، قبل از هر اقدامی باید برق شبکه بالاسری قطع گردد.

۲۲ - ۲ - ۷۴ اگر در نزدیکی محل انبار کالاهای خطرناک یا واگن های حامل این نوع کالاها، آتش سوزی یا حادثه ای روی دهد باید اقدامات ایمنی را مطابق با دستورات کارت احتیاطی کالاهای خطرناک انجام داد.

۲۳ - ۲ – ۷۴ کارت احتیاطی کالاهای خطرناک باید در اختیار رئیس قطار، ایستگاه تشکیل دهنده قطار حامل کالاهای خطرناک و کنترل ترافیک مناطق قرار گیرد.

۲۴ - ۲ – ۷۴ انفصال واگن های حامل کالاهای خطرناک در ایستگاه های طول خط ممنوع است. در صورت بروز حادثه، مسدودی یا هر عامل دیگر که منجر به توقف واگن ها در ایستگاه های طول خط گردد باید در اسرع وقت نسبت به رفع مشکل و اعزام واگن ها اقدام شود.

۲۵ – ۲ – ۷۴ هرگاه لکوموتیو قطار حامل کالاهای خطرناک قادر به حمل قطار نباشد یا قطار نیاز به امداد داشته باشد، کنترل ترافیک منطقه باید ضمن اعلام به کنترل ترافیک مرکزی، با اولویت نسبت به تمامی قطارهای باری اقدام به امداد و ادامه سیر قطار حامل کالاهای خطرناک نماید.

۲۶ – ۲ – ۷۴ در صورتی که واگن انتهایی قطار، حامل کالای خطرناک باشد به منظور امداد یا دالگاژ قطار جهت برگشت به ایستگاه اعزام کننده یا ادامه سیر تا ایستگاه قبول کننده نیاز به واگن حائل ندارد.

۲۷ – ۲ – ۷۴ مسئول/ متصدی ترافیک ایستگاه باید مراتب خطرناک بودن محموله واگن های ترانزیت یا وارداتی و صادراتی که نیاز به تعویض بوژی دارند را قبل از واگذاری جهت تعویض بوژی به صورت کتبی به اطلاع سرپرست سایت تعویض بوژی برساند.

۲۸ – ۲ – ۷۴ قطارهای حامل کالاهای خطرناک ویژه باید مطابق با مندرجات کارت احتیاطی، تجهیزات لازم ایمنی به همراه داشته باشند در غیر این صورت حمل آن ممنوع می باشد.

۲۹ – ۲ – ۷۴ با قطارهای مخصوص حمل کالاهای ویژه (کلاس ۱ و کلاس ۷) باید مامور فنی، مامور آتش نشانی و مامور پاسور اعزام گردد و محل استقرار آن ها در واگنی است که به همین منظور به قطار اضافه شده است.

۳۰ – ۲ – ۷۴ تنظیم، آرایش و حمل واگن های حامل کالاهای خطرناک ویژه (کلاس ۱ و کلاس ۷) با واگن های حامل سایر کلاس های کالاهای خطرناک در یک قطار ممنوع می باشد.

۳۱ – ۲ – ۷۴ قطارهای حامل کالاهای خطرناک ویژه(کلاس ۱ و کلاس ۷) باید به طور مستقیم از مبداء تا مقصد سیر نماید و در اعزام، نسبت به سایر قطارهای باری در اولویت می باشند

۳۲ – ۲ – ۷۴ قطارهای حامل کالاهای خطرناک ویژه(کلاس ۱ و کلاس ۷) باید در نمودار سیر راه آزاد با شماره و رنگ خاص مشخص گردد.

۳۳ – ۲ – ۷۴ حمل کالاهای خطرناک ویژه (کلاس ۱ و کلاس ۷) در قطارهای متراژی و قطارهای با بارهای خارج از گاباری ممنوع است.

۳۴ – ۲ – ۷۴ حمل کالای خطرناک با درزین یا واگنت ممنوع می باشد.

۳۵ – ۲ – ۷۴ قرار دادن واگن های مخزن دار خالی نفت کوره (مازوت) در دو طرف واگن های حامل پنبه به عنوان حائل در یک قطار مجاز است.

۱ – ۳ – ۷۴ مسئول/ متصدی ترافیک ایستگاه باید قبل از انجام عملیات مانور واگن های حامل کالاهای خطرناک، سرمانورچی را در جریان امر قرار داده و ایشان نیز باید مانورچی، راهبر و پاسور (در صورت وجود) را مطلع نماید.

۲ – ۳ – ۷۴ مانور واگن های حامل کالاهای خطرناک ویژه با واگن های دیگر ممنوع است.

۳ – ۳ – ۷۴ مانور واگن های حامل کالاهای خطرناک ویژه باید با استفاده از بی سیم انجام شود (مانور با علامت دست ممنوع است) و هنگام مانور، زنجیر قلاب واگن ها باید طوری بسته شوند که تامپون ها با یکدیگر تماس داشته باشند.

۴ – ۳ – ۷۴ عملیات مانور و تفکیک واگن های حامل کالاهای خطرناک ویژه باید با احتیاط کامل و حداکثر با سرعت ۱۵ کیلومتر در ساعت انجام شود.

۵ – ۳ – ۷۴ توقف واگن های حامل کالاهای خطرناک ویژه روی چاله سرویس های بازدید و تعمیر واگن/ لکوموتیو یا در مجاورت خطوط کارخانجات ممنوع است.

۶ – ۳ – ۷۴ مانور قطارهای حامل کالاهای خطرناک ویژه در ایستگاه های طول مسیر به جز در موارد تعمیری شدن واگن/ خرابی لکوموتیو/ بروز حادثه ممنوع است. در صورت تعمیری شدن/ بروز حادثه باید مراتب را طی تلفنگرام به اطلاع کنترل ترافیک منطقه رسانده و پس از کسب تکلیف از معاون بهره برداری و ناوگان منطقه اقدامات لازم صورت پذیرد.

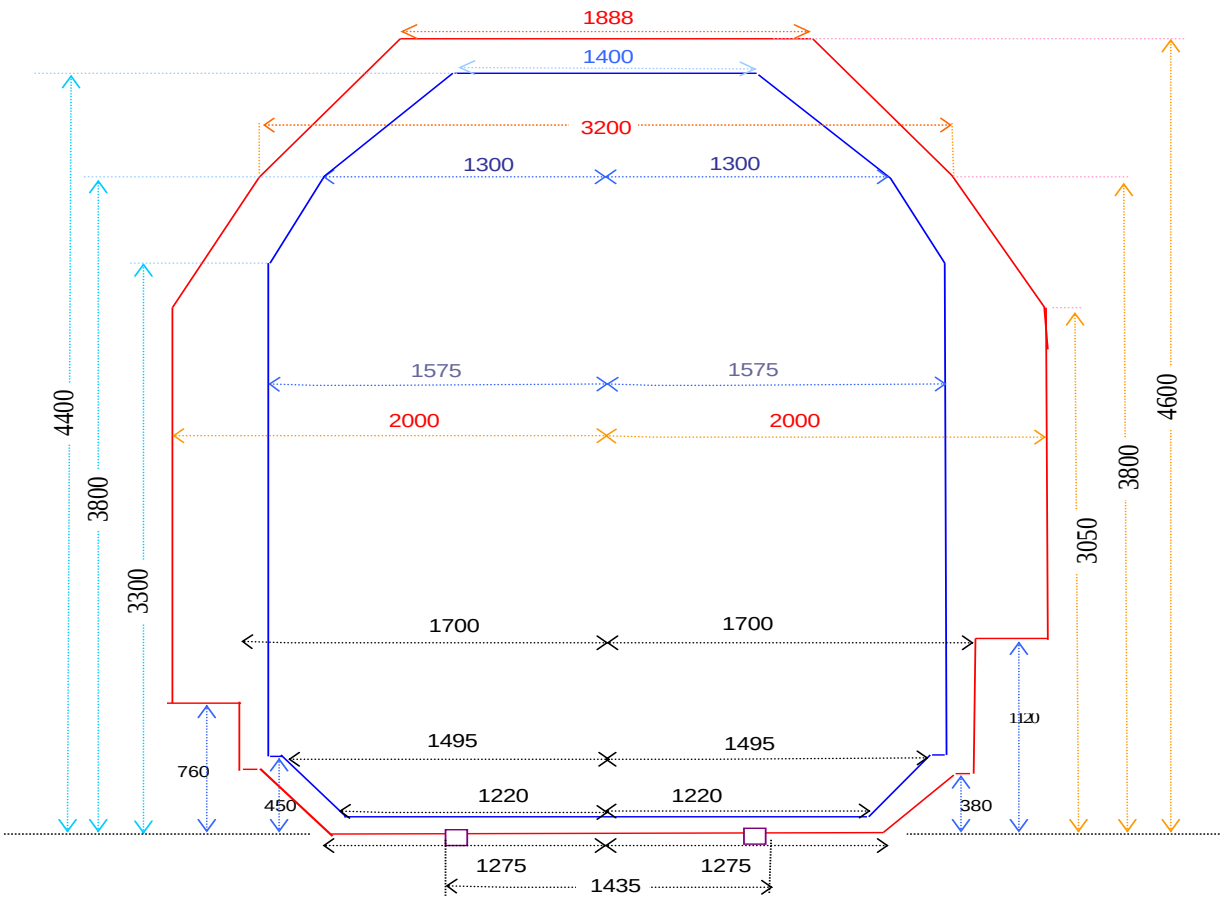
۷ – ۳ – ۷۴ تعمیر واگن های حامل کالاهای خطرناک ویژه با مراقبت و اولویت انجام می شود و باید از هرگونه جوشکاری روی واگن قبل از تخلیه کامل محموله آن خودداری گردد و کنترل ترافیک منطقه باید پس از تعمیر، با اولین قطار ممکن این قبیل واگن ها را اعزام نماید.

۸ – ۳ – ۷۴ تنظیم و آرایش قطارهای حامل کالاهای خطرناک ویژه(کلاس ۱ و کلاس ۷)که در واگن های مسقف چوبی بارگیری شده است باید به نحوی انجام پذیرد که حداکثر بیش از ۱۲ محور متوالی واگن بدون ترمز در یک قسمت از قطار قرار نگیرد و نیز حداکثر می توان ۳۶ محور واگن بدون ترمز در یک قطار اعزام گردد، مشروط بر این که وزن و طول و وزن ترمز این قطارها با شرایط خط از مبداء تا مقصد محمولات متناسب باشد.این ماده مشمول مواد مقرراتی واگن های شیربسته نمی باشد.

فصل دهم
پیوست ها

فصل دهم - پیوست ها

۱-گاباری

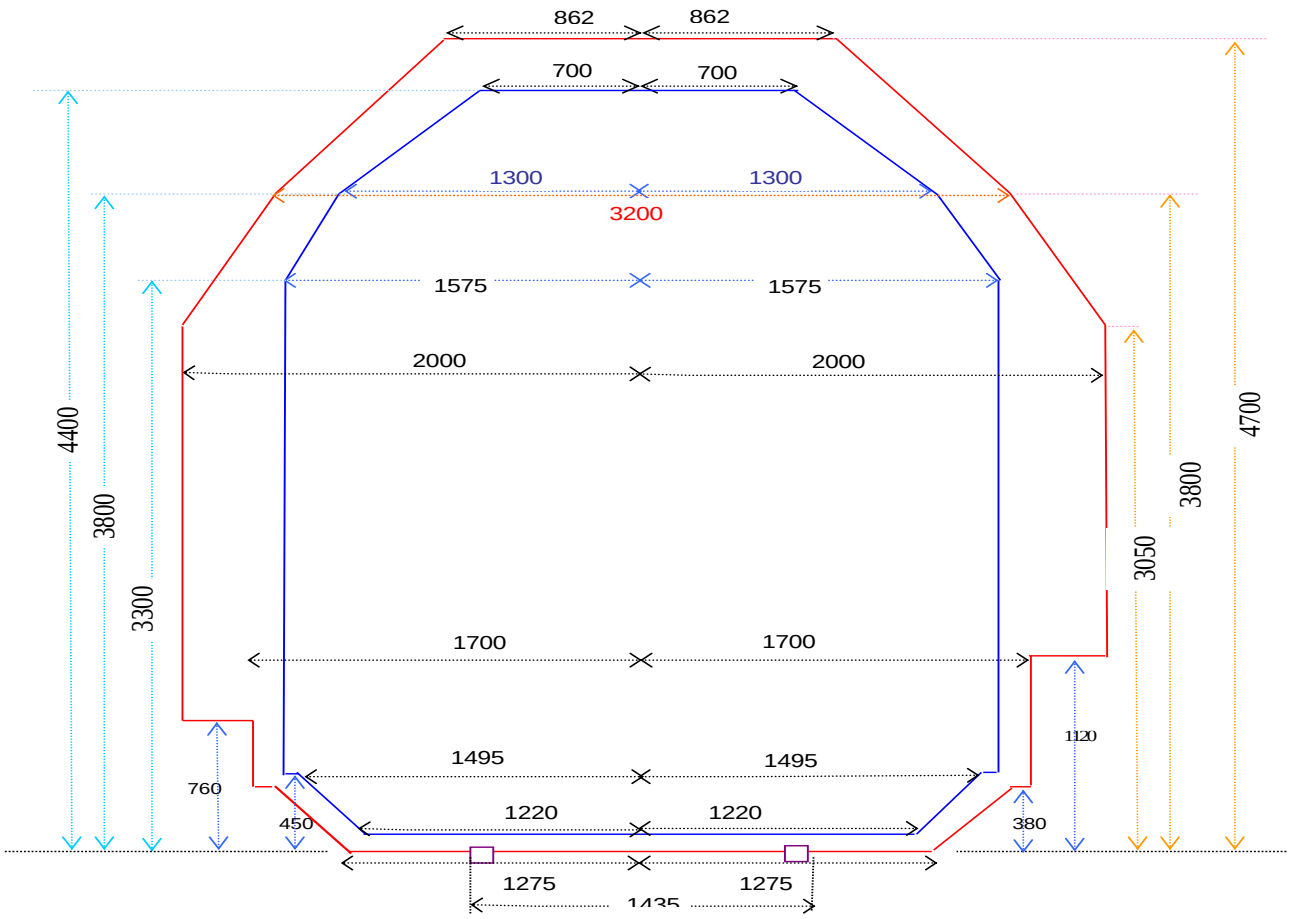


جدول گاباری در راه آهن شمال

فضاي آزاد گاباري		حد مجاز بارگيري	
ارتفاع	عرض	ارتفاع	عرض
4600	1888	4400	1400
4500	2052	4300	1500
4400	2216	4200	1800
4300	2380	4100	2000
4200	2544	4000	2200
4100	2708	3900	2400
4000	2872	3800	2600
3900	3036	3700	2710
3800	3200	3600	2820
3700	3306	3500	2930
3600	3412	3400	3040
3500	3518	3300	3150
3400	3624		
3300	3730		
3200	3836		
3100	3942		
3050	4000		

توضیح :
فابل استفاده درمحور شمال
حداکثرطول واگنها نباید از21 متر تجاوزنماید.

۱-ادامه گاباری



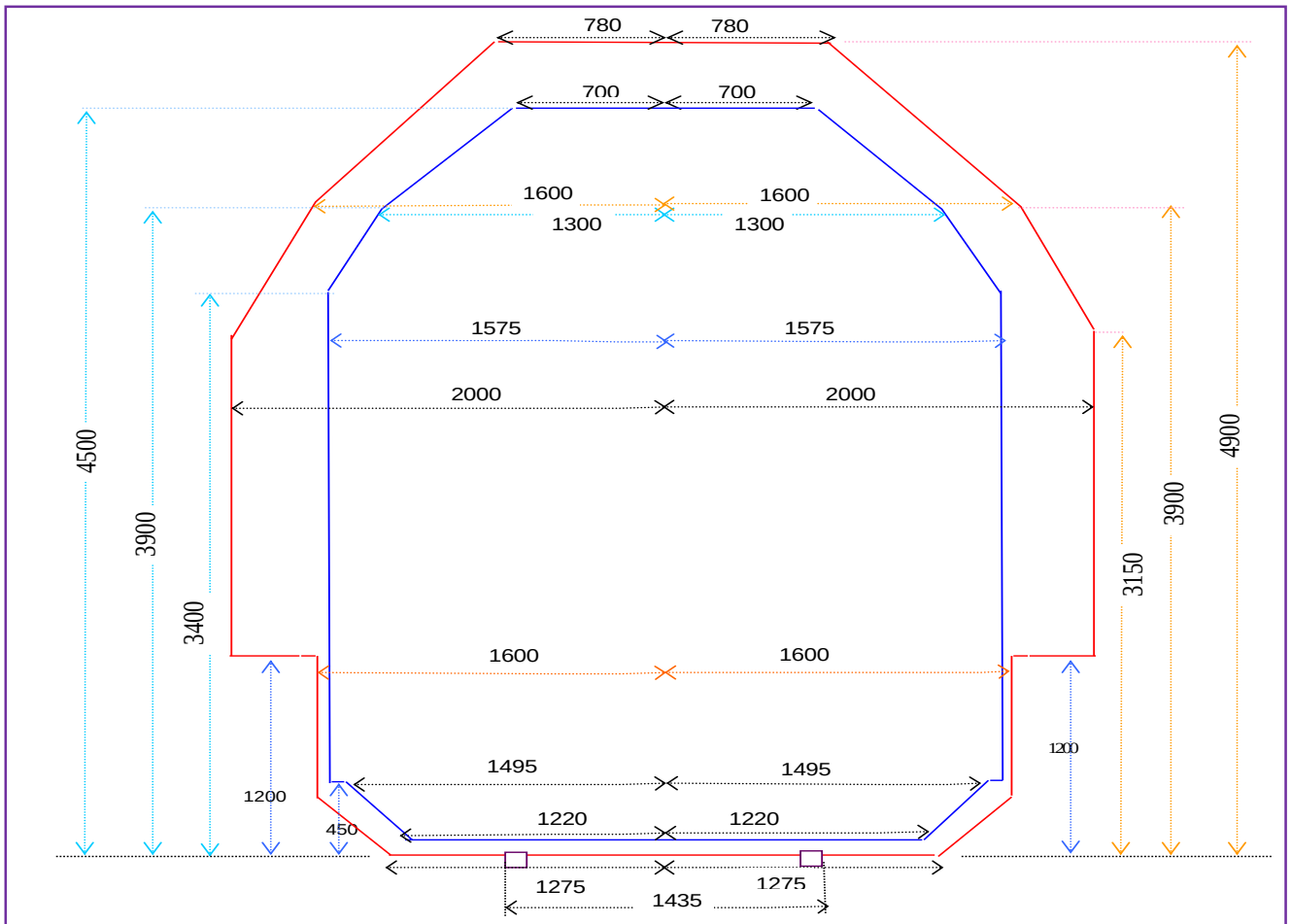
جدول گاباری در راه آهن لرستان (محور جنوب)

فضاي آزاد گاباري		حد مجاز بارگيري	
ارتفاع	عرض	ارتفاع	عرض
4700	1724	4400	1400
4600	1880	4300	1600
4500	2052	4200	1800
4400	2216	4100	2000
4300	2380	4000	2200
4200	2544	3900	2400
4100	2708	3800	2600
4000	2872	3700	2710
3900	3036	3600	2820
3800	3200	3500	2930
3700	3306	3400	3040
3600	3412	3300	3150
3500	3518		
3400	3624		
3300	3730		
3200	3836		
3100	3942		
3050	4000		

توضیح :
قابل استفاده در محور لرستان
حداکثرطول واگنها نباید از21متر تجاوز نماید.

