

ШАҲАРСОЗЛИК НОРМАЛАРИ ВА ҚОИДАЛАРИ

**1520 mm ИЗЛИ ТЕМИР ЙЎЛЛАР.
ЛОЙИҲАЛАШ МЕЪЁРЛАРИ**

ШНҚ 2.05.01-19

Расмий нашр

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ
ҚУРИЛИШ ВАЗИРЛИГИ**

ТОШКЕНТ 2019

ШАҲАРСОЗЛИК НОРМАЛАРИ ВА ҚОИДАЛАРИ

**1520 mm ИЗЛИ ТЕМИР ЙЎЛЛАР.
ЛОЙИҲАЛАШ МЕЪЁРЛАРИ**

ШНҚ 2.05.01-19

РАСМИЙ НАШР

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ
ҚУРИЛИШ ВАЗИРЛИГИ**

Тошкент 2019

ШНҚ 2.05.01-19 “1520 mm изли темир йўллар. Лойихалаш меъёрлари” /
Ўзбекистон Республикаси Қурилиш вазирлиги – Тошкент, 2019 й.

ИШЛАБ ЧИҚИШДА ИШТИРОК ЭТГАН: Т.Н.Набиев, Ф.Ф.Бакирханов,
В.Э.Сташис (ЎЗР “Давархитектқурилишқўм”), И.Д.Ан, В.П.Энс (Ўзгипротранс).

ИШЛАБ ЧИҚИЛДИ ВА КИРИТИЛДИ: “Boshtransloyiha” АЖ
(Ф.А.Абусатаров – мавзу раҳбари, Г.Г.Цой, А.А.Когай).

МУҲАРРИРЛАР: Ш.С.Хидоятлов, Б.С.Садиков (Ўзбекистон Республикаси
Қурилиш вазирлиги), А.А.Абдурахманов, М.М.Сулаймонов, А.И.Скунин,
Э.Б.Ахмедов, М.Халходжаев (“Ўзбекистон темир йўллари” АЖ),
Ф.А.Абсатаров, Г.Г.Цой (“Boshtransloyiha”).

ТАСДИҚҚА ТАЙЁРЛАНДИ: Ўзбекистон Республикаси Қурилиш
вазирлигининг Техник меъёрлаш, янги технологияларни жорий этиш
бошқармаси (Ж.И.Балтаев, Д.А.Ахмедов).

ТАСДИҚЛАНДИ: Ўзбекистон Республикаси Қурилиш вазирлигининг
2019 йил 23 декабрдаги 561-сонли буйруғи билан. Амалга киритилиш санаси
2020 йил 1 апрель.

КЕЛИШИЛГАН: “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ.

ШНҚ 2.05.01-19 “1520 mm изли темир йўллар. Лойихалаш меъёрлари”
меъёрий ҳажжати амалга киритилиши муносабати билан Ўзбекистон
Республикаси ҳудудида **ҚМҚ 2.05.01-96** ўз кучини йўкотади.

Ушбу қурилиш меъёрлари ва қоидалари Ўзбекистон Республикаси
Қурилиш вазирлигининг рухсатсиз тўла ёки қисман чоп қилиниши,
кўпайтирилиши ва тарқатилиши мумкин эмас.

© Ўзбекистон Республикаси Қурилиш вазирлиги. 2020 й.

1520 mm ИЗЛИ ТЕМИР ЙЎЛЛАР. ЛОЙИҲАЛАШ МЕЪЁРЛАРИ

Железные дороги колеи 1520 мм. Нормы проектирования

Railway with 1520 mm track. Design standards

Амалга киритилиш санаси 2020-01-04

1. УМУМИЙ ҚОИДАЛАР

1.1. Ушбу қурилиш меъёрлари ва қоидаларига янги темир йўл линияларини, иккинчи йўлларни лойиҳалашда ва мавжуд линияларни кучайтиришда (қайта қуришда), Ўзбекистон Республикаси умумий тармоғи 1520 мм изли темир йўлларининг алоҳида иншоотлари ва қурилмаларини, шунингдек 1520 мм изли ташқи темир йўллар шохобча йўлларини лойиҳалашда риоя қилиш лозим.

Изоҳлар:

1. Ташқи темир йўллар шохобча йўлларига махсус майдонларда жойлашган бир ёки бир нечта корхона, ташкилот ёки алоҳида ишлаб чиқаришларни Ўзбекистон Республикаси умумий тармоғининг темир йўллари билан узлуксиз рельс излари билан туташтирувчи йўллар тегишлидир.

2. Ички шохобча йўллари (заводлар, фабрикалар, шахталар, портлар, электр станциялари, омборхоналар, карьерлар ва бошқа корхоналар ҳудудида жойлашган; саноат станциялари ва постлари, саноат тугунлари станциялари йўллари, шунингдек ушбу станциялар ва постларни бир-бири билан боғлаб турадиган йўллар, юклаш ва тушириш фронтари, махсус майдонларда жойлашган алоҳида йўллар, корхоналар ёки алоҳида ишлаб чиқаришлар) саноат транспортини лойиҳалаш меъёрлари ва қоидалари бўйича лойиҳалаштирилиши лозим.