اداره کل سیروحرکت - گروه مهندسي نظارت برامورفني

۱-ادامه گاباری



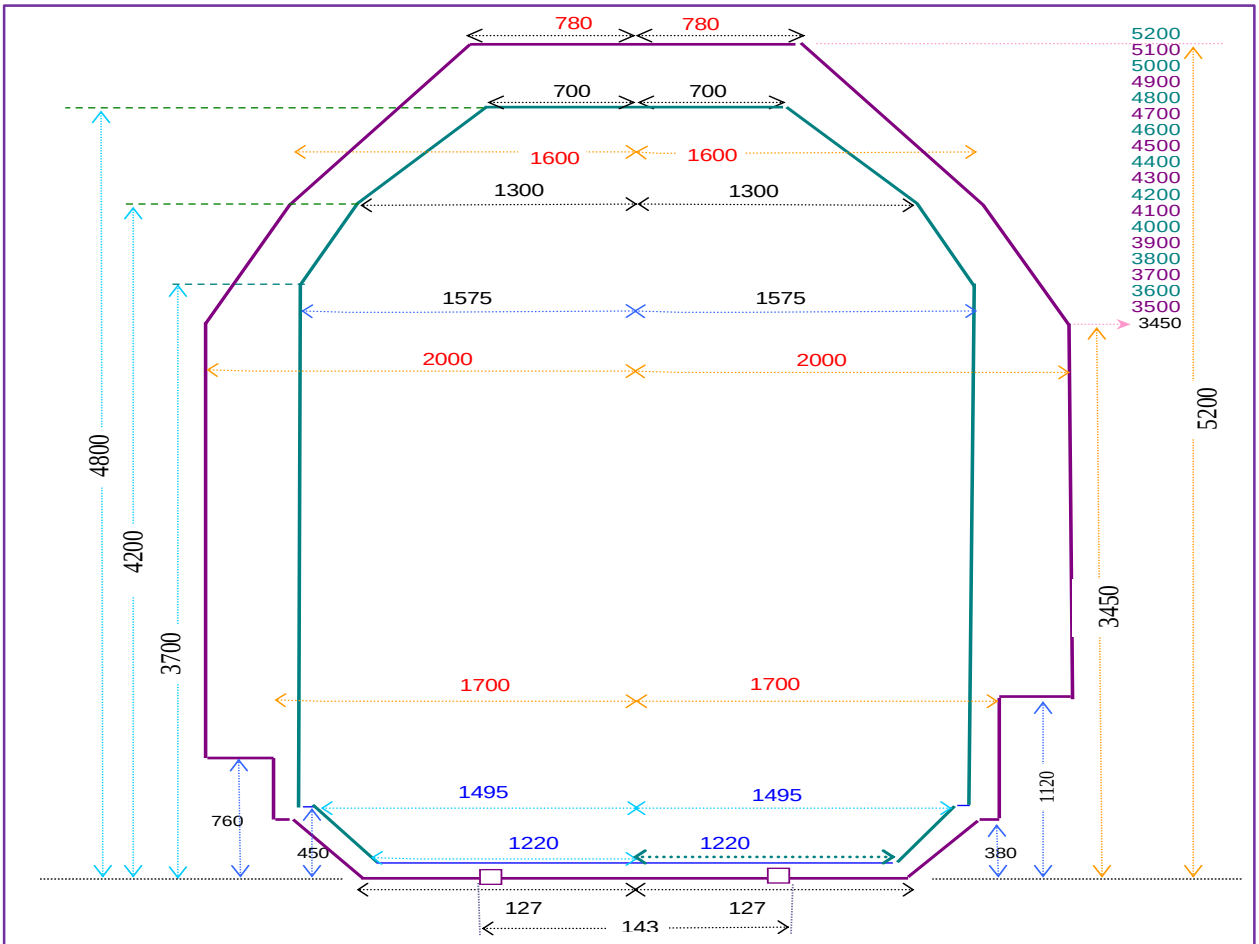
جدول گاباری در راه آهن محورآذربایجان (تیپ یک)

فضاي آزاد گاباري		حد مجاز بارگيري	
ارتفاع	عرض	ارتفاع	عرض
4900	1560	4500	1400
4800	1724	4400	1600
4700	1888	4300	1800
4600	2052	4200	2000
4500	2216	4100	2200
4400	2380	4000	2400
4300	2544	3900	2600
4200	2708	3800	2710
4100	2872	3700	2820
4000	3036	3600	2930
3900	3200	3500	3040
3800	3306	3400	3150
3700	3412		
3600	3518		
3500	3624		
3400	3730		
3300	3836		
3200	3942		
3150	4000		

توضیح :
قابل استفاده در محورآذربایجان
حداکثرطول واگنهانبایداز21مترتجاوزنماید.

اداره کل سیروحرکت - گروه مهندسي نظارت برامورفني

۱-ادامه گاباری



جدول گاباری تیپ 2در راه آهن (محور سرخس _ شورآب _ بندرعباس)

فضاي آزاد گاباري		حد مجاز بارگيري	
ارتفاع	عرض	ارتفاع	عرض
5200	1560	4800	1400
5100	1724	4700	1600
5000	1888	4600	1800
4900	2052	4500	2000
4800	2216	4400	2200
4700	2380	4300	2400
4600	2544	4200	2600
4500	2708	4100	2710
4400	2872	4000	2820
4300	3036	3900	2930
4200	3200	3800	3040
4100	3306	3700	3150
4000	3412		
3900	3518		
3800	3624		
3700	3730		
3600	3836		
3500	3942		
3400	4000		

توضيحات :

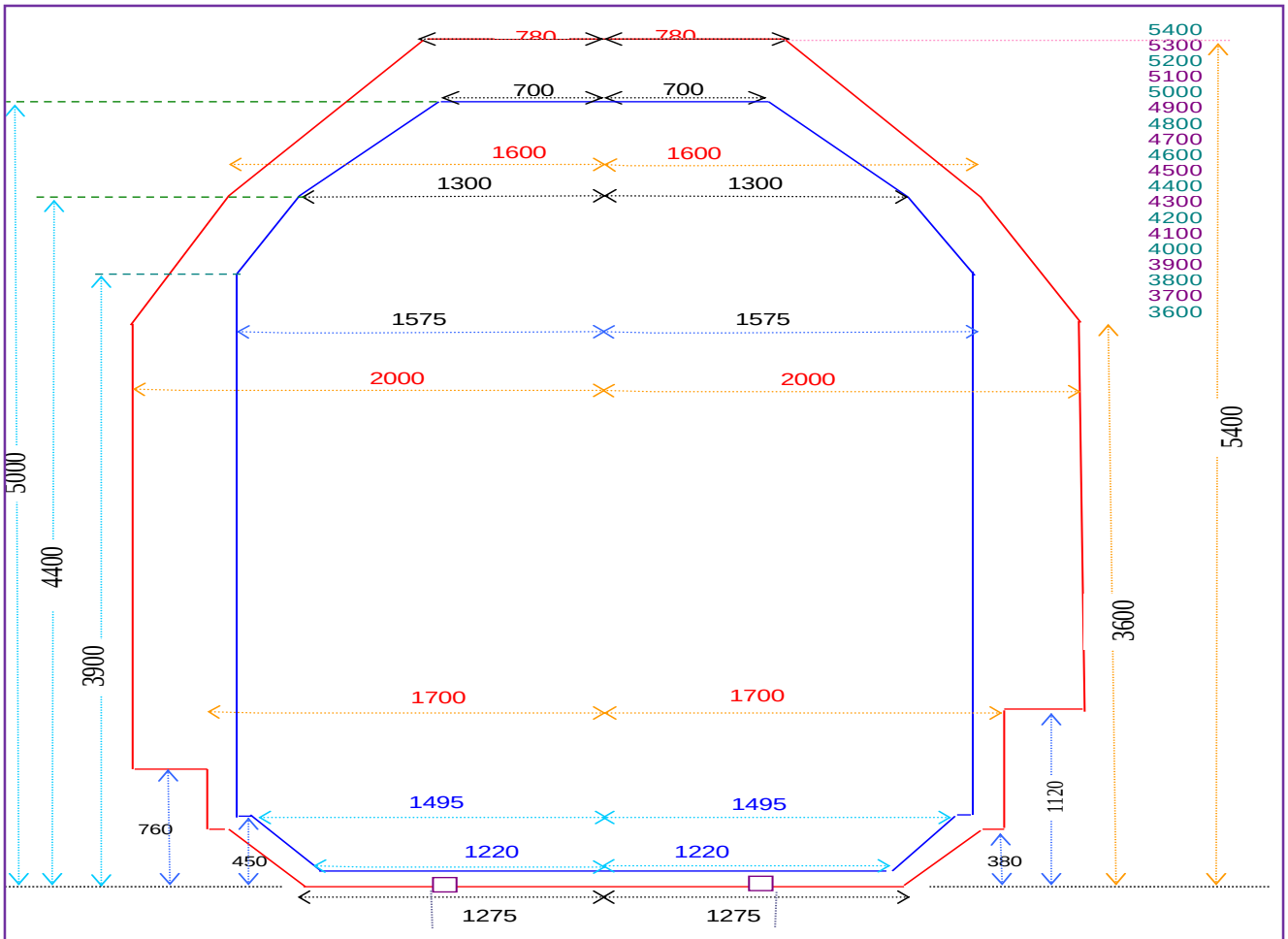
1- اين نوع محموله نبايدازمحورجديدالاحداث بافق- كاشمرعبورنمايندومسيرحركت شامل ايستگاههاي بندرعباس - بافق - يزد - ميبد- باد- كاشان - شورآب - محمديه - آپرين - بهرام - گرمسار- سمنان - شاهرود - شهيدمطهري - سرخس ميباشد كه بايد دركل مسيرازخطوط اصلي ايستگاهها عبورنمايد.

2- اين نوع محموله نبايدازز يرپل روگذرداخل محوطه گمرك بندرعباس(واقع درخطوط ذخيره واگنها) عبورداده شوند.

3- حداكثر طول واگنها نبايد از21 متر تجاوزنمايد.

اداره كل سيروحركت - گروه مهندسي نظارت بر امورفني

۱-ادامه گاباری



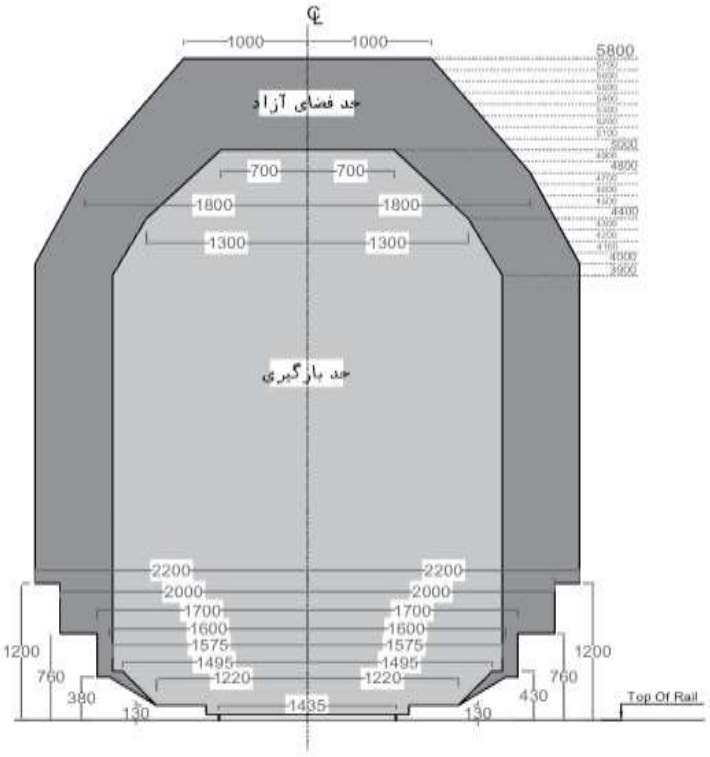
جدول گاباری در محور بندرعباس – شوراب (تیپ۳)، محور صیدآباد – شیراز، محور سیاه چشمه – رشت و محور سمنگان - کرمانشاه

فضاي آزاد گاباري		حد مجاز بارگيري	
ارتفاع	عرض	ارتفاع	عرض
5400	1560	5000	1400
5300	1724	4900	1600
5200	1888	4800	1800
5100	2052	4700	2000
5000	2216	4600	2200
4900	2380	4500	2400
4800	2544	4400	2600
4700	2708	4300	2710
4600	2872	4200	2820
4500	3036	4100	2930
4400	3200	4000	3040
4300	3306	3900	3150
4200	3412		
4100	3518		
4000	3624		
3900	3730		
3800	3836		
3700	3942		
3600	4000		

توضيحات :
ابعاد به ميليمتر محاسبه شده است .

اداره كل سيروحركت - گروه مهندسي نظارت بر امورفني

۱-ادامه گاباری



جدول گاباری در محور بم - زاهدان

حد فضای آزاد	
عرض	ارتفاع
2000	5800
2160	5700
2320	5600
2480	5500
2640	5400
2800	5300
2960	5200
3120	5100
3280	5000
3440	4900
3600	4800
3700	4700
3800	4600
3900	4500
4000	4400
4100	4300
4200	4200
4300	4100
4400	4000

حد بارگیری	
عرض	ارتفاع
1400	5000
1600	4900
1800	4800
2000	4700
2200	4600
2400	4500
2600	4400
2710	4300
2820	4200
2930	4100
3040	4000
3150	3900

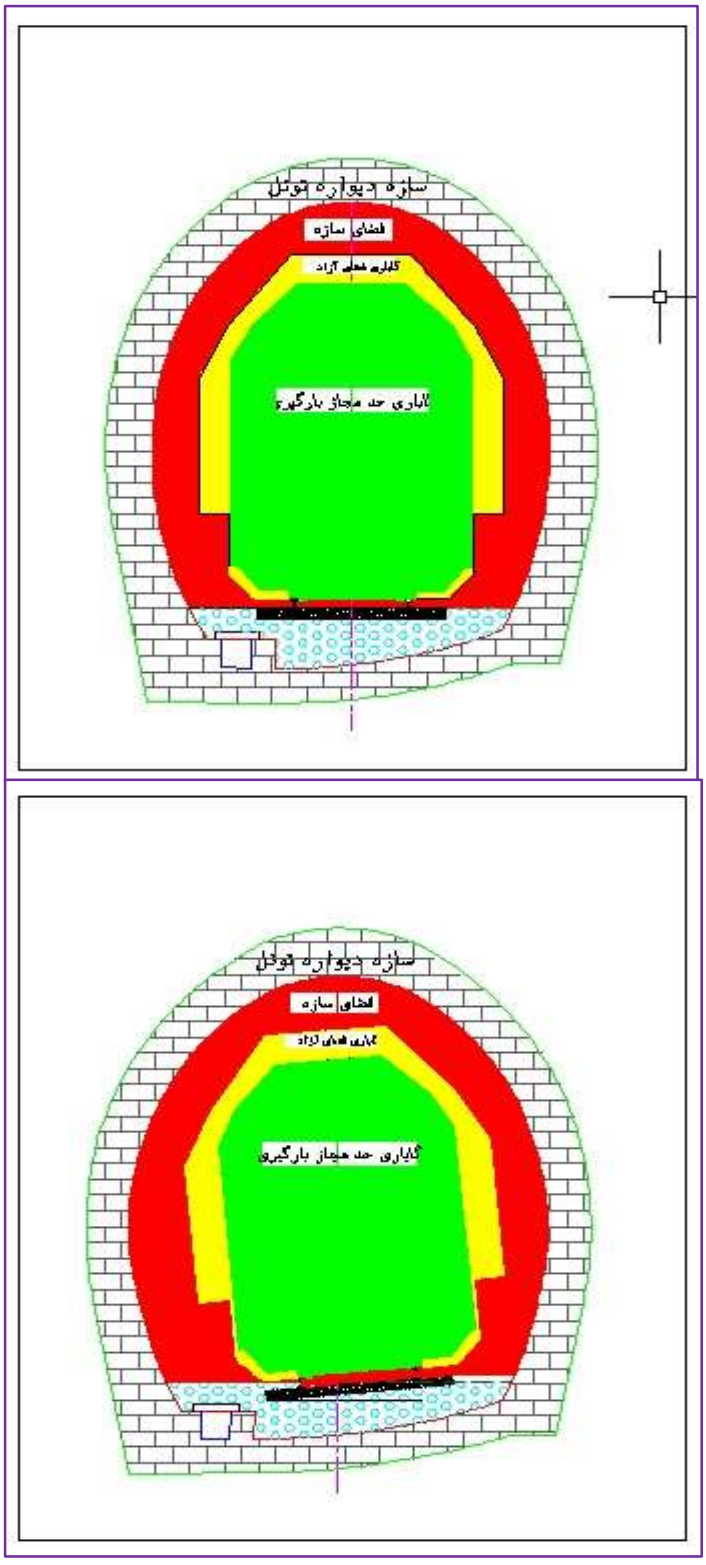
Dimension: Mili Meter

شرکت سهامی راه آهن جمهوری اسلامی ایران

تیپ اختصاصی گاباری
حد بارگیری و فضای آزاد
در شبکه راه آهن

Scale: 1:10
Date: 1402/03/01

۲-گاباری فضای سازه



۳-ورقه سیر



ورقه سیر قطار باری

ایستگاه مبدا: ایستگاه مقصد: تاریخ تشکیل و تنظیم قطار:

شماره قطار: نوع قطار: شماره و نوع لکوموتیو:

تعداد واگن: وزن قطار: وزن خالص قطار:

طول قطار: درصد وزن ترمز: نام و سمت مامور مجاز:

نام رئیس قطار: نام راهبرقطار:

ردیف	شماره واگن	شماره بارنامه	نوع محموله	ایستگاه مبدا	ایستگاه مقصد	ایستگاه انفصال طبق برنامه	ایستگاه اتصال خارج از برنامه
۱							
۲							
۳							
۴							
۵							
۶							
۷							
...							

تجهیزات قطار: کفش خط □

امضای مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه: امضای رئیس قطار:

۳-ادامه ورقه سیر – ورقه سیر مسافری



وزارت راه و شهرسازی
شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران

ورقه سیر قطار مسافری
مبدا :
شماره لکوموتیو/خودکشش :

مقصد :

تاریخ حرکت : / / ۱۴
ساعت حرکت :
شرکت مالک/ راهبر :

عنوان	نام و نام خانوادگی	از ایستگاه	تا ایستگاه	شماره حکم	ضمیمه دارد	مشخصات مامور زیر سالن			
						ردیف	نام و نام خانوادگی	شماره کارمندی	شماره بدنه واگن	کارکرد
رییس قطار					X	۱				X
رییس قطار					X	۲				X
پلیس					X	۳				X
پلیس					X	۴				X
فی‌الدها					X	۵				X
فی‌الدها					X	۶				X
مامور بوفه					X	۷				X
مامور بوفه					X	۸				X
مواظب‌ست					X	۹				X
مواظب‌ست					X	۱۰				X
مامور آشپزخانه					X	۱۱				X
مامور آشپزخانه					X	۱۲				X
مامور دوشیزه					X	۱۳				X
مامور دوشیزه					X	۱۴				X
مترس					X	۱۵				X
راهبر قطار					X					
کمک راهبر					X					

راهبر قطار					X	مشخصات مامورین چشم‌بان						
						ردیف	نام و نام خانوادگی	شماره کارمندی	سمت	از ایستگاه	تا ایستگاه	شماره حکمت	کارکرد
کمک راهبر					X	۱			سرمهماندار				X
راهبر قطار					X	۲			مقصدی				X
کمک راهبر					X	۳			مالی				X
راهبر قطار					X	۴			آشپز				X
کمک راهبر					X	۵			آبدار				X
راهبر قطار					X	۶			پذیرایی				X
کمک راهبر					X	۷			پذیرایی				X
راهبر قطار					X	۸			خدمات				X
کمک راهبر					X	۹			خدمات				X
راهبر قطار					X	۱۰			پرسنک				X

کمک راهبر					X	اطلاعات قطار پس از پیچین به مقصد						
راهبر قطار					X	تاخیر	عدم	تعداد شیشه شکسته	تعداد تلفک زام سیار	تعداد پنجره معیوب	تعداد دستگیر	تعداد چای خالی
کمک راهبر					X							

مشخصات کلی قطار و تعداد واگن ها و اطلاعات جوا زنبوز صادره به تفکیک قبل از حرکت داخل کادر زیر نوشته می‌شود

سالن	رستوران	مواد	هومیدور	کنسرو	دونه	سالن درجه ای	عدل قطار	وزن	قفسر	مرحله‌بار زدن قطار وزن	سریع‌السیر	شماره سریال بی سیم	شماره	باتری
										X				

گزارش کلی قطار :

۳-ادامه ورقه سیر – ورقه سیر مسافری

ماده ۲۳-۲- رییس قطار مسافری: دارای مسوولیت مدیریت و نظارت بر کلیه امور قطارمسافری شامل فنی، مالی و ایمنی سیر قطار طبق وظایف محوله بوده و نظارت بر فعالیت تمامی ماموران موظف قطار مورد تصدی را بر عهده دارد.

ردیف	نام ایستگاه	سرعت مقرر	ورود		خروج		علت توقف	ردیف	نام ایستگاه	سرعت مقرر	ورود		خروج		علت توقف
			مقرر	واقعی	مقرر	واقعی					مقرر	واقعی	مقرر	واقعی	
۱								۴۱							
۲								۴۲							
۳								۴۳							
۴								۴۴							
۵								۴۵							
۶								۴۶							
۷								۴۷							
۸								۴۸							
۹								۴۹							
۱۰								۵۰							
۱۱								۵۱							
۱۲								۵۲							
۱۳								۵۳							
۱۴								۵۴							
۱۵								۵۵							
۱۶								۵۶							
۱۷								۵۷							
۱۸								۵۸							
۱۹								۵۹							
۲۰								۶۰							
۲۱								۶۱							
۲۲								۶۲							
۲۳								۶۳							
۲۴								۶۴							
۲۵								۶۵							
۲۶								۶۶							
۲۷								۶۷							
۲۸								۶۸							
۲۹								۶۹							
۳۰								۷۰							
۳۱								۷۱							
۳۲								۷۲							
۳۳								۷۳							
۳۴								۷۴							
۳۵								۷۵							
۳۶								۷۶							
۳۷								۷۷							
۳۸								۷۸							
۳۹								۷۹							
۴۰								۸۰							

محل تایید و مهر و امضای رییس قطار

۴-دفتر تلفنگرام

راه آهن جمهوری اسلامی ایران

دفتر تلفنگرام

تاریخ مخابره : ..... شماره تلفنگرام : .....

صادره از : ☐ کنترل ☐ مرکز فرماندهی ..... ☐ ایستگاه ..... ☐ بلاک .....

وارده به : ☐ کنترل ☐ مرکز فرماندهی ..... ☐ ایستگاه ..... ☐ ایستگاههای تحت پوشش

رونوشت : ☐ مدیرکل / معون فنی ☐ اداره سیر و حرکت ☐ اداره ناوگان ☐ گروه ایمنی و نظارت بر شبکه

☐ ارتباطات و علائم الکتریکی ☐ اداره نظارت خط

متن تلفنگرام :

.....

.....

.....

.....

نام و امضاء صادر کننده تلفنگرام ..... سمت .....

نام مخابره کننده تلفنگرام: نام و امضا گیرنده تلفنگرام :

ساعت مخابره .....

۵-دفتر آزمایش ترمز

نمونه سری

راه آهن جمهوری اسلامی ایران

دفتر آزمایش ترمز

تاریخ.....

قطار باری☐ قطار مسافری☐

قطار شماره ..... با تعداد ..... واگن و وزن ..... تن از ایستگاه ..... وارد و پس از انفصال تعداد .....واگن و یا اتصال تعداد .....واگن

و اتصال - انفصال لکوموتیو به شماره .....- قطار با تعداد ..... واگن و وزن ..... تن و وزن ترمز .....تن و بادرصد وزن ترمز ..... ٪ تنظیم . تشکیل و به سمت ایستگاه..... اعزام گردید .

شماره واگن انتهایی .....شماره تلفنگرام مخابره شده به مرکز فرماندهی .....

نام و امضاء رئیس قطار لکوموتیوران مسئوول وقت ایستگاه

کشیک پانل R.C / C.T.C : .....

۶-جواز ترمز

شماره .....

راه آهن جمهوری اسلامی ایران

جواز آزمایش ترمز و تایید سلامت قطار

تاریخ صدور ..... ساعت صدور ..... مبداء حرکت ..... مقصد .....

شماره قطار ..... شماره لکوموتیو ..... نام رئیس قطار ..... نام لکوموتیوران .....

طول قطار (متر)	وزن قطار (تن)	تعداد واگن	تعداد محور	تعداد محور با ترمزهوا
تعداد محور با ترمز دستی	وزن ترمز قطار (وزن)	درصد وزن ترمز قطار	میزان فشار هوای انتهای قطار	سرعت قطار (km/h)

بازدید های فنی قطار و آزمایش ترمز انجام گردد صحت عملیات آزمایش ترمز و مندرجات جواز آزمایش ترمز مورد تایید می باشد

نام وامضاء بازرس فنی ..... نام و امضاء مسئول وقت ایستگاه.....

- سلامت ترمز دستی واگن انتهایی قطار به شماره ..... مورد تایید بوده و قطار به صورت کامل و سالم تحویل گرفته شد.

نام و امضاء رئیس قطار

۷-برگ تعمیراتی (آبی)

شماره ردیف .....



راه آهن جمهوری اسلامی ایران

تعمیرات جاری

ایستگاه .....تاریخ ..... ساعت ..... واگن شماره .....

در آرایش قطار باری شماره ..... به علت خرابی

..... در خط شماره .....انجام گردد.

نام و امضای بازرس فنی

شماره ردیف .....

ایستگاه.....تاریخ ..... ساعت .....

واگن شماره ..... به علت خرابی

برچسب نصب شدکه به خط تعمیر واگن

..... واگذار شود.

نام و امضای بازرس فنی

نام و امضای مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه

۸-برگ تعمیراتی (زرد)

شماره ردیف .....



راه آهن جمهوری اسلامی ایران

تعمیرات ویژه / اساسی

ایستگاه .....تاریخ..... ساعت ..... واگن شماره ..... به علت خرابی

..... به خظ تعمیر /

کارخانجات تعمیرات اساسی ..... فرستاده شود.

نام و امضای بازرس فنی

شماره ردیف.....

ایستگاه.....تاریخ..... ساعت .....

واگن شماره .....به علت خرابی

برچسب نصب شد که به خط تعمیر/

کارخانجات اساسی ..... واگذار

شود.

نام و امضای بازرس فنی

نام و امضای مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه

۹-برگ تعمیراتی (قرمز)

شماره ردیف .....



حرکت ممنوع

راه آهن جمهوری اسلامی ایران

ایستگاه .....تاریخ.....ساعت .....واگن شماره .....

در خط شماره..... به علت خرابی ..... حرکت داده نشود.

نام و امضای بازرس فنی

شماره ردیف .....

ایستگاه.....تاریخ..... ساعت..... واگن شماره .....در خط.....به علت خرابی..... حرکت داده نشود.

نام و امضای بازرس فنی

نام و امضای مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه

۱۰-برگه خاتمه تعمیرات

شماره ردیف .....



خاتمه تعمیر ویژه/جاری

راه آهن جمهوری اسلامی ایران

ایستگاه .....تاریخ..... ساعت ..... .تعمیرات واگن شماره.....

به اتمام رسیده و آماده سیر است.

نام و امضای مسئول پست بازدید/ بازرس فنی

شماره ردیف .....

ایستگاه.....تاریخ..... ساعت .....

تعمیرات واگن شماره .....

به اتمام رسیده و آماده سیر است.

نام و امضای مسئول پست بازدید/ بازرس فنی

نام و امضای مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه

۱۱-کارنامه لکوموتیو



ناظم دپوی مبدا تنظیم نماید

تاریخ .....

دپوی .....

شماره لکوموتیوها در عزیمت .....

نوع قطار .....

راه آهن جمهوری اسلامی ایران

قسمت سیر و حرکت و دپوها

کارنامه لکوموتیو

ناظم دپوی مقصد تنظیم نماید

تاریخ .....

دپوی .....

شماره لکوموتیوها در مراجعت .....

نوع قطار .....

عزیمت	امضاء ناظم دپو و مسئوول وقت	ورود	امضاء ناظم دپو و مسئوول وقت
ساعت خروج از دپوی مبدا.....	ایستگاه	ساعت حرکت.....	ایستگاه
ساعت حرکت از ایستگاه مبدا.....		ساعت ورود	

نام مامورین حرکت لکو موتیو			مامورین تحت		ساعت		اسم و امضاء ناظم دپو
اموزگار	لکو موتیوران	رئیس قطار	آزمایش	آموزش	ورود به خدمت	خاتمه کار	

۱۲-جواز راه آزاد - وسیله نقلیه زوج

شماره نمونه.....

راه آهن جمهوری اسلامی ایران

جواز راه آزاد وسایط نقلیه زوج

ایستگاه صادر کننده ..... تاریخ صدور .....

شماره راه آزاد.....شماره تلفنگرام مرکز فرماندهی .....

آقای ..... راهبر

قطار مسافری ☐ قطار باری ☐ درزین ☐ لکوموتیو منفرد/ دوبله ☐ ماشین مکانیزه☐

به شماره ..... به شما اجازه داده می شود وسیله نقلیه را تا ایستگاه ..... حرکت داده

وبه خط قبولی شماره ..... وارد شوید.

ساعت ورود ..... ساعت خروج ..... مدت توقف .....

شماره حکم احتیاط صادره پیوستی .....

نام و امضاء مسئول وقت ایستگاه نام و امضاء رئیس قطار / راهبر(ایستگاههای تحت پوشش CTC/RC)

نام کشیک C.T.C / RC : .....

تذکر- درایستگاههای تحت پوشش C.T.C و RC که برحسب نیاز باید جواز راه آزاد صادر کرده رئیس قطار یا راهبر وسیله نقلیه ریلی و در سیستمهای محلی و راه آزاد مسئول وقت ایستگاه مسئولیت ثبت و تایید (امضا) جواز راه آزاد را برعهده دارد .

۱۳-جواز راه آزاد – وسیله نقلیه فرد

شماره نمونه.....

راه آهن جمهوری اسلامی ایران

جواز راه آزاد وسایط نقلیه فرد

ایستگاه صادر کننده ..... تاریخ صدور .....

شماره راه آزاد.....شماره تلفنگرام مرکز فرماندهی .....

آقای ..... راهبر

قطار مسافری ☐ قطار باری ☐ درزین ☐ لکوموتیو منفرد/ دوبله ☐ ماشین مکانیزه☐

به شماره ..... به شما اجازه داده می شود وسیله نقلیه را تا ایستگاه ..... حرکت داده

وبه خط قبولی شماره ..... وارد شوید.

ساعت ورود ..... ساعت خروج ..... مدت توقف .....

شماره حکم احتیاط صادره پیوستی .....

نام و امضاء مسئول وقت ایستگاه نام و امضاء رئیس قطار / راهبر(ایستگاههای تحت پوشش CTC/RC)

نام کشیک C.T.C / RC : .....

تذکر- درایستگاههای تحت پوشش C.T.C و RC که برحسب نیاز باید جواز راه آزاد صادر کرده رئیس قطار یا راهبر وسیله نقلیه ریلی و در سیستمهای محلی و راه آزاد مسئول وقت ایستگاه مسئولیت ثبت و تایید (امضا) جواز راه آزاد را برعهده دارد .

۱۴- حکم احتیاط

نمونه.....

راه آهن جمهوری اسلامی ایران

حکم احتیاط

یاداوری ☐ موارد احتیاط جدید ☐

ایستگاه صادرکننده : .....

شماره حکم احتیاط: .....

تاریخ صدور : .....

آقای ..... راهبر

قطار مسافری ☐ قطار باری ☐ درزین ☐

لکوموتیو منفرد / دوبله ☐ ماشین آلات ☐

به شماره وسیله .....

خرابی علائم الکتریکی ☐

شماره تلفنگرام .....

.....

.....

.....

سایر موارد احتیاطی ☐

شماره تلفنگرام .....

.....

.....

.....

تقلیل سرعت (کیلومتر بر ساعت) ☐

از کیلومتر ..... تا کیلومتر

..... سرعت .....

شماره تلفنگرام .....

از کیلومتر ..... تا کیلومتر

..... سرعت ..... شماره تلفنگرام.....

از کیلومتر ..... تا کیلومتر

..... سرعت ..... شماره تلفنگرام.....

تغییر مسیر در بلاک (ورود به بلاک نامتعارف)

شماره تلفنگرام تقاضای تغییر مسیر .....

شماره تلفنگرام موافقت با تغییر مسیر .....

می توانید در بلاک ..... بین ایستگاه های

..... و ..... سیر نمایید .

امضاء مسئول وقت ایستگاه : امضاء و مهر رئیس قطار:

امضاء راهبر وسیله نقلیه :

نام کشیک R.C /CTC:

۱۵- دفتر کشیک ایستگاه

راه آهن جمهوری اسلامی ایران

دفتر تحویل و تحول کشیک ایستگاه .....

ردیف	تاریخ	نام و نام خانوادگی	شغل	مدت کشیک		توضیحات
				از ساعت	تا ساعت	

- شرح گزارش :
- .....

.....

موجودی ایستگاه :

شماره خط	شرح موجودی	کفش خط	شماره واگن های دارای ترمز دستی بسته
۱			
۲			
۳			
۴			
۵			
۶			
۷			
۸			
۹			
۱۰			

- تحویل و تحول کشیک:
- شماره پلمب اطاق رله .....
- شماره پلمب جعبه هندل .....
- شماره عمل خلاف سوزن .....
- شماره ابطال راه آزاد .....
- تعداد کفش خط تحویلی .....
- نام و امضاء تحویل دهنده کشیک

کپسول اتشنشانی دارای شارژ ☐ دشارژ ☐

پارتی لاین سالم ☐ ناسالم ☐

تلفن بلاک سالم ☐ نا سالم ☐

تلفنن خودکار سالم ☐ ناسالم ☐

بی سیم سالم ☐ نا سالم ☐

نام و امضاء تحویل گیرنده کشیک

۱۶- فرم تحویل گیری لکوموتیو/خودکشش(تحویل و تحول لکوموتیوهای GM)



راه آهن جمهوری اسلامی ایران

شماره لکوموتیو :

تاریخ	نام قطار	نام راهبر	نام کمک راهبر	امضای راهبر	امضای مامور تحویل و تحول

گزارش راهبر	**گزارش مامور تحویل و تحول**
	با احترام، لکوموتیو شماره حامل قطار مسافری/باری شماره در تاریخ ساعت توسط آقای ، راهبر دپوی با نواقص زیر واگذار گردید :
	پیام تحویل و تحول :

	برگه های جدید تحویل و تحول به منظور افزایش وضوح و سرعت در تحویل و تحول لکوموتیوها طراحی شده اند. لطفا نظرات اصلاحی خود را به منظور بهبود وضعیت آن ها ارسال فرمایید. گزارش های فاقد تاریخ و نام فاقد اعتبار است.

راهبر محترم، کلیه موارد کسری و خسارت لکوموتیو را با قید نام، تاریخ، مکان و شماره گزارش یا تلفنگرم احتمالی در قسمت "گزارش راهبر" درج فرمایید.