3. Ушбу ҳужжатда ҳужжатда қуйидаги тезликлар билан ҳаракатланувчи поездлар учун темир йўлларни лойиҳалаш меъёрлари тартибга солинган: йўловчилар ташувчи – 250 km/h.гача, юк ташувчи – 100 km/h.гача, тезлаштирилган юк ташувчи ва музлатгичли – 140 km/h.гача (охиргисини ҳам қўшган ҳолда).

Ушбу меъёр ва қоидалар юқори ўқли ва вагонли юкланмали юк вагонлари ва локомотивларининг ёпиқ муносабатлари кўзда тутилмаган анча юқори текзликка эга поездлар, шунингдек линиялари ва шохобча йўллари учун мўлжалланган янги темир йўл линияларини лойиҳалашда ва мавжудларини кучайтиришда (қайта қуришда) қўлланилмайди.

Янги иқтисодий ҳудудларнинг табиий бойликларини ўзлаштириш ва саноатини ривожланиши учун мўлжалланган янги темир йўлларни (мамлакатнинг айрим ҳудудларида етакчи аҳамиятига эга бўлган линиялар ва бошқалар) махсус соддалаштирилган меъёрларга мувофиқ лойиҳалашга рухсат этилади.

4. 200 дан 250 km/h гача тезликка эга йўловчилар поездларининг ҳаракатланиши кўзда тутилган янги темир йўл линиялари, иккинчи йўллари лойиҳалаш Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг қарори бўйича бажарилиши лозим.

5. Темир йўл лойиҳаларини, уларнинг алоҳида тузилмаларини ва қурилмаларини ишлаб чиқишда, Ўзбекистон Республикаси Давархитектқурилишқўми томонидан тасдиқланган ёки келишилган меъёрий ҳужжатлар, давлат стандартлари, Ўзбекистон Республикаси темир йўллари Устави, Ўзбекистон Республикаси темир йўлларида техник фойдаланиш қоидалари ва бошқа қонун ҳужжатларининг тегишли талаблари ҳам бажарилиши лозим.

1.2. Янги темир йўл магистраллари (линиялари) ёки уларнинг таркибий участкалари ва шохобча йўллари, умумий темир йўл тармоғида уларнинг аҳамиятлари, тавсифи ва ташиладиган юкларнинг ҳажмларига қараб, 1-жадвалга мувофиқ кўрсаткичлардан бири бўйича қабул қилинадиган лойиҳалаш меъёрлари қисмида беш тоифага бўлинади.

1-жадвал

Темир йўллар тоифалари	Темир йўл йўналиши	Фойдаланишнинг 10-чи йилида ҳисоб-китобли йиллик келтирилган юкдан зўриққанлик (нетто юк йўналишида), ткм/км (бирга қўшиб)
Юқори тезюрар	Йўловчилар поездларининг 200 дан 250 km/h гача тезлик билан ҳаракатланиши учун темир йўл магистрал линиялари	
Тезюрар	Йўловчилар поездларининг 160 дан 200 km/h гача тезлик билан ҳаракатланиши учун темир йўл магистрал линиялари	
Махсус юкдан зўриққан	Катта ҳажмли юкларни ташиш учун темир йўл магистрал линиялари	50 юқори
I	Темир йўл магистрал линиялари	30 дан юқори 50 гача
II	Худди шундай	15 дан юқори 30 гача
III	Худди шундай	8 дан юқори 15 гача
IV	Темир йўл линиялари	8 гача
V	Ички станция уланиш ва шохобча йўллари	Юкдан зўриққанликдан қатъий назар

Изоҳлар:

1. Келтирилган юкдан зўриққанлик йўловчилар поездларининг сони ва массасини ҳисобга олган ҳолда белгиланади.

2. Йўловчилар поездларининг максимал тезлиги қуйидагиларда: махсус юкдан зўриққан линияларда – 120 km/h гача (тегишли асосга эга бўлганда, 160 km/h гача рухсат этилади), I ва II тоифадаги йўналишларда – 160 km/h, III тоифаси – 120 km/h гача ва IV тоифадаги – 80 km/h гача назарда тутилади.

3. Муайян участкаларда комбинацияланган поездларнинг бирлаштирилган ҳаракатини сақлаш шариоитида 250 km/h гача тезликда ҳаракатланадиган йўловчилар поездлар қатновини жорий этиши тўғрисида қарор "Ўзбекистон темир йўллари" АЖ томонидан қабул қилинади.

4. Поездларнинг ҳаракатланиш тезлиги 80 km/h юқори бўлган шохобча ва ички станция уланиш йўллари III тоифадаги темир йўлларнинг меъёрларига жавоб бериши лозим.