۱۷- دفتر سوزنبانی



راه آهن جمهوری اسلامی ایران

دفتر امضای سوزنبان به منظور قبول وسیله نقلیه ریلی به ایستگاه :

ردیف	تاریخ	نوع وسیله نقلیه ریلی	سمت حرکت	زمان حرکت		خط قبولی	امضای مسوول/متصدی ترافیک	امضای سوزنبان ورودی	امضای سوزنبان خروجی	ملاحظات
				ساعت	دقیقه					
۱										
۲										
۳										
۴										
۵										
۶										
۷										
۸										
۹										
۱۰										
۱۱										
۱۲										
۱۳										
۱۴										
۱۵										
۱۶										
۱۷										
۱۸										
۱۹										
۲۰										

۱۸-دفتر ورود و خروج قطارها

دفتر ورود و خروج قطارها و وسایط نقلیه ریلی در ایستگاه های تحت پوشش مرکز CTC/RC									
تاریخ		ایستگاه		نام کشیک		سمت		ساعت کشیک .....تا	
ردیف	نوع وسیله	سمت حرکت	ساعت ورود	ساعت خروج	مدت توقف	علت توقف	رویت علامت انتهایی	شرح عملیات مانور	توضیحات

۱۹- دفتر گزارش روزانه بازدید قطارها (قطارهای ورودی)



راه آهن جمهوری اسلامی ایران

بازدید روزانه قطارها(**ورودی**)

خروج از ایستگاه :	ورود به ایستگاه :	تاریخ بازدید :	ساعت بازدید :
شماره قطار :	شماره لکوموتیو/کشنده :	نام رییس قطار :	نام راهبر :

ردیف	شماره واگن	وضعیت واگن		وضعیت ترمزهوا		وضعیت ترمزدستی واگن		توضیحات
		باردار	خالی	شیرباز	شیربسته	سالم	ناسالم	
۱								
۲								
۳								
۴								
۵								
۶								
۷								
۸								
۹								
۱۰								
۱۱								
۱۲								
۱۳								
۱۴								
۱۵								
۱۶								
۱۷								
۱۸								
۱۹								
۲۰								
۲۱								
۲۲								
۲۳								
۲۴								
۲۵								

نام بازرس فنی/بازدیدکننده :	نام تعمیرکار(های) واگن :	امضای بازرس فنی/بازدیدکننده :

ادامه پیوست ۱۹- دفتر گزارش روزانه بازدید قطارها (قطارهای خروجی)



راه آهن جمهوری اسلامی ایران

بازدید روزانه قطارها(**خروجی**)

خروج از ایستگاه :	ورود به ایستگاه :	تاریخ بازدید :	ساعت بازدید :	خط تنظیمی :
شماره قطار :	شماره لکوموتیو/کشنده :	نام رییس قطار :		نام راهبر :

ردیف	شماره واگن	وضعیت واگن		وضعیت ترمزهوا		وضعیت ترمزدستی واگن		تاریخ تعمیرات اساسی منقضی شده	توضیحات
		باردار	خالی	شیرباز	شیربسته	سالم	ناسالم		
۱									
۲									
۳									
۴									
۵									
۶									
۷									
۸									
۹									
۱۰									
۱۱									
۱۲									
۱۳									
۱۴									
۱۵									
۱۶									
۱۷									
۱۸									
۱۹									
۲۰									
۲۱									
۲۲									
۲۳									

تعدادمحور :	وزن قطار : تن	وزن ترمز قطار : تن	درصدوزن ترمز : تن	سرعت قطار :
ساعت واگذاری از طرف دفتر ترافیک :	ساعت صدور جواز ترمز :	نام تعمیرکار(های) واگن :	نام بازرس فنی/ بازدیدکننده :	امضا

۲۰-دفتر بازدید از سوزن های ایستگاه

راه آهن جمهوری اسلامی ایران

دفتر بازدید از سوزنهای ایستگاه .....

کلیه سوزنهای ایستگاه بازدید کردید : ☐ معایب و ننواقصی مشاهده نگردی

☐معایب و نواقصی به شرح ذیل مشاهده گردید تاریخ بازدید ..... ساعت بازدید .....

سوزن شماره ..... نوع عیب و نقص	رفع عیب سوزن شماره ..... ☐ تاریخ ..... ساعت .....
سوزن شماره ..... نوع عیب و نقص	رفع عیب سوزن شماره ..... ☐ تاریخ ..... ساعت .....
سوزن شماره ..... نوع عیب و نقص	رفع عیب سوزن شماره ..... ☐ تاریخ ..... ساعت .....
سوزن شماره ..... نوع عیب و نقص	رفع عیب سوزن شماره ..... ☐ تاریخ ..... ساعت .....
سوزن شماره ..... نوع عیب و نقص	رفع عیب سوزن شماره ..... ☐ تاریخ ..... ساعت .....
سوزن شماره ..... نوع عیب و نقص	رفع عیب سوزن شماره ..... ☐ تاریخ ..... ساعت .....
سوزن شماره ..... نوع عیب و نقص	رفع عیب سوزن شماره ..... ☐ تاریخ ..... ساعت .....
سوزن شماره ..... نوع عیب و نقص	رفع عیب سوزن شماره ..... ☐ تاریخ ..... ساعت .....
سوزن شماره ..... نوع عیب و نقص	رفع عیب سوزن شماره ..... ☐ تاریخ ..... ساعت .....

نام مامور خط .....نام مامور سیر و حرکت	نام مامور خط .....نام مامور سیر و حرکت .....
سمت ..... سمت	سمت ..... سمت .....
امضاء امضاء	امضاء امضاء

- سوزنهای ایستگاه باید توسط مامور خط (رئیس با معاون حوزه – رئیس یا معاون قطعه) به همراه مامور سیر و حرکت (رئیس یا معاون ایستگاه – مسئول یا متصدی ترافیک) به صورت هفتگی مورد بازدید قرار گیرند.
- پس از بازدید سوزنها باید معایب مشاهده ده در اسرع وقت رفع عیب گردیده تا مانور سیروحرکت در بازدید بعدی سلامت سوزنها را تایید نماید.

۲۱-کارت تعرفه راهبان

کارت تعرفه راهبان

م و نام خانوادگی راهبان		از کیلومتر	تا کیلومتر	از حوزه قطعه
ز ساعت	تا ساعت	ماه	سال ۱۴	

روز	گواهی ایستگاه مبدا			گواهی ایستگاه مقصد		
	ساعت حرکت	نام	امضا	ساعت برگشت	نام	امضا
۱						
۲						
۳						
۴						
۵						
۶						
۷						
۸						
۹						
۱۰						
۱۱						
۱۲						
۱۳						
۱۴						
۱۵						
۱۶						
۱۷						
۱۸						
۱۹						
۲۰						
۲۱						
۲۲						
۲۳						
۲۴						
۲۵						
۲۶						
۲۷						
۲۸						
۲۹						
۳۰						
۳۱						

۲۲- دفتر بازدید دستگاههای علائم ایستگاه های دارای سیستم علائم الکتریکی

تاریخ بازدید ..... ساعت بازید .....

شماره تلفنگرام خرابی علائم ..... شماره تایید کنترل .....علت خرابی.....

شماره ابطال راه آزاد بلاک سمت..... شماره ابطال راه آزاد بلاک سمت .....

علت ابطال راه آزاد ..... شماره عمل خلاف سوزن .....

علت فک پلمب اطاق رله ..... شماره تلفنگرام فک پلمب اطاق رله .....

کلیه سوزنهای الکتریکی ایستگاه بازدید گردید

شرح گزارش

.....

.....

.....

شماره پلمب فعلی جعبه هندل ..... علت فک پلمب جعبه هندل ..... شماره پلمب مجدد جعبه هندل .....

☐ نگهداری سوزنهای الکتریکی (روغن کاری، گریس کاری و ....) انجام گردید

بازدید کلی از اتصالات داخلی خطوط ایستگاه انجام گردید

معایبی مشاهده نشد ☐ معایبی به شرح ذیل مشاهده شد ☐

شرح گزارش:

.....

.....

.....

.....

.....

گزارش سایر موارد

.....

.....

نام و امضاء مامور علائم نام و امضاء مسئول وقت ایستگاه/ CTC/RC

۲۳- جدول بارگیری مشترک کالاهای خطرناک مختلف(کلاس 1) در یک واگن/کانتینر

جدول بارگیری مشترک کالاهای خطرناک مختلف(کلاس 1) در یک واگن/کانتینر(SMGS)											
گروه سازگار	B	C	D	E	F	G	H	J	L	N	S
B	+		1)								+
C		+	+	+		+				2)3)	+
D	1)	+	+	+		+				2)3)	+
E		+	+	+		+				2)3)	+
F					+						+
G		+	+	+		+					+
H							+				+
J								+			+
L									4)		
N		2)3)	2)3)	2)3)						2)	+
S	+	+	+	+	+	+	+	+		+	+

راهنمای استفاده از جدول بارگیری مشترک کالاهای خطرناک مختلف(کلاس 1) در یک واگن/کانتینر

تعریف گروه های سازگار مواد(کالاهای خطرناک)

A ماده منفجره اولیه

B ماده حاوی یك ماده منفجره آتش گیر ثانویه و فاقد دو یا چند خاصیت حفاظتی مؤثر. برخی از مواد، از قبیل چاشنی انفجار، قطعات چاشنی انفجار و ماده منفجره اولیه، کلاهك، نیز شامل می باشند، حتی اگر حاوی مواد منفجره اولیه نباشند.

C ماده منفجره پیشران یا سایر مواد منفجره آتش‌زا یا ماده حاوی چنین مواد منفجره.

D مواد منفجره آتش گیر ثانویه یا پودر سیاه یا ماده حاوی مواد منفجره آتش گیر ثانویه، در هر مورد بدون تحریك پذیری و بدون خرج پرتاب یا ماده حاوی ماده منفجره اولیه و دارای دو یا چند خاصیت حفاظتی مؤثر.

E کالای حاوی مواد منفجره محترقه ثانویه، بدون واکنش، با خرج پرتاب (غیر از ماده حاوی مایع یا ژل یا مایعات فوق حساس اشتعال‌زا).

F کالای حاوی مواد منفجره محترقه ثانویه، خود واکنشی، با خرج پرتاب (غیر از ماده حاوی مایع یا ژل یا مایعات فوق حساس اشتعال‌زا) یا بدون خرج پرتاب.

G ماده آتش بازی، یا کالای حاوی ماده آتش بازی، یا کالای حاوی هر دو ماده منفجره و ماده منور، آتش‌زا، اشك‌آور یا دودزا (غیر از کالای حساس به آب یا کالایی که حاوی مواد فسفری، فسفری ترکیبی، نورزا، مایع یا ژل قابل اشتعال یا مایعات فوق حساس است).

H کالای حاوی هر دو ماده منفجره و فسفر سفید.

J کالای حاوی هر دو ماده منفجره و مایع یا ژل قابل اشتعال.

K کالای حاوی هر دو ماده منفجره و عامل شیمیایی سمی.

L ماده یا کالای منفجره حاوی ماده منفجره و دارای ریسك ویژه (برای مثال به دلیل حساسیت به آب یا وجود مایعات فوق حساس، ماده فسفری یا فسفر ترکیبی) با لزوم جداسازی هر نوع.

N کالاهایی که اساساً حاوی مواد محترقه به شدت غیر حساس هستند.

S ماده یا کالای بسته‌بندی شده یا طراحی شده به نحوی که هرگونه اثرات خطرناك ناشی از عملکرد تصادفی به درون بسته بندی محدود گردد مگر این که بسته در اثر حریق از بین رفته باشد، که در این صورت تمامی اثرات انفجار یا پرش تا حدی محدود شود که مانع از عملیات اطفای حریق یا سایر اقدامات اضطراری در مجاورت بسته نشود.

+ بارگیری مشترک مجاز است(گروه های سازگار با یکدیگر).

(۱ بارگیری مشترک کالاهای خطرناک گروه B و D در یک واگن/کانتینر به شرط تفکیک آن ها از یکدیگر(به نحوی که خطر ناشی از انفجار گروه B متوجه گروه D نشود) مجاز است.

(۲ بارگیری مشترک کالاهای خطرناک کلاس 1-6N با یکدیگر در یک واگن/کانتینر به شرطی که خطرات آن ها با همدیگر هم افزایی نداشته باشند، مجاز است.

(۳ بارگیری مشترک کالاهای خطرناک گروه N با مواد خطرناک گروه های D،C یا E در یک واگن/کانتینر به شرطی که مواد خطرناک گروه N ویژگی های مواد خطرناک گروه D را داشته باشند، مجاز است.

(٤ بارگیری مشترک کالاهای خطرناک گروه L با یکدیگر مجاز است.

۲۴- برچسب علائم خطر کالاهای خطرناک

کلاس	اجزا	زیر کلاس	برچسب
1	مواد منفجره و محصولات حاوی مواد منفجره	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6	
2	گازهای مشتعل شونده، گازهای غیرقابل اشتعال و غیرسمی، گازهای سمی و گازهای اکسیدکننده	2.1, 2.2, 2.3	
3	مایعات قابل اشتعال	3	
4	جامدات قابل اشتعال، مواد بااشتعال خود به خود و مواد واکنش دهنده با آب	4.1, 4.2, 4.3	
5	مواد اکسیدکننده و پراکسیدهای آلی	5.1, 5.2	
6	مواد سمی و مواد عفونی	6.1, 6.2	
7	مواد رادیواکتیو	7	
8	مواد خورنده	8	
9	سایر محصولات، مواد و ارگانیسم ها	9	

۲۵- جدول اولویت بندی، سطح امکانات، نحوه تخصیص، تعداد و نوع بی سیم بهره‌برداران بی سیم

ردیف	شغل یا محل استفاده	نوع بی سیم				نحوه تخصیص		امکانات بی سیم										اولویت
		ثابت	سیار			امو الی	ثابت	تماس بی سیم با بی سیم (ترانک)	تماس درگروه کاری	تماس بی سیم با تلفن داخلی	تماس بی سیم با تلفن شهری (	تماس کنفرانسی	تماس پخشی	تماس وضعیتی	تماس اولویتی	تماس اضطراری	تماس در حالت متداول	
			دستی	خودرو	ناقله ریلی													
۱	معاون فنی و زیربنایی، معاون بهره برداری و ناوگان، مدیران پایانه، روسای ادارات یا گروه های ساختمان و تاسیسات، ارتباطات و علائم الکتریکی، ایمنی و نظارت برشبکه، سیر و حرکت، ناوگان، خط و سازه های فنی، حراست، گروه مسافری و معاون ارتباط گروه ارتباطات و علائم الکتریکی مناطق راه آهن	-	*	-	-	*	-	*	-	*	-	*	*	-	-	-	-	۲
۲	اداره کل حراست	*	-	-	-	*	-	*	*	-	-	-	-	-	-	-	-	۳
۳	مامور حفاظت ایستگاه	-	*	-	-	*	-	*	*	-	-	-	-	-	-	-	-	۳
٤	رئیس حوزه خط و سازه‌های فنی	-	*	-	-	*	-	*	-	-	-	-	-	-	-	*	*	۱
٥	دفتر یا ستاد اعزام قطارهای مسافری	*	-	-	-	-	-	*	-	-	-	-	-	-	*	-	*	۱
٦	کنترل	*	-	-	-	-	-	*	-	-	-	*	*	*	*	*	*	۱
۷	CTC	*	-	-	-	-	-	*	-	-	-	*	*	*	*	*	*	۱
۸	دفتر ستاد نوروزی	*	-	-	-	-	-	*	-	-	-	*	-	-	*	-	-	۲
۹	رئیس قطار مسافری	-	*	-	-	-	*	*	-	-	-	-	-	-	*	-	*	۱
۱۰	رئیس قطار باری	-	*	-	-	-	*	*	*	-	-	-	-	-	*	-	*	۱

ردیف	شغل یا محل استفاده	نوع بی سیم				نحوه تخصیص		امکانات بی سیم										اولویت
		ثابت	سیار			دپو	اموالی	تماس بی سیم با بی سیم (ترانک)	تماس درگروه کاری	تماس بی سیم با تلفن داخلی	تماس بی سیم با تلفن شهری (	تماس کنفرانسی	تماس پخشی	تماس وضعیتی	تماس اولویتی	تماس اضطراری	تماس در حالت متداول	
			دستی	خودرو	ناقله ریلی													
۱۱	رئیس ایستگاه	-	*	-	-	-	*	*	*	-	-	*	*	*	*	*	*	۱
۱۲	دفتر کشیک ارشد سکو	-	*	-	-	*	-	*	-	*	-	*	-	-	*	-	*	۱
۱۳	مامور حفاظت ایستگاه های تحت فرمان CTCیا RC	-	*	-	-	-	*	*	-	-	-	-	-	-	*	-	*	۱
۱٤	سربازرس فنی	-	*	-	-	*	-	*	-	-	-	-	-	-	*	-	*	۱
۱٥	بازدیدکننده	-	*	-	-	*	-	*	-	-	-	-	-	-	-	-	*	۲
۱٦	سرپرست اکیپ کارگاه بهسازی، بازسازی و ریلگذاری	-	*	-	-	-	*	*	-	*	-	-	-	-	*	-	*	۱
۱۷	مسئول کارگاه بهسازی و بازسازی و ریلگذاری	-	*	-	-	-	*	*	-	*	-	-	-	-	*	-	-	۱
۱۸	مامور فنی و ترمزبان	-	*	-	-	*	-	*	-	-	-	-	-	-	*	-	*	۱
۱۹	مامور عملیات باری	در صورت ضرورت و نیاز به بی سیم از دپوی بی سیم تحویل گیرد.																۱
۲۰	مسئول ترافیک	-	*	-	-	*	-	*	*	-	-	-	*	*	*	*	*	۱
۲۱	متصدی ترافیك	-	*	-	-	*	-	*	*	-	-	-	*	*	*	*	*	۱

ردیف	شغل یا محل استفاده	نوع بی سیم				نحوه تخصیص		امکانات بی سیم										اولویت
		ثابت	سیار			دپو	اموالی	تماس بی سیم با بی سیم (ترانک)	تماس درگروه کاری	تماس بی سیم با تلفن داخلی	تماس بی سیم با تلفن شهری (	تماس کنفرانسی	تماس پخشی	تماس وضعیتی	تماس اولویتی	تماس اضطراری	تماس در حالت متداول	
			دستی	خودرو	ناقله ریلی													
۲۲	سرمانورچی	-	*	-	-	*	-	*	*	-	-	-	-	-	*	-	*	۱
۲۳	مانورچی	-	*	-	-	*	-	*	*	-	-	-	-	-	*	-	*	۱
۲۴	مامور راهنما	-	*	-	-	*	-	*	*	-	-	-	-	-	*	-	*	۱
۲۵	راهبر	-	*	-	-	*	-	*	-	-	-	-	-	-	*	*	*	۱
۲۶	اپراتور ماشین آلات مکانیزه خط	-	*	-	-	-	*	*	-	-	-	-	-	-	*	-	*	۱
۲۷	اپراتور برف روب	-	*	-	-	*	-	*	-	-	-	-	-	-	*	-	*	۱
۲۸	سوزنبان	-	*	-	-	*	-	*	*	-	-	-	-	-	*	*	*	۱
۲۹	اکیپ قطارهای حامل بارهای خارج از گاباری	در صورت ضرورت و نیاز به بی سیم از دپوی بی سیم تحویل گیرد.																۱
۳۰	لکوموتیوهای باری و مسافری یا خودکشش	-	-	-	*	-	-	*	*	-	-	-	-	-	*	*	-	۱
۳۱	لکوموتیو مانور	-	-	-	*	-	-	*	*	-	-	-	-	-	*	*	-	۱
۳۲	درزین	-	-	-	*	-	-	*	-	-	-	-	-	-	*	*	*	۱
۳۳	ماشین‌آلات مکانیزه خط	-	-	-	*	-	-	*	-	-	-	-	-	-	*	-	*	۱

ردیف	شغل یا محل استفاده	نوع بی سیم				نحوه تخصیص		امکانات بی سیم									اولویت
		ثابت	سیار			اموالی	دپو	تماس بی سیم با بی سیم (ترانک)	تماس درگروه کاری	تماس بی سیم با تلفن داخلی	تماس بی سیم با تلفن شهری (	تماس کنفرانسی	تماس پخشی	تماس وضعیتی	تماس اولویتی	تماس اضطراری	تماس در حالت متداول	
			دستی	خودرو	ناقله ریلی													
۳۴	برف روب	-	-	-	*	-	-	*	-	-	-	-	-	-	*	-	*	۱
۳۵	ایستگاه	*	-	-	-	-	-	*	*	-	-	-	*	*	*	-	*	۱
۳۶	گذرگاه همسطح ریلی	*	-	-	-	-	-	*	-	-	-	-	-	-	-	*	*	۲
۳۷	واحد آتش نشانی	۱	-	-	-	*	-	*	*	-	-	*	*	-	*	-	-	۱
		-	۲	-	-	*	-	*	*	-	-	*	*	-	*	-	-	۱
		-	-	۱	-	*	-	*	*	*	*	-	-	-	*	*	-	۱
۳۸	واحد ترن واش	-	۱	-	-	*	-	*	*	-	-	-	-	-	-	-	*	۳
۳۹	کلیه خودروهای سوانح	-	-	*	-	-	-	*	-	*	*	-	-	-	*	*	*	۱

توضیحات جدول :

اولویت ۱: ضرورت استفاده درعملیات، بالابردن ضرایب ایمنی، تسهیل و سرعت بخشیدن به امور جاری.

اولویت ۲: بالابردن ضرایب ایمنی، تسهیل و سرعت بخشیدن به امور جاری.

اولویت ۳: تسهیل و سرعت بخشیدن به امور جاری.

در ایستگاه هایی که ردیف سازمانی رئیس ایستگاه تعریف شده است و ردیف سازمانی مذکور به عنوان متصدی ترافیک انجام وظیفه می نماید، بی سیم دستی به رئیس ایستگاه تعلق نمی گیرد.

راهبران و کمک راهبران جرثقیل های ریلی و مسئولین قطارهای نجات که در مواقع بروز سوانح به همراه قطار نجات اعزام می‌گردند، باید بی سیم‌های مورد نیاز خود موقع بروز سوانح را از دپوی بی سیم تحویل بگیرند. اما اختصاص بی سیم به طور خاص به ایشان ضروری نمی-باشد.

کشیک ارشد سکو: نماینده اداره کل منطقه در ایستگاه محل استقرار آن اداره کل است که بر قبول و اعزام قطارهای مسافری در ساعات اداری و غیراداری مطابق جدول کشیک تعریف شده نظارت می‌کند.

مامور عملیات باری: قطارهای باری که در ایستگاه های طول خط نیاز به انجام عملیات مانور دارند علاوه بر رئیس قطار باری یک نفر به عنوان مامور عملیات باری نیز با این قطار اعزام می گردد.

برای اکیپ قطارهای حامل بارهای خارج از گاباری تنها يك دستگاه بی سیم دستی از مرکز (تهران) پیش بینی می‌گردد.

با توجه به محدودیت کانال‌های ارتباطی در ایستگاه تهران و وجود گروه‌های مانور مختلف، مسئول واحد ترن‌واش فقط در مواقع واگذاری واگن ها به خط ترن‌واش و برعکس می‌تواند فقط با باز کردن کانال مربوط به عملیات مانور آن گروه با سرمانورچی ارتباط برقرار نموده تا نسبت به ورود و خروج واگن ها به خط مذکور اطلاع حاصل نماید. بعد از اتمام عملیات مانور در خط مذکور، مسئول واحد ترن‌واش موظف است نسبت به بستن کانال فوق اقدام و با ماموران مانور قطع ارتباط نماید.

۲۶-فرم صورتجلسه تحویل و تحول



صورتجلسه تحویل و تحول

شماره ۱۶۴۳۴۸

یک دستگاه بی سیم دستی تیت مدل ..... سریال .....

با آنتن و باتری شماره ..... سالم و با شارژ کامل همراه با .....

در تاریخ ..... در ساعت ..... از دپوی .....

به آقای ..... شغل ..... کد انحصاری ..... تحویل گردید.

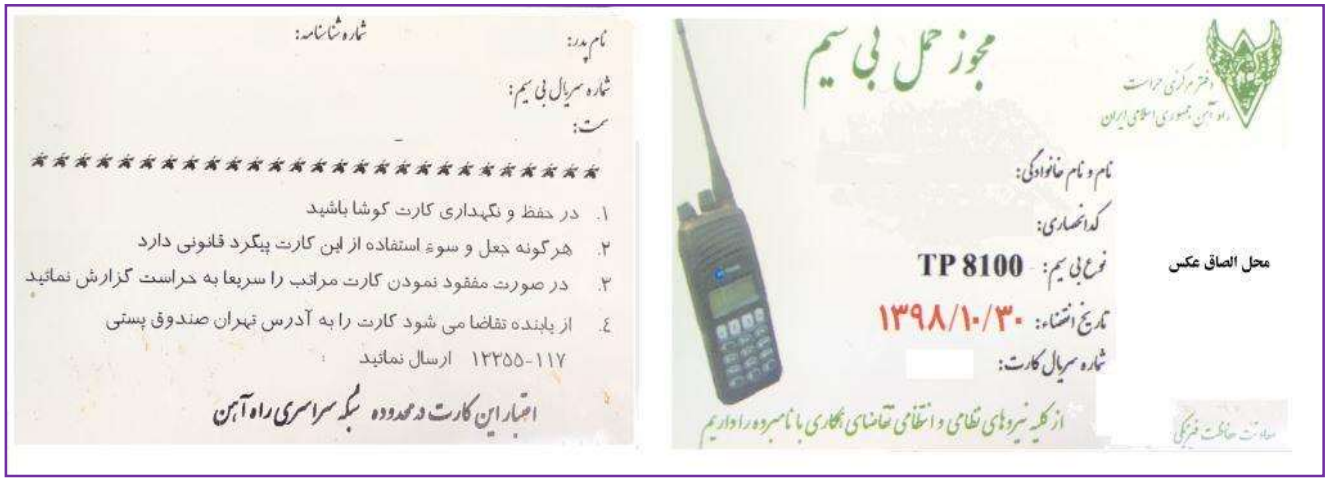
که پس از مراجعت یا خاتمه کار، اقلام فوق را تحویل داده و رسید خود را دریافت نمایید.

نام و نام خانوادگی تحویل دهنده — امضاء تحویل گیرنده

اقلام فوق در تاریخ ..... ساعت ..... عودت گردید.

نام خانوادگی و امضاء تحویل گیرنده

۲۷-مجوز حمل بی سیم



مجوز حمل بی سیم

نام و نام خانوادگی:

کد انحصاری:

نوع بی سیم: TP 8100

تاریخ انقضاء: ۱۳۹۸/۱۰/۳۰

شماره سریال کارت:

محل الصاق عکس

از کلیه نیروهای نظامی و انتظامی تقاضای همکاری با نامبرده را داریم

نام پدر:

شماره شناسنامه:

شماره سریال بی سیم:

ست:

۱. در حفظ و نگهداری کارت کوشا باشید

۲. هرگونه جعل و سوء استفاده از این کارت پیگرد قانونی دارد

۳. در صورت مفقود نمودن کارت مراتب را سریعا به حراست گزارش نمائید

٤. از بابنده تقاضا می شود کارت را به آدرس تهران صندوق پستی ۱۱۷-۱۲۲۵۵ ارسال نمائید

اعتبار این کارت در محدوده شبکه سراسری راه آهن

۲۸- جدول تعیین کانال سیر و حرکت بی سیم در حالت متداول(کانونشنال)

ردیف	محور	شماره کانال (Channel)	توضیحات
۱	ایستگاه تهران الی مشهد، سرخس	۳	
۲	خروجی تونل منطقه ۱۷ و ۱۸ تهران الی تبریز، جلفا، رازی، ارومیه و رشت	۱	
۳	خروجی ایستگاه گرمسار الی ساری، گرگان و اینچه برون	۲	
۴	خروجی ایستگاه کاشمر الی تربت حیدریه، جندق، شمتیغ، طبس و مبارکه	۲	
۵	خروجی ایستگاه جندق الی ایستگاه چادرملو تا ورودی اردکان	۱	
۶	خروجی ایستگاه بافق الی کرمان و زاهدان	۱	
۷	خروجی ایستگاه بافق الی بندرعباس	۱	
۸	خروجی ایستگاه تهران الی قم، همدان، سنندج، کرمانشاه و اندیمشک	۲	تهران- قم هر دو محور جدید و قدیم تا ایستگاه شوراب
۹	خروجی ایستگاه اندیمشک الی خرمشهر، اهواز و بندرامام	۳	
۱۰	خروجی ایستگاه شوراب الی سیستان، بادرود، اردکان، اصفهان، ورودی حسن آباد و زرین شهر	۱	ایستگاه حسن آباد ۳ و زرین شهر کانال۲
۱۱	خروجی ایستگاه صید آباد الی شیراز	۲	
۱۲	خروجی ایستگاه اردکان الی یزد و بافق	۳	
۱۳	خروجی ایستگاه رخش الی ورودی ایستگاه اقلید	۲	
۱۴	خروجی ایستگاه میانه الی خاوران و تا ورودی ایستگاه تبریز	۲	
۱۵	خروجی ایستگاه میانه الی ایستگاه اردبیل	۳	

۲۹- فرم درخواست اطلاعات تماس/ضبط مکالمات



فرم درخواست اطلاعات تماس/ضبط مکالمات محرمانه

مشخصات متقاضی	نام اداره کل/ دفتر: نام و نام خانوادگی : امضاء			تاریخ : پست سازمانی:
مشخصات سرویس درخواستی	نام سرویس درخواستی(اطلاعات تماس/ ضبط مکالمات) : شماره بی سیم مورد نظر: ازساعت : بلاک/ ایستگاه مورد نظر :			تاریخ های مورد نظر : تا ساعت : نوع تماس(ورودی/خروجی) :
تایید کنندگان	اداره کل حراست/ اداره حراست نام و نام خانوادگی: تاریخ و امضاء : توضیحات :			مدیرکل ارتباطات و علائم/ مدیر کل منطقه نام و نام خانوادگی : تاریخ و امضاء : توضیحات :
اقدام کنندگان	نام و نام خانوادگی : تاریخ و امضاء : توضیحات :	نام و نام خانوادگی : تاریخ و امضاء : توضیحات :		نام و نام خانوادگی: تاریخ و امضاء : توضیحات :
تحویل گیرندگان	نام و نام خانوادگی : تاریخ و امضاء : توضیحات :	نام و نام خانوادگی : تاریخ و امضاء : توضیحات :		نام و نام خانوادگی: تاریخ و امضاء : توضیحات :

۳۰- جدول درصد وزن ترمز مورد نیاز برای قطارهای باری تا سرعت ۹۰ کیلومتر بر ساعت برای خط ترمز ۱۰۰۰ متر

درصد وزن ترمز مورد نیاز برای قطارهای باری تا سرعت ۹۰ کیلومتر بر ساعت برای خط ترمز ۱۰۰۰ متر

شیب / سرعت	۲۰	۲۵	۳۰	۳۵	۴۰	۴۵	۵۰	۵۵	۶۰	۶۵	۷۰	۷۵	۸۰	۸۵	۹۰
۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۲	۱۶	۲۱	۲۵	۳۰	۳۶	۴۳	۵۰	۵۸
۱	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۴	۱۷	۲۲	۲۶	۳۱	۳۷	۴۴	۵۱	۵۹
۲	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۱	۱۵	۱۹	۲۳	۲۸	۳۳	۳۸	۴۵	۵۲	۶۰
۳	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۲	۱۶	۲۰	۲۴	۲۹	۳۴	۳۹	۴۶	۵۳	۶۱
۴	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۱	۱۴	۱۷	۲۱	۲۶	۳۰	۳۵	۴۱	۴۷	۵۴	۶۲
۵	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۲	۱۵	۱۸	۲۳	۲۷	۳۲	۳۷	۴۲	۴۹	۵۶	۶۴
۶	۱۰	۱۰	۱۰	۱۱	۱۳	۱۶	۲۰	۲۴	۲۸	۳۳	۳۸	۴۴	۵۱	۵۸	۶۶
۷	۱۰	۱۰	۱۰	۱۲	۱۴	۱۷	۲۱	۲۵	۳۰	۳۵	۴۰	۴۶	۵۲	۶۰	۶۸
۸	۱۰	۱۰	۱۲	۱۳	۱۶	۱۸	۲۲	۲۶	۳۱	۳۶	۴۱	۴۸	۵۴	۶۲	۷۰
۹	۱۱	۱۱	۱۳	۱۵	۱۹	۲۰	۲۴	۲۸	۳۳	۳۸	۴۳	۴۹	۵۶	۶۴	۷۲
۱۰	۱۱	۱۲	۱۴	۱۶	۱۸	۲۱	۲۵	۲۹	۳۴	۳۹	۴۵	۵۱	۵۸	۶۶	۷۴
۱۱	۱۲	۱۳	۱۵	۱۷	۱۹	۲۲	۲۶	۳۱	۳۶	۴۱	۴۷	۵۳	۶۰	۶۸	۷۷
۱۲	۱۳	۱۴	۱۶	۱۸	۲۰	۲۳	۲۷	۳۲	۳۷	۴۲	۴۸	۵۵	۶۲	۷۰	۷۹
۱۳	۱۴	۱۵	۱۷	۱۹	۲۲	۲۵	۲۹	۳۴	۳۸	۴۴	۵۰	۵۷	۶۴	۷۲	۸۲
۱۴	۱۵	۱۶	۱۸	۲۰	۲۳	۲۶	۳۰	۳۵	۴۰	۴۶	۵۲	۵۸	۶۶	۷۵	۸۴
۱۵	۱۶	۱۷	۱۹	۲۱	۲۴	۲۷	۳۱	۳۶	۴۱	۴۷	۵۴	۶۰	۶۸	۷۷	۸۶
۱۶	۱۷	۱۸	۲۰	۲۲	۲۵	۲۸	۳۳	۳۸	۴۳	۴۹	۵۶	۶۲	۷۰	۷۹	۸۹
۱۷	۱۸	۱۹	۲۱	۲۳	۲۶	۲۹	۳۴	۳۹	۴۴	۵۰	۵۷	۶۴	۷۲	۸۱	۹۱
۱۸	۱۹	۲۰	۲۲	۲۴	۲۷	۳۰	۳۵	۴۰	۴۵	۵۲	۵۹	۶۶	۷۴	۸۳	۹۴
۱۹	۲۰	۲۲	۲۳	۲۶	۲۸	۳۲	۳۶	۴۲	۴۷	۵۳	۶۰	۶۸	۷۶	۸۶	۹۶
۲۰	۲۱	۲۳	۲۴	۲۷	۲۹	۳۳	۳۷	۴۳	۴۸	۵۵	۶۲	۷۰	۷۸	۸۸	۹۸
۲۱	۲۲	۲۴	۲۶	۲۸	۳۰	۳۴	۳۹	۴۵	۵۰	۵۷	۶۴	۷۲	۸۰	۹۰	
۲۲	۲۳	۲۵	۲۷	۲۹	۳۲	۳۵	۴۰	۴۶	۵۱	۵۸	۶۶	۷۴	۸۲	۹۲	
۲۳	۲۴	۲۶	۲۸	۳۰	۳۳	۳۶	۴۲	۴۸	۵۳	۶۰	۶۸	۷۶	۸۴	۹۵	
۲۴	۲۵	۲۷	۲۹	۳۱	۳۴	۳۸	۴۳	۴۹	۵۵	۶۱	۷۰	۷۷	۸۶	۹۷	
۲۵	۲۶	۲۸	۳۰	۳۲	۳۵	۳۹	۴۴	۵۰	۵۶	۶۲	۷۱	۷۹	۸۸	۹۹	
بالاتر از ۲۵	**تبصره ۵۰-۴-۳- میزان درصد وزن ترمز قطارهای باری در مسیرهایی با شیب بالای ۲۵ در هزار، حداقل ۵۲ درصد و حداکثر سرعت ۴۵ کیلومتر بر ساعت برای خط ترمز ۱۰۰۰ متر تعیین می گردد.**														

۳۱- جدول درصد وزن ترمز مورد نیاز برای قطارهای مسافری تا سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت برای خط ترمز ۱۲۰۰ متر

درصد وزن ترمز مورد نیاز برای قطارهای مسافری تا سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت برای خط ترمز ۱۲۰۰ متر