5. Ички станция уланиш йўлларга контейнер майдонларига, базаларга, саралаш платформаларига, вагонларни тозалаш, ювиш, зарарсизлантириш, ҳаракатланувчи таркибни таъмирлаш ва бошқа технологик операцияларни амалга ошириш пунктларига олиб борадиган йўллар киради.

Янги икки йўлли темир йўллари I тоифа меъёрларига мувофиқ, иккинчи йўналишдаги темир йўллар эса II ёки III тоифа меъёрларига мувофиқ лойиҳалаш лозим.

Янги линиялар ва иккинчи йўлларни, шунингдек мавжуд линияларни кучайтиришда (қайта қуришда) лойиҳалаш меъёрлари қисмида доимий қурилмаларни темир йўлларнинг тоифалари техник-иқтисодий асосномалар¹, лойиҳалаш учун вазифа ёки лойиҳада белгиланиши лозим.

Фойдаланишнинг бешинчи йили юк ташиш йўналишида нетто юкдан зўриққанлиги 30 млн.ткм/км бўлган ва кейинчалик юкдан зўриққанлиги ўсиб боровчи (ҳар йили 2 млн.ткм/км дан кам эмас) линиялар учун уларни икки йўлни ёки икки йўлли киргизмалар билан лойиҳалашнинг мақсадга мувофиқлиги асосланган бўлиши лозим.

1.3. Барча иншоотлар ва қурилмаларни лойиҳалаш меъёрлари, одатда, темир йўлнинг қабул қилинган тоифасига мувофиқ келиши лозим.

Лойиҳаланувчи янги темир йўл линияларининг ҳисобий муддатларда юкдан зўриққанлиги кам, бироқ ушбу муддатлар чегарасидан ташқарида катта ўсиш истекболларига эга бўлса, тегишли техник-иқтисодий асосланган енгил қайта қурилувчи иншоот ва қурилмаларни (йўлнинг юқори қурилмаси, алоқа ва бошқаларни) пастрок тоифадаги меъёрлар бўйича лойиҳалаш, қийин қайта қурилувчиларини (ер полотноси, сунъий иншоотлар ва бошқалар) ҳамда режа ва бўйлама профилни эса – 1.2-бандга мувофиқ белгиланган тоифа меъёрлари бўйича лойиҳалаш рухсат этилади.

1.4. Яқин 10-15 йил ичида электр тортишга ўтиш мўлжалланган тепловозли тортишга эга темир йўлларни электр тортгич меъёрлари бўйича бўйлама профили ва линия плани қисмида, алоҳида қурилмаларни ва бошқа доимий қурилмаларни электр тортгич учун меъёрлар бўйича жойлаштириш қисмида лойиҳалаш лозим. Тегишли талаб лойиҳалаш учун вазифада белгиланади.

1.5. Янги темир йўлларни, иккинчи йўлларни қуриш, мавжуд темир йўлларни кучайтириш (қайта қуриш), разъездларни, катта станцияларни, деполарни ва бошқа йирик иншоотларни қуриш зарурияти ва мақсадга мувофиқлиги техник-иқтисодий асосномалар асосида, шунингдек йўллар тармоғининг тегишли полигонларини текшириш натижалари асосида белгиланиши лозим.

Кам фаолият кўрсатувчи темир йўлларни лойиҳалашга рухсат этилади, агар юкларни транспортнинг бошқа турлари билан ташиш техник-иқтисодий жиҳатдан мақсадга мувофиқ бўлмаса. Кам фаолият кўрсатувчи темир

¹ "Техник-иқтисодий асосномалар" деганда деганда бу ерда ва кейинчалик капитал қўйилмаларнинг вақт бўйича узоқлигини ҳисобга олган ҳолда, келтирилган қурилиш ва эксплуатацион харажатларнинг минимуми бўйича капитал қўйилмаларнинг нисбий иқтисодий самарадорлигини ҳисоб-китоблари тушунилади.

йўлларда тегишлича асосланганда бутун сутка давомида давом этмайдиган ишни кўзда тутиш рухсат этилади.

Шоҳобча йўлларни саноат ҳудудлари ва тугунлари транспорти комплекс ривожланишининг бош схемалари, ҳудудий режалашнинг лойиҳалари, шаҳарлар ва бошқа аҳоли яшаш бўлимларини режалаштириш ва қуриш лойиҳалари, энг яқин умуми тармоқ темир йўлларининг ривожланиши схемалари билан боғлиқ ҳолда ҳамда умумий тармоқ темир йўлларининг туташган станциясининг ва саноат корхонларининг ички темир йўлларининг иши билан боғлиқ ҳолда, транспорт ишининг ягона технологик жараёнини таъминлаб лойиҳалаш лозим.

1.6. Янги темир йўллар, иккинчи йўллар ва мавжуд темир йўлларни кучайтиришни (қайта қуришни) ва уларнинг алоҳида иншоотлари ва қурилмаларини лойиҳалашдан олдин лойиҳавий ечимлар конкурент вариантларининг техник-иқтисодий кўрсаткичлари солиштирилган бўлиши лозим.