شیب / سرعت	۲۰	۲۵	۳۰	۳۵	۴۰	۴۵	۵۰	۵۵	۶۰	۶۵	۷۰	۷۵	۸۰	۸۵	۹۰	۹۵	۱۰۰	۱۰۵	۱۱۰	۱۱۵	۱۲۰	۱۲۵	۱۳۰	۱۳۵	۱۴۰	۱۴۵	۱۵۰	۱۵۵	۱۶۰
۰	۶	۶	۶	۶	۶	۶	۶	۸	۱۰	۱۳	۱۷	۲۱	۲۵	۳۰	۳۶	۴۱	۴۷	۵۳	۵۹	۶۷	۷۴	۸۲	۹۰	۱۰۰	۱۱۱	۱۲۳	۱۳۶	۱۴۹	۱۶۲
۱	۶	۶	۶	۶	۶	۶	۶	۹	۱۲	۱۴	۱۸	۲۲	۲۶	۳۱	۳۸	۴۳	۴۸	۵۴	۶۱	۶۸	۷۵	۸۴	۹۱	۱۰۲	۱۱۳	۱۲۵	۱۳۸	۱۵۱	۱۶۴
۲	۶	۶	۶	۶	۶	۶	۸	۱۰	۱۴	۱۵	۱۹	۲۳	۲۸	۳۲	۳۹	۴۴	۵۰	۵۶	۶۲	۷۰	۷۷	۸۶	۹۳	۱۰۴	۱۱۵	۱۲۷	۱۴۰	۱۵۳	۱۶۶
۳	۶	۶	۶	۶	۶	۷	۹	۱۲	۱۵	۱۷	۲۰	۲۴	۲۹	۳۳	۴۱	۴۵	۵۲	۵۷	۶۴	۷۲	۷۹	۸۷	۹۴	۱۰۶	۱۱۷	۱۲۹	۱۴۲	۱۵۵	۱۶۸
۴	۶	۶	۶	۶	۷	۸	۱۰	۱۳	۱۶	۱۸	۲۱	۲۶	۳۱	۳۴	۴۲	۴۷	۵۳	۵۸	۶۶	۷۳	۸۰	۸۹	۹۶	۱۰۸	۱۱۹	۱۳۱	۱۴۴	۱۵۷	۱۷۰
۵	۶	۶	۶	۶	۸	۹	۱۱	۱۴	۱۷	۲۰	۲۳	۲۷	۳۲	۳۶	۴۳	۴۸	۵۵	۶۰	۶۸	۷۴	۸۲	۹۱	۹۸	۱۱۰	۱۲۱	۱۳۳	۱۴۶	۱۵۹	۱۷۳
۶	۶	۶	۶	۷	۹	۱۰	۱۲	۱۵	۱۸	۲۱	۲۴	۲۸	۳۳	۳۷	۴۴	۵۰	۵۶	۶۱	۶۹	۷۵	۸۳	۹۳	۱۰۰	۱۱۲	۱۲۳	۱۳۵	۱۴۸	۱۶۱	۱۷۵
۷	۶	۶	۶	۷	۱۰	۱۱	۱۳	۱۶	۱۹	۲۲	۲۶	۲۹	۳۵	۳۸	۴۵	۵۱	۵۷	۶۳	۷۱	۷۷	۸۵	۹۴	۱۰۲	۱۱۴	۱۲۵	۱۳۷	۱۵۰	۱۶۳	۱۷۷
۸	۶	۶	۷	۸	۱۰	۱۲	۱۴	۱۷	۲۰	۲۳	۲۷	۳۱	۳۶	۴۰	۴۶	۵۳	۵۸	۶۴	۷۲	۷۹	۸۷	۹۶	۱۰۴	۱۱۶	۱۲۷	۱۳۹	۱۵۲	۱۶۵	۱۷۹
۹	۷	۷	۸	۹	۱۱	۱۳	۱۵	۱۸	۲۱	۲۴	۲۸	۳۲	۳۷	۴۱	۴۸	۵۴	۶۰	۶۶	۷۳	۸۱	۸۸	۹۷	۱۰۶	۱۱۸	۱۲۹	۱۴۱	۱۵۵	۱۶۸	۱۸۱
۱۰	۷	۸	۹	۱۰	۱۲	۱۴	۱۵	۱۸	۲۱	۲۵	۲۹	۳۳	۳۸	۴۲	۴۹	۵۵	۶۱	۶۷	۷۴	۸۲	۸۹	۹۸	۱۰۷	۱۱۹	۱۳۱	۱۴۳	۱۵۷	۱۷۰	۱۸۳
۱۱	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۳	۱۵	۱۷	۱۹	۲۲	۲۶	۳۰	۳۴	۳۹	۴۴	۵۰	۵۶	۶۳	۶۹	۷۶	۸۳	۹۱	۱۰۰	۱۰۹	۱۲۱	۱۳۳	۱۴۵	۱۵۹	۱۷۲	۱۸۵
۱۲	۸	۹	۱۰	۱۲	۱۴	۱۵	۱۸	۲۰	۲۳	۲۷	۳۱	۳۵	۴۰	۴۵	۵۱	۵۷	۶۴	۷۰	۷۷	۸۴	۹۲	۱۰۱	۱۱۰	۱۲۳	۱۳۵	۱۴۷	۱۶۱	۱۷۴	۱۸۷
۱۳	۹	۱۰	۱۱	۱۳	۱۴	۱۶	۱۹	۲۱	۲۴	۲۸	۳۲	۳۷	۴۲	۴۷	۵۳	۵۸	۶۵	۷۲	۷۹	۸۵	۹۳	۱۰۲	۱۱۲	۱۲۵	۱۳۷	۱۴۹	۱۶۳	۱۷۶	۱۹۰
۱۴	۹	۱۱	۱۱	۱۴	۱۵	۱۷	۱۹	۲۲	۲۵	۲۹	۳۳	۳۸	۴۳	۴۸	۵۴	۵۹	۶۶	۷۳	۸۰	۸۷	۹۴	۱۰۳	۱۱۴	۱۲۷	۱۳۹	۱۵۱	۱۶۵	۱۷۸	۱۹۲
۱۵	۱۰	۱۱	۱۲	۱۴	۱۵	۱۸	۲۰	۲۳	۲۶	۳۰	۳۴	۳۹	۴۴	۴۹	۵۵	۶۰	۶۷	۷۴	۸۱	۸۸	۹۶	۱۰۵	۱۱۵	۱۲۹	۱۴۱	۱۵۳	۱۶۷	۱۸۰	۱۹۴
۱۶	۱۱	۱۲	۱۳	۱۵	۱۶	۱۹	۲۱	۲۴	۲۷	۳۱	۳۶	۴۰	۴۵	۵۰	۵۶	۶۲	۶۸	۷۶	۸۲	۹۰	۹۸	۱۰۷	۱۱۷						
۱۷	۱۱	۱۳	۱۴	۱۵	۱۷	۱۹	۲۲	۲۵	۲۸	۳۲	۳۷	۴۱	۴۶	۵۱	۵۷	۶۳	۶۹	۷۷	۸۳	۹۱	۱۰۰	۱۰۹	۱۱۸						
۱۸	۱۲	۱۴	۱۵	۱۶	۱۸	۲۱	۲۳	۲۶	۳۰	۳۴	۳۸	۴۳	۴۸	۵۳	۵۹	۶۵	۷۰	۷۹	۸۵	۹۳	۱۰۲	۱۱۱	۱۲۰						
۱۹	۱۳	۱۴	۱۵	۱۷	۱۸	۲۲	۲۳	۲۷	۳۱	۳۵	۳۹	۴۴	۴۹	۵۴	۶۰	۶۶	۷۲	۸۰	۸۶	۹۵	۱۰۴	۱۱۳	۱۲۲						
۲۰	۱۴	۱۵	۱۶	۱۸	۱۹	۲۳	۲۴	۲۸	۳۲	۳۶	۴۰	۴۵	۵۰	۵۵	۶۱	۶۷	۷۳	۸۱	۸۸	۹۶	۱۰۵	۱۱۴	۱۲۳						
۲۱	۱۵	۱۶	۱۷	۱۹	۲۰	۲۴	۲۵	۲۹	۳۳	۳۷	۴۱	۴۶	۵۱	۵۷	۶۲	۶۸	۷۴	۸۲	۸۹	۹۸	۱۰۸	۱۱۶	۱۲۷						
۲۲	۱۵	۱۶	۱۷	۱۹	۲۱	۲۴	۲۶	۳۰	۳۴	۳۸	۴۲	۴۷	۵۲	۵۸	۶۳	۶۹	۷۵	۸۳	۹۰	۹۹	۱۰۹	۱۱۹	۱۲۹						
۲۳	۱۶	۱۷	۱۸	۲۰	۲۱	۲۵	۲۷	۳۱	۳۵	۳۹	۴۴	۴۸	۵۳	۵۹	۶۵	۷۰	۷۷	۸۴	۹۲	۱۰۰	۱۱۰	۱۲۰	۱۳۰						
۲۴	۱۶	۱۸	۱۹	۲۱	۲۲	۲۶	۲۸	۳۲	۳۶	۴۰	۴۵	۴۹	۵۴	۶۰	۶۶	۷۱	۷۹	۸۶	۹۴	۱۰۲	۱۱۱	۱۲۱	۱۳۲						
۲۵	۱۷	۱۸	۲۰	۲۲	۲۳	۲۷	۲۹	۳۳	۳۷	۴۱	۴۶	۵۰	۵۵	۶۱	۶۷	۷۳	۸۰	۸۷	۹۵	۱۰۳	۱۱۲	۱۲۲	۱۳۳						
۲۶	۱۸	۱۹	۲۱	۲۳	۲۴	۲۸	۳۰	۳۴	۳۸	۴۲	۴۷	۵۱	۵۶	۶۲	۶۸	۷۴	۸۲	۸۹	۹۶	۱۰۴	۱۱۳	۱۲۳	۱۳۴						
۲۷	۱۹	۲۰	۲۲	۲۴	۲۵	۲۹	۳۱	۳۵	۳۹	۴۳	۴۸	۵۲	۵۸	۶۴	۶۹	۷۶	۸۳	۹۱	۹۸	۱۰۶	۱۱۴	۱۲۴	۱۳۵						
۲۸	۱۹	۲۱	۲۲	۲۴	۲۵	۲۹	۳۲	۳۶	۴۰	۴۴	۴۹	۵۴	۵۹	۶۵	۷۰	۷۸	۸۴	۹۲	۹۹	۱۰۷	۱۱۵	۱۲۵	۱۳۶						
۲۹	۲۰	۲۱	۲۳	۲۵	۲۶	۳۰	۳۳	۳۷	۴۱	۴۶	۵۰	۵۵	۶۱	۶۷	۷۱	۷۹	۸۶	۹۴	۱۰۰	۱۰۹	۱۱۷	۱۲۷	۱۳۸						
۳۰	۲۰	۲۲	۲۳	۲۵	۲۷	۳۱	۳۴	۳۸	۴۲	۴۷	۵۱	۵۶	۶۲	۶۸	۷۳	۸۰	۸۷	۹۵	۱۰۲	۱۱۰	۱۱۸	۱۲۸	۱۳۹						

۳۲- جدول وزن ترمز و وزن لکوموتیو

مدل لکوموتیو	وزن لکوموتیو	وزن ترمز لکوموتیو		ملاحظات
		گرم	سرد	
ER24PC	۸۵	۱۲۷	۸۵	زیمنس
C30-7	۱۳۲	۸۲	۳۰	GE سری بالا
U30C	۱۲۰	۶۹	۲۵	GE سری پایین
GT26CW	۱۲۰	۸۳	۳۰	GM سنگین شامل سری ۷۰۰۰
GT26CW-3	۱۲۰	۶۶	۳۲	GM سنگین با ترمز کنور
AD43C	۱۲۳	۶۸	۶۸	آلستوم
MAP24	۱۲۹	۶۰	۶۰	مپنا
DF8BI	۱۳۸	۵۳	۵۳	چینی
DF8DI	۱۳۵	۶۱	۶۱	چینی با ترمز کنور
CDN10	۱۳۸	۶۲	۶۲	چینی با ترمز کنور
G22	۷۵	۵۰	۱۷	
G18	۶۵	۴۳	۱۵	
G16	۱۰۳	۷۰	۲۵	
G12	۷۷	۵۱	۱۸	
G8	۷۳	۵۰	۱۷	

۳۳-دفتر تحویل تحول قطار نتظیمی

راه آهن جمهوری اسلامی ایران

دفتر تحویل و تحول قطار تنظیمی

نوع قطار : قطار مسافری ☐ قطار باری ☐ شماره لکوموتیو .....

نام ایستگاه : ..... حرکت به طرف ایستگاه : .....

مشخصات قطار تنظیمی برای بازدید فنی و صدور جواز آزمایش ترمز: خط تنظیمی.....

تعداد ..... واگن ، وزن کل ..... تن، طول .....متر

تعداد واگن باردار ....

تعداد واگن خالی ....

تاریخ تحویل..... ساعت تحویل .....

تحویل دهنده: مسئول وقت ایستگاه تحویل گیرنده: متصدی بازدید / بازرس فنی

نام و امضاء نام و امضاء

نظریه فنی متصدی بازدید:

قطار تنظیمی از نظر فنی بازدید کامل شد ☐

واگن شماره ..... به علت ..... از قطار منفصل گردید .

واگن شماره ..... به علت ..... از قطار منفصل گردید .

واگن شماره ..... به علت ..... از قطار منفصل گردید .

واگن شماره ..... به علت ..... از قطار منفصل گردید .

- پس از انفصال واگن های مذکور عملیات آزمایش ترمز انجام و جواز آزمایش ترمز صادر گردید .

تاریخ تحویل ..... ساعت تحویل .....

تحویل دهنده: متصدی بازدید / بازرس فنی تحویل گیرنده: مسئول وقت ایستگاه

نام و امضاء نام و امضاء

۳۴- جدول سرعت لکوموتیو منفرد

سرعت لکوموتیوهای منفرد در حالت کابین به جلو

لکوموتیو	سرعت تا شیب ۱۵ در هزار km/h	سرعت بالاتر از ۱۵ در هزار km/h
GM , GT۲۶ , GT۲۲ ، برقی و آلستوم	۸۰	۶۰
GE , G۱۲	۷۰	۵۵
DFI(چینی)	۵۰	۳۵
زیمنس	۱۰۰	۹۰

سرعت لکوموتیوهای منفرد در حالت موتور به جلو

لکوموتیو	سرعت تا شیب ۱۵ در هزار km/h	سرعت بالاتر از ۱۵ در هزار km/h
GM , GT۲۶ , GT۲۲	۶۰	۵۰
GE , G۱۲	۵۵	۴۵
زیمنس	۹۰	۸۰

۳۵- نمونه دفتر خرابی دستگاه میله راهنما



راه آهن جمهوری اسلامی ایران

دفتر خرابی دستگاه میله راهنما

تاریخ	شماره	کنترل ترافیک اداره کل راه آهن ایستگاه و ایستگاه ادارات سیر و حرکت، ارتباط و علایم الکتریکی، ایمنی و نظارت بر شبکه و معاون فنی و زیربنایی منطقه
گوینده :		با احترام به علت در بلاک بین ایستگاه و ایستگاه در ساعت دستور فرمایید تا رفع خرابی/نقص آن، کلیه وسایل نقلیه ریلی در بلاک مذکور با جواز راه آزاد تردد نمایند. در ضمن تعداد موجود میله راهنما عدد در سمت ایستگاه می باشد که آخرین میله راهنما وارد/خارج شده به تعداد عدد می باشد.
گیرنده :		
مخابره :		
تایید به :		امضا :
کنترل :		

تاریخ	شماره	کنترل ترافیک اداره کل راه آهن ایستگاه و ایستگاه ادارات سیر و حرکت، ارتباط و علایم الکتریکی، ایمنی و نظارت بر شبکه و معاون فنی و زیربنایی منطقه
گوینده :		با احترام پیرو تلفنگرام شماره مورخ مامور ارتباط شرکت دستگاه فوق را مرمت/رفع نقص نمود. خواهشمند است کلیه وسایل نقلیه ریلی در بلاک مذکور با میله راهنما تردد نمایند.
گیرنده :		
مخابره :		
تایید به :		امضا :
کنترل :		

تاریخ	شماره	کنترل ترافیک اداره کل راه آهن ایستگاه و ایستگاه ادارات سیر و حرکت، ارتباط و علایم الکتریکی، ایمنی و نظارت بر شبکه و معاون فنی و زیربنایی منطقه
گوینده :		با احترام به علت در بلاک بین ایستگاه و ایستگاه در ساعت دستور فرمایید تا رفع خرابی/نقص آن، کلیه وسایل نقلیه ریلی در بلاک مذکور با جواز راه آزاد تردد نمایند. در ضمن تعداد موجود میله راهنما عدد در سمت ایستگاه می باشد که آخرین میله راهنما وارد/خارج شده به تعداد عدد می باشد.
گیرنده :		
مخابره :		
تایید به :		امضا :
کنترل :		

تاریخ	شماره	کنترل ترافیک اداره کل راه آهن ایستگاه و ایستگاه ادارات سیر و حرکت، ارتباط و علایم الکتریکی، ایمنی و نظارت بر شبکه و معاون فنی و زیربنایی منطقه
گوینده :		با احترام پیرو تلفنگرام شماره مورخ مامور ارتباط شرکت دستگاه فوق را مرمت/رفع نقص نمود. خواهشمند است کلیه وسایل نقلیه ریلی در بلاک مذکور با میله راهنما تردد نمایند.
گیرنده :		
مخابره :		
تایید به :		امضا :
کنترل :		

۳۶-دفتر خرابی علائم ایستگاه

اداره کل راه آهن : صفحه

دفتر تلفنگرام خرابی علائم الکتریکی ایستگاه : تحت پوشش مرکز CTC/RC :

مشخصات تلفنگرام	موضوع تلفنگرام	موافقت کنترل جهت استفاده از پروانه راه آزاد
تاریخ تلفنگرام شماره تلفنگرام ایستگاه تلفنگرام دهنده نام اپراتور محلی مرکز فرماندهی نام اپراتور فرماندهی ساعت مخابره ساعت اعلام به مامور علائم گوینده ..... گیرنده	کنترل ناحیه ، ادارات ، سیرو حرکت ، ایمنی و نظارت بر شبکه، ارتباطات و علائم الکتریکی مرکز فرماندهی : و ایستگاههای خرابی علائم الکتریکی به علت : کد خرابی : ۱- موافقت فرمایید تا رفع نقص علائم الکتریکی کلیه وسائط نقلیه ریلی با جواز راه آزاد تردد نمایند . ۲- با توجه به نوع خرابی و عدم نیاز به باز شدن اطاق رله سیر وسائط نقلیه ریلی با علائم انجام می شود. (مراتب جهت رفع خرابی توسط مامورین ذیربط) ..... ۳- با توجه به نوع خرابی دستور فرمایید ایستگاه به صورت محلی کنترل شود. ..... امضاء	شماره تلفنگرام تاریخ تلفنگرام مرکز فرماندهی : ایستگاههای : ۱-پاسخ شماره : تا رفع نقص تردد وسایل نقلیه با پروانه راه آزاد و حکم احتیاط از طرف کنترل با قید خط قبول موافقت می شود. ۲-پاسخ تلفنگرام شماره ..... موضوع جهت رفع نقص به..... اعلام و پیگیری گردید. ۳-پاسخ تلفنگرام شماره ..... با اداره ایستگاه به صورت محلی موافقت میشود کنترل وقت : ..... ساعت مخابره : ..... گیرندگان : .....
توضیح: در ایستگاه تحت پوشش مرکز CTC/RC توسط مرکز فرماندهی تکمیل و نیازی به ثبت توسط مامور علائم نمیباشد، مامور علائم موظف است تلفنگرام رفع خرابی را در دفتر تلفنگرام ایستگاه ثبت و به کنترل و مرکز فرماندهی مخابره نماید.		