Лойиҳавий ечимлар вариантларини танлашда темир йўллардан фойдаланиш шароитларини, белгиланувчи ишларни бажариш усуллари ва қурилиш ишларининг муддатларини, атрофдаги ҳудуднинг аҳолиси, саноат ва қишлоқ хўжалигига хизмат кўрсатиш шароитларини, иқлимий ва бошқа маҳаллий ҳусусиятларни ҳисобга олиш лозим.

1.7. Янги темир йўллар ва мавжуд темир йўлларни кучайтириш (қайта қуриш) лойиҳаларини комплекс тарзда оралиқ йўллар, тугунлар ва станциялар бўйича талаб қилинувчи ўтказиш, ташиш ва қайта ишлаш қобилиятини ҳисобга олиб бутун йўналишлар ва алоҳида участкаларда ҳар бир ҳисобий муддат учун ишлаб чиқилиши лозим.

Талаб қилинувчи ўтказиш ва қайта ишлаш қобилияти иқтисодий қидиришлар натижалари асосида аниқланувчи йўловчилар ва юклар бориб келишининг миқдорлари бўйича ташишларнинг ойлар бўйича нотекислигини ҳамда махсус коэффициентни ҳисобга олиб аниқлаши лозим. Бу коэффициент иншоотлар ва қурилмаларнинг қарови ва таъмирланиши учун танаффузларни ва поездлар ҳаракатланиши ўлчамларнинг сутка ичидаги ўзгаришларни таъминлаш учун зарур захираларни ҳисобга олади ва қуйидагиларга тенг қилиб қабул қилинади:

- янги бир йўлли линияларни лойиҳалашда – 0,8;
- икки йўлли линияларни, иккинчи йўлларни ва шоҳобча йўлларини лойиҳалашда – 0,85;
- бир йўлли ва икки йўлли темир йўлларни кучайтиришда (қайта қуришда), шунингдек мавсумий юк ташиш тавсифига эга йўлларни лойиҳалашда – лойиҳалашга вазифада белгиланган миқдорга.

Шаҳар олди ҳаракатланишига оид участкаларда максимал шаҳар олди ташишлари даврининг жадал соатларида поездларнинг ўтказилиши таъминланиши лозим.

1.8. Темир йўлнинг ўтказиш ва ташиш қобилиятини ва унинг алоҳида қурилмаларининг қувватини аниқловчи лойиҳалашнинг асосий параметрларини (йўналтирувчи қиялик қабул қилиш-жўнатиш йўлларининг фойдали узунлиги, тортиш тури, бош йўлларнинг сони, ажратувчи бўлимлар, тортиш хизмати участкалари жойлашувининг электрлаштирувчи линиялар электр таъминотининг ва тортиш кичик электр станциялари жойлашувининг схемалари) ҳамда темир йўлнинг асосий йўналишини техник-иқтисодий ҳисоблашлар натижалари бўйича дастлабки харажатларни тежашни ва ташишлар ҳажмларининг ортиб бориши қадар линияни келгусидаги босқичма-босқич кучайишини таъминлашни ҳисобга олиб белгилаш лозим.

Темир йўл линияларининг алоҳида иншоотлари ва қурилмаларининг бошланғич қувватларини (келгусида ривожланиши имкониятини ҳисобга олиб) қайта қурмасдан фойдаланиш шартлари бўйича қуйидаги ҳисобий муддатларга белгилаш лозим:

- ишлаб чиқариш-техник ва йўловчиларга оид капитал биноларнинг ҳажми, станциялар янгидан ўрнатилувчи ёки узайтирилувчи қабул қилиш-жўнатиш йўлларининг фойдали разъездлар ва ўзиб ўтиш бўлимларидаги узунлиги – фойдаланишнинг ўнинчи йилига;

- очиладиган ажратма бўлимларнинг сони, ер полотносининг эни ва станциялар, разъездлар ва ўзиб ўтиш пунктлардаги йўлларнинг сони, темир йўл тутунларига келиш йўлларининг ечилмалари, йўлнинг юқори қурилмасининг типи, саройдаги тургичларнинг сони ва устахоналар биноларининг ҳажмлари, алоқаннинг турлари, каналларнинг сони ва алоқа кабель линиялари, электр тармоқлари симларининг кесими, электр станциялари асбоб-ускуналарининг тортиш ва пасайтириш кичик электр станцияларининг, экипировкалаш қурилмаларининг, сув таъминлаш ва канализация қурилмаларининг қуввати, осма алоқа симларининг сони, телефон ва телеграф станциялари ва аппаратли алоқа заллари асбоб-ускуналарнинг ўрнатилувчи сифими, уй-жой ва маданий-маиший қурилишларнинг ҳажми – фойдаланишнинг бешинчи йилига;

- устахоналарнинг даргоҳга оид ускуналари, станциялардаги юк ва омборга оид қурилмаларнинг майдонлари – фойдаланишнинг иккинчи йилига.

Шоҳобча йўлларидаги қийин қайта қурилувчи иншоотлар ва қурилмаларнинг қуввати ва уларни қуриш муддатлари корхоналар ва алоҳида ишлаб чиқаришларни тўла қувват билан ишга тушириш ва фойдаланиш учун зарур бўлган ўтказиш ва ташиш қобилиятини таъминлашни ҳисобга олиб белгиланиши лозим.

1.9. Янги темир йўллар ва мавжуд темир йўлларни кучайтириш (қайта қуриш) лойиҳаларида қуйидагиларни кўзда тутиш лозим: темир йўл транспорти иншоотлари ва қурилмаларни транспортнинг бошқа турларидаги саноат корхоналари ва аҳоли турар-жой пунктларидаги айнан шундай иншоот ва қурилмалар билан, таъмирлаш хўжалиги, энергия таъминоти, сув таъминоти, канализацияси ва бошқа муҳандислик коммуникациялари билан

кенег кўламда кооперациялашни; умумий уй-жой комплекслари, маданий-маиший ва бошқа мақсадларга муассасаларни яратиш; мавжуд иншоотлар ва қурилмаларнинг захиравий қувватларидан фойдаланишни.

Шохобча йўллар учун мустақил транспорт хўжалиklarини лойиҳалашни тегишлича техник-иқтисодий асосланганда рухсат этилади .

Станциялар ва тугунларда назарда тутилган турли хизматларнинг технология бўйича бир жинсли биноларни (маъмурий, ишлаб чиқариш, ёрдамчи), одатда, бирлаштириш лозим.

1.10. Янги темир йўллар, иншоотлар ва қурилмаларни, шунингдек иккинчи темир йўлларни, мавжуд темир йўлларни, иншоотларни ва қурилмаларни электрлаштириш ва кучайтиришни (қайта қуришни) лойиҳалашда, ГОСТ 9238 – 83 да келтирилган қурилмаларнинг яқинлашиш габаритлари С ва Си га риоя қилиш лозим.

1.11. Янги темир йўлларни, иккинчи йўллар, мавжуд темир йўллар, иншоотлар ва қурилмаларни электрлаштиришни ва кучайтиришни (қайта қуришни) лойиҳалашда:

- қуриладиган ва қайта қуриладиган объектлар уларни уларни ишга тушириш вақтига келиб техникавий илғор ва юқори техник-иқтисодий кўрсаткичларга эга бўлиши ва табиий муҳитни муҳофазалаш талабларига жавоб бериши учун фан ва техниканинг энг янги ютуқларини ҳисобга олиши;

- темир йўлларнинг ўтказиш ва ташиш қобилиятини ҳамда станция ва тугунларнинг қайта ишлаш қобилиятини босқичма-босқич ошириш имкониятини ҳисобга олиши;

- қурилишда металл, цемент ва ёғочни тежаб ишлатишга, қишлоқ хўжалиги елари ва ўрмон учун ажратилган майдонларни максимал тежашга, келгусидаги ривожланишда керак бўлмаган ишлар ҳажмини қисқартиришга қаратилган лойиҳавий ечимларни кўзда тутиш;

- амалдаги стандартлар ва техникавий шартларга мос келувчи материаллар, асбоб-ускуналар типлари, аппаратлар мажмуи ва коммутициялар схемаларини қўллашни назарда тутиш;

- қурилиш ишлаб чиқаришини комплекс механизациялаш ва автоматлаштиришнинг замонавий воситалари асосида қурилишни кенг миқёсда саноатлаштиришни ҳамда, одатдагидек, қурилмаларнинг намунавий лойиҳаларини, стандарт ва намунавий яхлит ташилувчи ёки йиғма конструкцияларни ва маҳаллий қурилиш материалларини ишлатишни назарда тутиш;

- қурилиш ва фойдаланиш даврида поездлар ҳаракатининг ҳавфсизлигини ва ишчилар меҳнатини муҳофазалашни портловчи моддалар, ва улар асосидаги материаллар ва буюмларни тайёрлаш ва сақлаш бўйича объектлар қошидаги тақиқланган (хавфли) зона ва ҳудудлар борлигини ҳисобга олиб таъминлаш бўйича талабларни бажариш лозим. Тақиқланган (хавфли) зона ва ҳудудларнинг ўлчамлари белгиланган тартибда тасдиқланган махсус меъёрий ҳужжатлар бўйича ва кўрсатилган объектлар

карамоғида бўлган давлат назорати органлари, вазирликлар ва идоралар билан келишилган ҳолда аниқланади.

Зарурият бўлган ҳолларда, янги темир йўлларни ва иккинчи йўлларни қуриш учун темир йўл бўйлаб жойлаштирилувчи вақтинчалик трасса олди автомобиль йўлларини кўзда тутиш лозим. Тегишлича техник-иқтисодий асосланганда фойдаланиш заруриятлари учун темир йўл бўйлаб автомобиль йўлини қуриш рухсат этилади.