اداره کل راه آهن :

صفحه

دفتر تلفنگرام خرابی علائم الکتریکی ایستگاه :

تحت پوشش مرکز CTC/RC:

رفع نقص علائم	موافقت کنترل جهت استفاده از سرویس علائم
شماره تلفنگرام تاریخ تلفنگرام بوسیله ایستگاه : با مرکز فرماندهی : به کنترل ناحیه ، ادارات ، حفاظت و ایمنی سیرو حرکت ، ارتباطات و علائم الکتریکی مرکز فرماندهی : ..... و ایستگاههای : ..... پیرو تلفنگرام شماره : .....خرابی دستگاه علائم الکتریکی بوسیله مامور علائم : ..... ویا : .....بر طرف موافقت فرمایید . وسائط نقلیه با توجه به علائم الکتریکی تردد نمایند . ساعت ورود مامور علائم : ..... ساعت خرابی علائم و یا ریست محور شمار : ..... ساعت مخابره به کنترل : ..... نام اپراتور محلی و یا فرماندهی : ..... شماره پلمب اتاق رله : ..... شماره پلمب جعبه هندل : ..... نام و امضاء مامور علائم نام و امضاء مسئول وقت ایستگاه / مرکزCTC/RC	شماره تلفنگرام تاریخ تلفنگرام دلیل فرماندهی و ایستگاههای : ..... پاسخ تلفنگرام شماره : .....باتردد وسایط نقلیه تحت سرویس علائم الکتریکی موافقت میگردد. نام کنترل وقت و امضاء : ..... ساعت مخابره : ..... گیرندگان : .....

۳۷- دفتر تلفنگرام مسدودی خط

راه آهن جمهوری اسلامی ایران

تلفنگرام مسدودی بلاک / خط

ایستگاه مسدود کننده	گیرندگان تلفنگرام :نام کنترل.....شماره تایید....
شماره تلفنگرام مسدودی بلاک / خط	کشیک ایستگاه مقابل.....
تاریخ مخابره ..... ساعت مخابره	کشیک مرکز CTC/RC.....
نام مخابره کننده ..... سمت	

منطقه مسدودی: خط شماره ..... ایستگاه بلاک ..... - ..... کیلومتر ..... تا کیلومتر .....

علت مسدودی .....

ساعت شروع مسدودی ..... ساعت خاتمه مسدودی ..... مدت زمان تمدید شده مسدودی .....

نام ماشین آلات عملیات کننده .....و.....و..... نام و امضا مسدود کننده خط..... سمت.....

نام مامور ایستگاه موقت .....

رونوشت: مدیرکل/معاون فنی – گروه ایمنی و نظارت بر شبکه – اداره سیرو حرکت – اداره علائم و ارتباطات الکتریکی – گروه نظارت خط

۳۸- تلفنگرام آزادی خط

راه آهن جمهوری اسلامی ایران

تلفنگرام آزادی بلاک / خط

ایستگاه آزادی خط/بلاک	گیرندگان تلفنگرام:نام نام نام کنترل.....شماره تایید.... کشیک ایستگاه مقابل..... کشیک مرکز CTC/RC..... .....
شماره تلفنگرام آزادی بلاک / خط	
تاریخ مخابره ..... ساعت مخابره	
نام مخابره کننده ..... سمت	

پیرو تلفنگرام شماره ..... با ورود ..... در ساعت ..... به ایستگاه ..... آزادی بلاک / خط.....و..... اعلام میگردد ضمنا تقلیل سرعت در بلاک فوق به شرح ذیل میباشد

.....

.....

نام و امضا مامور خط..... سمت..... .....

نام مامور ایستگاه موقت .....

رونوشت: مدیرکل/معاون فنی – گروه ایمنی و نظارت بر شبکه – اداره سیرو حرکت – اداره علائم و ارتباطات الکتریکی – گروه نظارت خط

۳۹- فرم تائیدیه آماده به کار بودن / عدم آماده به کار بودن ATC

فرم٤:

فرم ۴ – تائیدیه آماده به کار بودن ATC									
شماره وسیله کشنده :	خود کشش □	لکوموتیو □		سایر □	ایستگاه مبداء:	تاریخ:	ساعت:		
	وضعیت				نوع خرابی				
۱- تجهیزات On Board	سالم	□	معیوب	□					
۲- تطبیق قطر چرخ کارت باتداژ با واحدOn Board	دارد	□	ندارد	□					
۳- واحد نمایشگر	سالم	□	معیوب	□					
۴- واحد سرعت سنج	سالم	□	معیوب	□					
۵- آنتن های فرستنده و گیرندهٔ	سالم	□	معیوب	□					
تحویل دهنده(تکنسین ATC):	نام و نام خانوادگی :		امضاء و مهر		دیوی تعمیرات:		نام شرکت :		
تحویل گیرنده:	نام و نام خانوادگی :		امضاء و مهر						
راهبرتحویل گیرنده اول در مبدا	کد ملی	نام و نام خانوادگی	تاریخ و ساعت		:امضاء	سالم□	معیوب□		
راهبرتحویل گیرنده دوم:	کد ملی	نام و نام خانوادگی	تاریخ و ساعت		:امضاء	سالم□	معیوب□		
راهبرتحویل گیرنده سوم:	کد ملی	نام و نام خانوادگی	تاریخ و ساعت		:امضاء	سالم□	معیوب□		
راهبرتحویل گیرنده چهارم:	کد ملی	نام و نام خانوادگی	تاریخ و ساعت		:امضاء	سالم□	معیوب□		
راهبرتحویل گیرنده پنجم:	کد ملی	نام و نام خانوادگی	تاریخ و ساعت		:امضاء	سالم□	معیوب□		
تحویل به دیوی مقصد:	سالم□	معیوب□	تاریخ و ساعت		:امضاء	ایستگاه مقصد:			
شرح ایرادات مشاهده شده توسط راهبران که موجب تحویل معیوب به گیرنده بعدی/دیو گردیده:							شماره و تاریخ تلفنگرام:		
۱-									
۲-									
۳-									
این برگه بایستی تا مقصد حفظ و بهمراه دفترچه تعمیرات لکوموتیو ،تحویل دپو گردد.									
نام تحویل گیرنده سیستم (سالم/معیوب)در مقصد:							تاریخ و ساعت رفع عیب:		
تکنیسین ATC تائید کننده آماده به کار بودن On Board در مقصد:		نام و نام خانوادگی:		تاریخ و ساعت:					

۴۰-فرم خطای ثبت شده ATC

توضیحات: خاموش شدن واحد On Board به علت خرابی علائم الکتریکی لازم به ثبت در این برگه نمی باشد.

فرم ۵

درخواست	شماره تلفنگرام :.....		به وسیله RC/ CTC/ ایستگاه: .....به کنترل ترافیک منطقه .....
	راهبر قطار	RC/CTC/..... ایستگاه.....	رونوشت: معاون بهره‌برداری و ناوگان، ادارات سیروحرکت، ایمنی و نظارت بر شبکه و کنترل ناوگان
	تاریخ: ساعت: تاریخ و ساعت مخابره:.....		احتراماً ATC لکوموتیو/خودکشش ..... حامل قطارکد ..... به علت.....در ایستگاه .... / بلاک زوج /فرد و بلاک میانی شماره (IB)..... متوقف و قابل بهره-برداری نمی‌باشد، لذا منتظر کسب دستور می‌باشد.
	گوینده: گیرنده کنترل: ساعت مخابره:	درخواست دهنده:	رییس قطار: مسئول وقت ایستگاه/ اپراتور RC/CTC:

موافقت	شماره تلفنگرام مجوز از کنترل ترافیک منطقه:.....		از کنترل ترافیک:..... به مرکز CTC/ RC/ ایستگاه:.....
	تاریخ:		در پاسخ به تلفنگرام ..... به راهبر اجازه داده می‌شود ATC لکوموتیو/خودکشش شماره ..... را در ایستگاه ..... بلاک زوج /فرد / بلاک میانی(شماره IB) شماره .....غیرفعال و تا محل دریافت کد روشن نمودن ATC و با رعایت مقررات ادامه سیر دهد. کشیک کنترل:.....(نام و نام خانوادگی) امضاء.....
	گوینده کنترل: گیرنده RC/ CTC / ایستگاه: تاریخ: ساعت مخابره:		

۴۱- فرم غیرفعال کردن ATC در بلاک/ایستگاه

<table>
<tr><td rowspan="3">درخواست دهنده
(قطار)</td><td colspan="2">شماره تلفنگرام : ....</td><td colspan="2">به مرکز CTC/RC یا ایستگاه : .....</td></tr>
<tr><td>نام و نام خانوادگی راهبر قطار:</td><td>به : مرکز CTC/RC...
یا به: ایستگاه ....</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>تاریخ : ساعت مخابره:</td><td colspan="3">با احترام ATC لکوموتیو/خودکشش ..... حامل قطار شناسه ..... به علت ..... در ایستگاه ..... بلاک زوج/ بلاک فرد/ کیلومتر ..... یا بلاک میانی شماره (IB) ..... متوقف و قابل بهره برداری نمی باشد، لذا منتظر کسب دستور می باشد.</td></tr>
<tr><td colspan="2">نام و نام خانوادگی گوینده:
نام و نام خانوادگی گیرنده:
ساعت مخابره:</td><td>درخواست دهنده:
امضاء .....</td><td colspan="2">نام و نام خانوادگی رئیس قطار:
مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه یا مرکز CTC/RC :</td></tr>
<tr><td rowspan="4">درخواست دهنده
(ایستگاه/مرکز CTC/RC)</td><td colspan="2">شماره تلفنگرام : ....</td><td colspan="2">به وسیله مرکز CTC/RC /ایستگاه : ..... به کنترل ترافیک منطقه .....
رونوشت: معاون بهره برداری و ناوگان،ادارات سیروحرکت،ایمنی و نظارت بر شبکه و کنترل ناوگان و رئیس قطار مسافری</td></tr>
<tr><td colspan="2">نام و نام خانوادگی مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه:
یا
نام و نام خانوادگی مرکز CTC/RC:</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="2">تاریخ : ساعت مخابره:</td><td colspan="2">ATC لکوموتیو/خودکشش ..... حامل قطار شناسه ..... به علت ..... در ایستگاه ..... بلاک زوج/بلاک فرد/کیلومتر ..... یا بلاک میانی شماره (IB) ..... متوقف و قابل بهره برداری نمی باشد، لذا منتظر کسب دستور می باشد.</td></tr>
<tr><td colspan="2">نام و نام خانوادگی گوینده :
نام و نام خانوادگی گیرنده:
ساعت مخابره:</td><td>درخواست دهنده:
امضاء .....</td><td colspan="2">نام و نام خانوادگی مسئول/متصدی ترافیک ایستگاه یا مرکز CTC/RC:</td></tr>
<tr><td rowspan="3">موافقت کننده
(کنترل ترافیک)</td><td colspan="2">شماره تلفنگرام مجوز از کنترل ترافیک منطقه : ....
به : مرکز CTC/RC...
یا به: ایستگاه ....</td><td colspan="2">از کنترل ترافیک: .....
به مرکز CTC/RC /ایستگاه : .....</td></tr>
<tr><td colspan="2">تاریخ : ساعت مخابره:</td><td colspan="2">در پاسخ به تلفنگرام .... اجازه داده می شود ATC لکوموتیو/خودکشش ..... حامل قطار شناسه ..... را در ایستگاه ..... بلاک زوج/بلاک فرد/ کیلومتر ..... یا بلاک میانی شماره (IB) ..... غیرفعال و تا دریافت کد روشن نمودن ATC و با رعایت مقررات ادامه سیر دهد.
نام و نام خانوادگی کشیک کنترل: .....
امضاء .....</td></tr>
</table>

۴۲-جدول کلاس و زیرکلاس مواد(کالاهای) خطرناک

کلاس و زیرکلاس مواد(کالاهای) خطرناک			
کلاس	عنوان	زیرکلاس	عنوان
1	مواد منفجره و محصولات حاوی مواد منفجره	1-1	مواد و فرآورده های دارای خطر انفجار توده‌ای
		1-2	مواد و فرآورده های دارای خطر پرتاب در هنگام انفجار، با خطر انفجار توده‌ای
		1-3	مواد و محصولاتی که دارای خطر آتش گرفتن و نیز خطر جزیی انفجار یا پرتاب یا همه با هم بوده ولی خطر انفجار توده‌ای ندارند
		1-4	مواد و محصولاتی که در صورت احتراق یا آغازگری در هنگام حمل دارای خطر جزیی انفجار می باشند
		1-5	مواد دارای خطر انفجار توده ای، دارای حساسیت پایین که در شرایط معمولی حمل و نقل، امکان ضعیفی برای آغازگری یا انتقال وضعیت حریق به انفجار در آنها وجود داشته و محصولاتی که فقط دارای مواد منفجر کننده با حساسیت بسیار کم باشندکه باعث حریق ناگهانی نشوند
		1-6	محصولات دارای حساسیت بسیار پایین که خطر انفجار توده‌ای ندارند. این محصولات فقط دارای مواد منفجره با حساسیت بسیار پایین بوده، احتمال آغازگری یا از هم پاشیدن ناگهانی در آن بسیار ناچیز است
2	گازهای متراکم، مایع شده یا حل شده تحت فشار	2-1	گازهای قابل اشتعال
		2-2	گازهای سمی
		2-3	گازهای اکسیدکننده
3	مایعات زود اشتعال		
4	جامدات زود اشتعال، موادخودافروز(خوداشتعال)، موادی که در واکنش با آب گازهای قابل اشتعال متصاعد می کنند	4-1	مواد جامد زوداشتعال
		4-2	مواد خودافروز(خود اشتعال)
		4-3	موادی که در واکنش با آب گازهای قابل اشتعال متصاعد می کنند
5	مواد اکسیدکننده و پراکسیدهای آلی	5-1	مواد اکسیدکننده
		5-2	پراکسیدهای آلی
6	مواد سمی و عفونی	6-1	مواد سمی
		6-2	مواد مسری(عفونی)
7	مواد رادیواکتیو		
8	موادسوزآور(سوزاننده) و خورنده		
9	سایر مواد و محصولات خطرناک		

۴۳- جدول فاصله واگن ها/کانتینرها از یکدیگر در تنظیم و آرایش یک قطار حامل کالای خطرناک به منظور حمل/مانور قطار

جدول فاصله واگن ها/کانتینرها از یکدیگر در تنظیم و آرایش یک قطار حامل کالای خطرناک به منظور حمل/مانور قطار(SMGS)

کلاس خطر (SMGS)		مواد منفجره	مواد منفجره با کمترین خطر انفجار	موادمنفجره با حساسیت کم	مواد منفجره با حساسیت بسیار کم	گازهای مایع، متراکم یا تحت فشار	مایعات زوداشتعال	جامدات زوداشتعال	مواد خوداشتعال		خطرناک در تماس با آب	مواد اکسیدکننده	پراکسیدهای آلی		مواد سمی	مواد مسری(عفونی)	مواد رادیواکتیو	مواد سوزآور و خورنده	سایر مواد خطرناک
		1	1-4	1-5	1-6	2-1, 2-2, 2-3	3	4-1	4-2	4-1 +1	4-3	5-1	5-2	5-2 +1	6-1	6-2	7A 7B 7C	8	9 , 9A
مواد منفجره	1			جدول بارگیری مشترک کالاهای خطرناک مختلف در یک واگن/کانتینر								4)							2)
مواد منفجره با کمترین خطر انفجار	1-4					1)	1)	1)	1)		1)	1)	1)		1)	1)	1)	1)	1)2)3
موادمنفجره با حساسیت کم	1-5																		2)
مواد منفجره با حساسیت بسیار کم	1-6																		2)
گازهای مایع، متراکم یا تحت فشار	2-1,2-2,2-3		1)			+					+				+	+		+	+
مایعات زوداشتعال	3		1)				+	+			+				+	+	+	+	+
جامدات زوداشتعال	4-1		1)				+	+	+		+				+	+	+	+	+
	4-1 +1									+									
مواد خوداشتعال	4-2		1)					+	+		+				+	+	+	+	+
خطرناک در تماس با آب	4-3		1)			+	+	+	+		+				+	+	+	+	+
مواد اکسیدکننده	5-1		1)	4)								+							
پراکسیدهای آلی	5-2		1)										+	+					
	5-2 +1												+	+					
مواد سمی	6-1		1)			+	+	+	+		+				+	+	+	+	+
مواد مسری(عفونی)	6-2		1)			+	+	+	+		+				+	+	+	+	+
مواد رادیواکتیو	7A,7B,7C		1)				+	+	+		+				+	+	+	+	+
مواد سوزآور و خورنده	8		1)			+	+	+	+		+				+	+	+	+	+
سایر مواد خطرناک	9, 9A	2)	1)2)3)	2)		+	+	+	+		+				+	+	+	+	+

راهنمای استفاده از جدول – پیوست ۴۳

A. ماده (کالای) خطرناکی که نام آن بیان شده است[1]

B. گروه یا دسته ای از مواد (کالاهای خطرناکی) با خطرات مشابه تعریف یا بیان شده اند[2]

C. گروه یا دسته ای از مواد (کالاهای خطرناک) با ماهیت شیمیایی یا فنی(Tecnical) که در جایی بیان نشده اند[3]

D. گروه یا دسته ای از مواد خطرناک که یک یا چند ویژگی مخاطره آمیز دارند و در جایی بیان نشده اند[4]

ورودی های B.، C. و D. به صورت تجمیعی[5]تعریف می شوند.

+ آرایش و تنظیم یک قطار با واگن ها/کانتینرهای حامل کالاهای خطرناک مجاز است.

(۱ آرایش و تنظیم یک قطار با واگن ها/کانتینرهای حامل گروه 1-4S با سایر کالاهای عادی مجاز است.

(۲ آرایش و تنظیم یک قطار با واگن ها/کانتینرهای حامل کالاهای خطرناک کلاس 1 با تجهیزات غریق و نجات کلاس 9 مجاز است.

(۳ آرایش و تنظیم یک قطار با واگن ها/کانتینرهای حامل تجهیزات ایمنی، مواد آتش بازی گروه 4-1، گروه سازگار G با تجهیزات ایمنی و چاشنی های الکتریکی کلاس 9 مجاز است.

(٤ آرایش و تنظیم یک قطار با واگن ها/کانتینرهای حامل مواد منفجره(بجز UN 0083 گروه C) با نیترات آمونیوم و نیترات های آمونیوم(به صورت ژل، امولسیون یا سوسپانسیون) و نیترات های فلزات قلیایی مجاز است.