1.12. Янги темир йўлларни, иккинчи йўлларни, мавжуд темир йўллар ва уларнинг алоҳида иншоот ва қурилмаларини кучайтиришни (қайта қуришни) лойиҳалашда алоҳида комплекслар ва қурилмалар қурилишнинг навбатлари бўйича босқичма-босқич кетма-кет тартибда фойдаланишга топширилишини кўзда тутиш лозим. Қурилишнинг ҳар бир навбати учун лойиҳаларда объектни (навбатни, босқични) фойдаланишга топшириш учун зарур бўлган ишлаб чиқариш иншоотлари ва қурилмалари, уй-жой, жамоат ва савдо хонадонларни киритилувчи ишга тушириш комплексини аниқлаш лозим.

Алоҳида асосланган ҳолларда, буюртмачи - вазирлик (идора) билан келишилиб лойиҳада темир йўл участкасини (навбатини) тўсиқ жойлар, паромли ўтишлар, паст сувли сузувчи кўприклар ва бошқаларни вақтинчалик айланиб ўтишлар қуриш билан фойдаланишга топширишга кўзда тутиш рухсат этилади. Шу билан бир вақтда доимий қурилмаларга ўтиш лойиҳасини ҳам ишлаб чиқиш лозим. Вақтинчалик қурилмаларнинг лойиҳалаш меъёрлари лойиҳа ташкилоти томонидан ишлаб чиқилиши ва буюртмачи билан келишилиши лозим.

2. ЙЎЛНИНГ БЎЙЛАМА ПРОФИЛИ ВА ПЛАНИ. АЖРАТИШ ПУНКТЛАРИ ИНИ ЖОЙЛАШТИРИШ. ПЕРЕГОНЛАРДА ЙЎЛНИНГ БЎЙЛАМА ПРОФИЛИ

2.1. Янги темир йўл йўналтирувчи қиялигининг миқдори техник-иқтисодий ҳисоблашлар натижалари асосида келажакдаги ташишларнинг миқдорлари, тавчифи ва ўсиши суръатларига ва поездларнинг ҳисобий массаси ва лойиҳаланувчи йўлнинг асосий параметрлари билан боғланишдаги жойнинг топографик шароитларига ҳамда поездларнинг ҳисобий массаси, станцион йўлларнинг фойдали узунликлари ва туташувчи темир йўллар қияликларига боғлиқ равишда танланиши лозим.

Тегишлича асосланганда катта узунликдаги битта линия чегарасида локомотивларнинг турли ҳаракатланиш участкалари учун турли йўналтирувчи қияликларнинг қўллаш рухсат этилади.

Ҳаракатланиш йўналишлари бўйича юк оқимлари ўлчамлари ёки тузулишининг фарқланиши кескин намоён ва келажакда турғун бўлган темир йўлларда тегишлича асосланганда йўналишлар бўйича турли йўналтирувчи қияликларни қўллаш рухсат этилади. Бунда ташишларнинг энг катта тиклиги ва узунлиги, поезднинг тормозга оид воситаларининг ишлаш шароитларидан келиб чиқувчи, ҳаракатланиш хавфсизлиги бўйича рухсат этилувчи миқдорлардан ошиб кетмаслиги лозим.

Янги темир йўл линияларида йўналтирувчи қиялик махсус юкдан зўриққан линияларда 9‰ дан, I тоифадаги линияларда – 12‰ дан, II тоифадаги линияларда – 15‰ дан, III тоифадаги линияларда – 20‰ дан, IV ва IV тоифадаги темир йўлларда – 30‰ дан ортиқ бўлмаслиги лозим.

200 km/h ва ундан юқори тезликда ҳаракатланадиган йўловчилар поездларининг ҳаракатланиши кўзда тутилган тезюрар ва юқори тезюрар магистрал линияларида йўналтирувчи қиялик мос равишда 20‰ дан ва 15‰ дан ортиқ бўлмаслиги лозим.

2.2. Бир хил ёки турли қувватга эга икки ёки ортиқроқ локомотивлар билан, шулар жумласидан, кўп бирликлар тизими бўйича бошқарилувчилар билан енгиб ўтилувчи йўналтирувчидан тикроқ бўлган қияликларни баланд тўсиқлар тўпланган жойларда, лойиҳада ушбу ечимларни асослаб, қўллаш рухсат этилади.

Бир хил қувватли икки ва уч локомотивли тортишда энг катта рухсат этилган қияликни 2-жадвалга мувофиқ белгилаш лозим.

Изоҳлар:

1. Ўнинчи йил давомида юк ташиш йўналиши бўйича 15 млн.ткм/км дан ортиқ нетто юкдан зўриққанда аралаш ҳаракатли тезюрар ва юқори тезюрар магистрал линияларида йўналтирувчи қиялиги 15‰ дан ошмаслиги лозим ҳамда юкдан зўриққиш 30 млн.ткм/км ортиқ бўлганда 12‰ дан ортиқ бўлмаслиги лозим. Халқаро магистрал линияларида йўналтирувчи қияликни, юкдан зўриққандан қатъий назар, кўпи билан 12,5‰ қабул қилиш лозим.

2. Қийин шароитларда² тегишли асосланганда, «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ билан келишилган ҳолда, янада тик йўналтирувчи қияликларни қўллашга рухсат этилади.

3. V тоифадаги шохобча йўлларида, юк тушириш – юк тушириш фронтларига кириш жойларида, қияликларнинг тиклиги саноат транспортини лойиҳалаш бўйича меъёр ва қоидаларда белгиланган микдорлардан ошмаслиги лозим.

Йўналтирувчи қияликнинг тиклиги ва йўлнинг эгрилик участкаларида тортишга қаррали энг юқори қияликни эгриликдан қўшимча қаршилиққа эквивалент микдорга қамайтириш лозим. Радиуси 400 m ва кичикроқ эгрилик участкаларидаги давомий йўналтирувчи ёки тортишга қаррали энг катта қияликларни ишқаланиш коэффицентининг пасайиши ҳисобига қўшимча равишда юмшатишнинг мақсадга мувофиқлигини лойиҳада асослаш лозим.

2.3. Иккинчи йўлларни лойиҳалашда ва мавжуд темир йўлларни кучайтиришни (қайта қуришни) лойиҳалашда мавжуд линиянинг йўналтирувчи қиялигини сақлаш лозим; мавжуд ва иккинчи йўлнинг йўналтирувчи қиялигини юмшатиш ёки ўзгартиришнинг мақсадга мувофиқлигини лойиҳада асослаш лозим.

² “Қийин шароитлар“ деганда деганда бу ерда ва кейинчалик лойиҳалашнинг асосий меъёрларини қўллаш қурилиш-монтаж ишлари ҳажмининг сезиларли ортиши, мавжуд ер полотноси станцияга оид йўллар, сунъий иншоотларни қайта қуриш, қурилмаларни бузиш ва бошқалар билан боғлиқ бўлган мураккаб топографик, геологик, режалаштириш ва бошқа маҳаллий шароитларни тушуниш лозим.

Мавжуд йўлда бор бўлган йўналтирувчи қиялик ва каррали тортиш қиялигининг маҳаллий ошиқлигини лойиҳаланувчи иккинчи йўлда ҳам сақлаб қолишга рухсат этилади, агар локомотивнинг қабул қилинган типи ва ҳаракатнинг ҳисобий тезлигида белгиланган массали поездларнинг ўтказилиши таъминланса.

Қийин шароитларда тегишлича техник-иқтисодий асосланганда иккинчи йўлда алоҳида йўналтирувчи қиялик ёки энг катта каррали тортиш қиялигидан маҳаллий ошиқликларни қўллаш рухсат этилади, агарда локомотивнинг қабул қилинган типи ва ҳаракатнинг ҳисобий тезлигида белгиланган массали поездларнинг ўтказилиши таъминланса.

2-жадвал

Йўналтирувчи қиялик, ‰	Энг юқори қияликлар, ‰ тортишда	
	икки локомотив билан	уч локомотив билан
3	7	11
4	9	14
5	11	16,5
6	13	19
7	14,5	22
8	16,5	24,5
9	18,5	27
10	20	29,5
11	22	32
12	24	34,5
13	25,5	37
14	27,5	39,5
15	29	40
16	31	-
17	32,5	-
18	34,5	-
19	36	-
20	37,5	-
21	39,5	-
22 ва тикроқ	40	-
Изоҳлар:		
1. Юқори қиялик, одатда, тезюрарларда 18‰ дан, махсус юкдан зўриққанларда \ III - 30‰ дан, IV - V – 40‰ дан ортиқ бўлмаслиги лозим.		
2. Йўналтирувчи қияликнинг 1‰ га каррали бўлмаган миқдорларда, энг катта қияликларнинг миқдорини интерполяциялаш йўли билан қабул қилиш лозим.		

2.4. Йўлнинг бўйлама профилини мумкин қадар каттароқ узунликдаги элементлардан ёндош элементлар қияликларининг алгебраик айирмасини энг кичик қилиб лойиҳалаш лозим.

Профил элементларининг узунлиги, одатда, истиқбол учун қабул қилинган қабул қилиш – жўнатиш йўллари фойдали узунлигининг ярмидан кам бўлмаслиги, IV ва V тоифадаги шохобча йўлларида эса – манёвр тартибида билан узатиладиган поезд ёки таркиб узунлигининг ярмидан кам бўлмаслиги, лекин камида 100 m бўлиши лозим.

Туташтирилувчи қияликларнинг алгебраик айирмасини 3-жадвалда келтирилган меъёрлардан ортиқ бўлмаслиги лозим.