---

1 Single enteries

2 Generic enteries

3 Specific n.o.s enteries

4 Genral n.o.s enteries

5 Collective enteries

۴۴- جدول ۲۱ ستونی کالاهای خطرناک (SMGS)

جدول(A) - جدول ۲۱ ستونی کالاهای خطرناک SMGS

1	2	3		4	5	6	7		8	9		10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21		
									پالت و بسته بندی			مخزن سیار یا کانتینرهای فله بر		مخازن				شرایط خاص حمل					توضیحات تکمیلی در بارنامه		
		3a	3b				7a	7b	8	9a	9b												21a	21b	21c
شناسه UN	نام کالا و توصیفی از آن	شناسه کلاس کالا	شناسه طبقه بندی	گروه بسته بندی	برچسب علامت خطر	شرایط خاص(ویژه)	مقادیر محدود	معافیت ها(مقادیر استثنا)	الزامات بسته بندی	شرایط ویژه بسته بندی	الزامات بسته بندی مشترک	الزامات حمل و نقل در مخازن سیار و فله برها	شرایط خاص مخزن فله بر و مخزن سیار	شناسه مخازن	شرایط خاص مخازن		طبقه بندی (گروه) حمل و نقلی	شرایط ویژه واگن های دربست(حمل عدل های بار)	شرایط ویژه واگن های فله بر(حمل فله ای یا پودری)	شرایط ویژه بارگیری، تخلیه، نگهداری و ارسال		شماره شناسایی خطر	شماره کارت احتیاطی	تعداد حایل با لکوموتیو/کشنده	رهاسازی در تپه مانوری
	3.1.2	2.2	2.2	2.1.1.3	5.2.2	3.3	3.4	3.5.1.2	4.1.4	4.1.4	4.1.10	4.2.5.2, 7.3.2	4.2.5.3	4.3	4.3.5, 6.8.4		1.1.3.6	7.2.4	7.3.3	7.5.11		5.3.2.3	5.4.1, 7.5.3.12	5.4.1, 7.5.3.2	5.4.1, 7.5.6
0222	نیترات آمونیوم	1	1.1D		1(+13)	370	0	E0	P112b P112c IBC100	PP47 B3 B17	MP20						1	W2 W3		CW1		1.1D			
0500	چاشنی غیرالکتریکی	1	1.4S		1.4	347	0	E0	P131		MP23						4	W2		CW1		1.4S			

۴۵- جدول ۲۰ ستونی کالاهای خطرناک (RID)

جدول (A) - جدول ۲۰ ستونی کالاهای خطرناک RID

1	2	3		4	5	6	7		8	9		10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
		3a	3b				7a	7b		9a	9b											
شناسه (UN(ONU	نام کالا و توصیفی از آن	شناسه کلاس کالا	شناسه طبقه بندی	گروه بسته بندی	برچسب علامت خطر	شرایط خاص(ویژه)	مقادیرمحدود	معافیت ها(مقادیر استثنا)	الزامات بسته بندی	شرایط ویژه بسته بندی	الزامات بسته بندی مشترک	الزامات حمل و نقل در مخازن سیار و فله برها	شرایط خاص مخزن فله بر و مخزن سیار	شناسه مخازن	شرایط خاص مخازن		طبقه بندی (گروه) حمل و نقلی	شرایط ویژه واگن های دربست(حمل عدل های بار)	شرایط ویژه واگن های فله بر(حمل فله ای یا پودری)	شرایط ویژه بارگیری، تخلیه، نگهداری و ارسال	بسته های سریع(اکسپرس)	شماره شناسایی خطر
	3.1.2	2.2	2.2	2.1.1.3	5.2.2	3.3	3.4, 3.5.1.2	3.5.1.2	4.1.4	4.1.4	4.1.10	4.2.5.2	4.2.5.3	4.3	4.3.5, 6.8.4		1.1.3.1c	7.2.4	7.3.3	7.5.11	7.6	3.1.2
0222	نیترات آمونیوم	1	1.1D		1(+13)	370	0	E0	P112b P112c IBC100	PP47 B3 B17	MP20						1	W2 W3		CW1		1.1D
0500	چاشنی غیرالکتریکی	1	1.4S		1.4	347	0	E0	P131		MP23						4	W2		CW1	CE1	1.4S

(ادامه پیوست ٤٤) - راهنمای جدول A(SMGS)

ستون(١) : شناسه UN

شماره ای چهار رقمی است که سازمان ملل به یک ماده خطرناک یا به گروهی از مواد خطرناک تخصیص داده است.

ستون (٢) : نام و شرح(توصیفی) از ماده خطرناک

نام و شرحی از ماده خطرناک در این ستون درج می شود.

ستون (٣a) : کلاس ماده(کالای) خطرناک

شماره کلاس ماده (کالای) خطرناک در این ستون درج شده است.

ستون (٣b) : شناسه طبقه بندی

شناسه کلاس (١ تا ٩) و زیر کلاس ماده (کالای) خطرناک در این ستون مطابق پیوست ٣٤ درج شده است.

ستون (٤) : گروه بسته بندی

شماره گروه بسته بندی مطابق پیوست ٣٩ درج شده است.

ستون (٥) : برچسب علائم خطر

نوع برچسب علائم خطر مربوط به کلاس و زیر کلاس مطابق پیوست ٣٨ در این ستون درج شده است.

ستون (٦) : شرایط خاص(ویژه)

شناسه مشخص کننده شرایط خاص ستون های (١) تا (٥) در این ستون درج می گردد. چنانچه این ستون خالی باشد، هیچ شرط خاصی برای ستون های ١ تا ٥ وجود ندارد.

ستون (٧a) : مقادیر محدود

شامل محدودیت هایی در میزان یا مقدار کالای خطرناک در بسته بندی ها یا در حمل می باشد.

ستون (٧b) : معافیت ها(مقادیر استثنا)

شامل یک شناسه حرفی-عددی در معانی زیر است:

E0 نشان دهنده این است که هیچ استثنا و معافیتی وجود ندارد.

شناسه های حرفی-عددی دیگری که با حرف "E" شروع می شوند، نشاندهنده این است که اگر شرایط بند ٣,٥ کاملا برآورده شود، شرایط SMGS قابل اعمال نیست.

ستون (٨) : الزامات بسته بندی

شامل یک شناسه حرفی-عددی از الزامات بسته بندی برای کالا(های) خطرناک است.

ممکن است با یک حرف "P" (الزامات بسته بندی و ظروف آن) بجز IBCها و بسته بندی هایی در مقیاس بزرگ یا "R" (الزامات بسته بندی فلزات نازک) یا با حروف"IBC" (الزامات بسته بندی IBCها) یا "LP" (الزاماتی برای بسته بندی هایی در مقیاس بزرگ) شروع شود.

چنانچه هر کدام از شناسه هایی که با (IBC, LP, R, P) شروع می شوند، در این ستون درج نشده باشد، یعنی نباید به آن شکل بسته بندی و حمل شود.

نکته: با توجه به ستون (۹a) (شرایط خاص بسته بندی) ممکن است شرایط فوق تغییر نماید.

ستون (۹a) : شرایط خاص(ویژه) بسته بندی

شامل یک شناسه حرفی-عددی به منظور اعمال شرایط خاص در بسته بندی می باشد.

ممکن است با حروف"PP" یا "RR" (شرایط خاص بسته بندی و ظروف آن بجز IBCها و بسته بندی هایی در مقیاس بزرگ) یا با "B" یا "BB"(افزودن شرایط خاص برای بسته بندی IBCها) یا با "L" یا "LL" (افزودن شرایط خاص برای بسته بندی هایی در مقیاس بزرگ) شروع شوند.

چنانچه هر کدام از شناسه هایی که با(PP, RR, B, BB, LL, L)شروع می شوند در این ستون نباشد، هیچکدام از شرایط خاص بسته بندی فهرست شده در انتهای الزامات بسته بندی مرتبط نباید اعمال شود.

ستون (۹b) : الزامات بسته بندی مشترک

شامل یک شناسه حرفی-عددی است که با "MP"(شرایط بسته بندی مشترک) شروع می شود.

چنانچه ستون ۹b خالی باشد یعنی تنها باید الزامات عمومی(کلی) اعمال شود.

ستون (۱۰) : الزامات حمل و نقل در مخازن سیار و فله برها

شامل یک شناسه حرفی-عددی است که به الزامات مخزن سیار ارجاع می شود و نشاندهنده حداقل شرایط مورد پذیرش برای حمل مواد خطرناک در مخازن سیار است.

چنانچه این ستون خالی باشد یعنی حمل این ماده خطرناک در مخازن سیار مجاز نیست مگر اینکه مرجع صلاحیت دار دیگری آن را با شرایطی پذیرش نماید.

نکته: شرایط خاص ستون(۱۱) می تواند الزامات فوق را تغییر دهد.

ستون (۱۱) : شرایط خاص مخزن فله بر و مخزن سیار

شامل یک شناسه حرفی- عددی است که نشاندهنده شرایط خاص مخزن سیار علاوه بر رعایت الزامات آن است. شناسه حرفی- عددی ممکن است با حروف "TP" (شرایط خاص برای استفاده از مخزن های سیار) شروع شود.

ستون (۱۲) : شناسه مخزن

شامل یک شناسه حرفی-عددی است که نشاندهنده نوع مخزن است و نشاندهنده حداقل شرایط مورد پذیرش برای حمل مواد خطرناک در مخازن است. در صورتی که این ستون خالی باشد به این معنی است که این کالای خطرناک نباید در مخزن حمل شود.

در صورتیکه شناسه مخزن برای مایعات(L) و جامدات(S) درج شده باشد به این معنی است که ماده خطرناک را می توان بصورت مایع یا مذاب در مخزن حمل کرد ولی اگر برای یک ماده جامد، فقط شناسه مخزن برای حمل مایعات درج شده باشد، به این معنی است که این ماده را تنها می توان بصورت مایع در مخزن حمل کرد.

درج حرف "M" بعد از شناسه مخزن، نشان دهنده این است که این ماده می تواند در واگن های امداد و نجات[6]نیز حمل شود.

درج علامت "+" بعد از شناسه مخزن، نشان دهنده این است که استفاده از مخزن برای حمل سایر مواد منوط به کسب مجوز می باشد.

---

6 Battery – Wagon

نکته : شرایط خاص(ویژه) مذکور در ستون(۱۳) می تواند باعث تغییر الزامات فوق شود.

ستون (۱۳) : شرایط خاص (ویژه) مخازن

یک شناسه حرفی-عددی است که نشان دهنده شرایط اضافه، علاوه بر شرایط کلی است.

درج حروف "TU" در ابتدای شناسه، نشاندهنده شرایط خاص برای استفاده از مخازن است.

درج حروف "TC" در ابتدای شناسه، نشاندهنده شرایط خاص برای ساخت مخازن است.

درج حروف "TE" در ابتدای شناسه، نشاندهنده شرایط خاص برای استفاده از تجهیزات است.

درج حروف "TA" در ابتدای شناسه، نشاندهنده شرایط خاص برای شیوه پذیرش مخازن است.

درج حروف "TT" در ابتدای شناسه، نشاندهنده شرایط خاص برای سنجش مخازن است.

درج حروف "TM" در ابتدای شناسه، نشاندهنده شرایط خاص برای نشاندار کردن مخازن است.

ستون(۱٤) بعدها تکمیل می گردد(محفوظ است).

ستون (۱٥) : طبقه بندی(گروه) حمل و نقل

نشاندهنده معافیت از شیوه حمل و نقل آن کالای خطرناک توسط ارگان مرتبط است.

چنانچه به هیچ طبقه بندی حمل و نقلی اشاره نشود، از علامت "-" در ستون استفاده می شود.

ستون (۱٦) : شرایط خاص (ویژه) واگن های دربست(حمل عدل های بار)۷

شامل یک شناسه حرفی-عددی است که با حرف "W" شروع می شود و نشان دهنده شرایط خاص(در صورت وجود) برای واگن است که بصورت دربست بارگیری می شود.

نکته: علاوه بر این ستون، ستون(۱۸) مربوط به بارگیری، تخلیه، برچسب گذاری و بسته بندی باید اعمال شود.

ستون (۱۷) : شرایط خاص (ویژه) واگن های فله بر(حمل فله ای یا پودری شکل)۸

شامل یک شناسه حرفی-عددی است که ممکن است با حروف "VC" یا "AP" که نشاندهنده شرایط خاص اعمالی به منظور حمل کالا بصورت فله ای است.

چنانچه شناسه ای که در ابتدای آن "VC" باشد، در ستون درج نشده باشد، به این معنی است که شرایط خاصی برای حمل این ماده به صورت فله ای اعمال نمی گردد.

توجه: علاوه بر این ستون، ستون (۱۸) مر بوط به بارگیری، تخلیه، نگهداری و ارسال را نیز ملاحظه کنید.

ستون (۱۸) : شرایط خاص (ویژه) بارگیری، تخلیه، نگهداری و ارسال۹

شامل یک شناسه حرفی-عددی است که با حروف "CW" شروع می شود که الزاماتی است به منظور تخلیه، بارگیری، نگهداری و ارسال.

---

7 Carriage Packages

8 Carriage Bulk

9 Handling

ستون(۱۹) : بعدها تکمیل می گردد(در جدولSMGS محفوظ است)(این ستون در جدول RID مربوط به بسته های سریع(اکسپرس) می باشد).

ستون(۲۰) : شماره شناسایی خطر

شامل عدد نشان دهنده کلاس کالاهای خطرناک ۲ تا ۹ است و برای کالاهای خطرناک کلاس ۱ شناسه درج شده در ستون (۳b) باید به همراه شناسه کلاس در این ستون نیز درج شود.

ستون(۲۱a) : شماره کارت احتیاطی

شماره کارت احتیاطی درج شده می باشد. چنانچه در این ستون از علامت "-" استفاده شده باشد بدین معنی است که این کالای خطرناک(ماده) فاقد کارت احتیاطی می باشد و باید کارت احتیاطی توسط فرستنده یا حمل کننده کالا تهیه گردد.

ستون(۲۱b) : تعداد واگن حایل با لکوموتیو

یک کسر می باشد که صورت آن نشاندهنده حداقل تعداد واگن حایل به صورت فله یا بسته بندی و مخرج آن نشاندهنده حداقل تعداد واگن حایل در مخازن می باشد. چنانچه در این ستون از علامت "-" استفاده شده باشد بدین معنی است که نیازی به واگن حایل ندارد.

ستون(۲۱c) : شرایط رهاسازی در تپه مانوری

یک کسر می باشد که صورت آن نشاندهنده شرایط رهاسازی واگن هایی که بار آن ها به صورت فله ای یا بسته بندی شده بارگیری شده است و مخرج آن نشاندهنده شرایط رهاسازی واگن های مخزندار از تپه مانوری می باشد. چنانچه در این ستون از علامت "-" استفاده شده باشد بدین معنی است که محدودیتی در رهاسازی از تپه مانوری وجود ندارد و اگر این ستون خالی باشد یعنی شرایط رهاسازی از تپه مانوری تهیه نشده است.

۴۶- جدول فاصله واگن ها/کانتینرها از یکدیگر در تنظیم و آرایش یک قطار حامل کالای خطرناک به منظور حمل/مانور قطار

جدول فاصله واگن ها/کانتینرها از یکدیگر در تنظیم و آرایش یک قطار حامل کالای خطرناک به منظور حمل/مانور قطار(SMGS)

کلاس خطر (SMGS)		مواد منفجره	مواد منفجره با کمترین خطر انفجار	مواد منفجره با حساسیت کم	مواد منفجره با حساسیت بسیار کم	گازهای مایع، متراکم یا تحت فشار	مایعات زوداشتعال	جامدات زوداشتعال	مواد خوداشتعال		خطرناک در تماس با آب	مواد اکسیدکننده	پراکسیدهای آلی		مواد سمی	مواد مسری(عفونی)	مواد رادیواکتیو	مواد سوزآور و خورنده	سایر مواد خطرناک
		1	1-4	1-5	1-6	2-1, 2-2, 2-3	3	4-1	4-2	4-1 +1	4-3	5-1	5-2	5-2 +1	6-1	6-2	7A 7B 7C	8	9 , 9A
مواد منفجره	1			جدول بارگیری مشترک کالاهای خطرناک مختلف در یک واگن/کانتینر								4)							2)
مواد منفجره با کمترین خطر انفجار	1-4					(1	(1	1)	1)		1)	1)	1)		1)	1)	1)	1)	1)2)3
موادمنفجره با حساسیت کم	1-5																		2)
مواد منفجره با حساسیت بسیار کم	1-6																		2)
گازهای مایع، متراکم یا تحت فشار	2-1,2-2,2-3		۱)			+					+				+	+		+	+
مایعات زوداشتعال	3		۱)				+	+			+				+	+	+	+	+
جامدات زوداشتعال	4-1		۱)				+	+	+		+				+	+	+	+	+
	4-1 +1									+									
مواد خوداشتعال	4-2		۱)					+	+		+				+	+	+	+	+
خطرناک در تماس با آب	4-3		۱)			+	+	+	+		+				+	+	+	+	+
مواد اکسیدکننده	5-1		۱)	۴)								+							
پراکسیدهای آلی	5-2		۱)										+	+					
	5-2 +1												+	+					
مواد سمی	6-1		۱)			+	+	+	+		+				+	+	+	+	+
مواد مسری(عفونی)	6-2		۱)			+	+	+	+		+				+	+	+	+	+
مواد رادیواکتیو	7A,7B,7C		۱)				+	+	+		+				+	+	+	+	+
مواد سوزآور و خورنده	8		۱)			+	+	+	+		+				+	+	+	+	+
سایر مواد خطرناک	9, 9A	۲)	۱)۲)۳)	۲)	۲)	+	+	+	+		+				+	+	+	+	+

مقررات عمومی سیر و حرکت راه آهن



از گذشته تا به امروز رعایت مقررات عمومی سیر و حرکت در راه آهن به عنوان یکی از ارکان اساسی ایمنی در صنعت حمل و نقل ریلی، نقش بسزایی در جابجایی مسافران و حمل بار ایفا کرده است.این مقررات نه تنها به تضمین سلامت و ایمنی مسافران کمک می کند، بلکه به بهینه سازی فرآیندهای حمل و نقل نیز منجر می‌شود.ویژگی برجسته رعایت این مقررات، حمل و نقل ریلی را از سایر روش های حمل و نقل متمایز کرده و آن را به گزینه ای مطمئن و کارآمد تبدیل نموده است.

شهریور ۱۴۰۴