3-жадвал

Шохобча йўли линиясининг тоифаси	Туташтирилувчи қияликларнинг энг юкори алгебраик айирмаси, %, қабул қилиш-жўнатиш йўллариининг фойдали узунлигида, m			
	850	1050	2x850=1700	2x1050=2100
Тавсия этиладиган меъёрлар				
Юкори тезюар	5	4	–	–
Тезюар	6	5	–	–
Махсус юкдан зўрикқан	–	4	3	3
I	6	4	3	3
II	8	5	4	3
III	13	7	7	4
IV	13	8	8	–
V	20	–	–	–
Энг юкори рухсат этиладиган меъёрлар				
Юкори тезюар	9	8	–	–
Тезюар	10	9	–	–
Махсус юкдан зўрикқан	–	10	5	4
I	13	10	5	4
II	13	10	6	4
III	13	10	8	6
IV	20	10	10	–
V	30	–	–	–
<p><i>Изоҳ: IV тоифадаги шохобча йўллар учун қабул қилиш – жўнатиш йўллариининг фойдали узунлиги 850 m дан кам бўлганда туташтирилувчи қияликларнинг максимал рухсат этилувчи айирмасини 30% гача, V тоифадаги йўллар учун эса – 40% гача ошириш рухсат этилади.</i></p>				

Алгебраик айирмалари 3-жадвалда кўрсатилган айирмадан ошиб кетадиган бўйлама профилнинг туташтирилувчи элементларини ажратиш майдонлари ёки узунлиги 4-жадвалда кўрсатилганидан кам бўлмаган ажратиш майдонлари ёки ўтиш плиталари элементлари ёрдамида туташтириш лозим.

Тугунлар ечимларини лойихалашда бўйлама профиль элементларининг узунлигини 200 m гача қискартириш рухсат этилади .

Йўлнинг эгри участкалари чегарасидаги қияликларни юмшатишда бўйлама профиль элементларининг узунлиги I-III тоифадаги темир йўл линияларида камида 200 m ва IV тоифадаги линиялар IV ва V тоифадаги шохобча йўлларда камида 100 m бўлиши лозим.

Поездларнинг максимал ёки уларга яқин тезликлар билан ҳаракатланиши кўзда тутилган участкаларда ҳамда поездларнинг тормозланиши мумкин бўлган участкаларда, одатда, 3-жадвалда кўрсатилган максимал рухсат этилувчи ва 4-жадвалда кўрсатилган минимал рухсат этилувчи меъёрларни қўлламаслик лозим.

4-жадвал

Шохобча йўли линиясининг тоифаси	Ажратиш майдонлари ва ўтиш тиклиги элементларининг энг кичик узунлиги, m, қабул қилиш-жўнатиш йўлларининг фойдали узунлиги, m			
	850	1050	2x850=1700	2x1050=2100
Тавсия этиладиган меъёрлар				
Юқори тезюрар	250	300	–	–
Тезюрар	250	300	–	–
Махсус юкдан зўриққан	–	250	250	400
I	200	250	250	300
II	200	200	250	250
III	200	200	250	–
IV	200	200	200	–
V	100	–	–	–
Минимал рухсат этиладиган меъёрлар				
Юқори тезюрар	250	300	-	-
Тезюрар	250	300	-	-
Махсус юкдан зўриққан	-	200	250	300
I	200	200	250	300
II	200	200	250	250
III	200	200	250	250
IV	200	200	200	-
V	100	-	-	-
Изоҳлар:				
1. Давомий кўтаришлар билан чегараланган бўйлама профилнинг баландликларида ажратиш майдонлари ва ўтиш тиклиги элементларининг узунлигини IV тоифадаги темир йўллар учун қабул қилиш – жўнатиш йўлларининг фойдали узунлиги 850 m ва ундан камроқ бўлганда қийин шароитларда 100 m гача камайтириш рухсат этилади.				
2. 400 m дан ортиқ узунликдаги ўймаларда жойлашган горизонтал ажратиш майдонлари тиклиги 2% дан кам бўлмаган тушишлари ўйманинг чеккалари томонига қараган иккита қияликлар билан ажратилиши лозим.				

2.5. Эгрили бўйлама профилни лойиҳалашда туташтиришларнинг умумий узунлиги 2.4-бандда кўрсатилган меъёрларга мувофиқ лойиҳалашда профилнинг ушбу қисмини лойиҳалашда олинadиган узунликдан кам бўлмаслиги лозим.

Иккинчи йўлларни ва мавжуд темир йўлларни кучайтиришни (кайта куришни) лойиҳалашда эгрили профилнинг умумий узунлигини техник-иктисодий жиҳатдан асосланган камайтиришга рухсат этилади.

Нишабларнинг алгебраик айирмаси меъёрдан кам бўлганда, ўтиш тик қиялиги элементлари ва ажратувчи майдонларнинг узунлиги мутаносиб равишда камайиши мумкин.

$$l = \frac{\Delta i_1 + \Delta i_2}{2\Delta i_H},$$

бунда Δi_1 ва Δi_2 – ушбу элемент учлари бўйича қияликларнинг алгебраик айирмалар

$$(\Delta i_1 \text{ ва } \Delta i_2 \leq \Delta i_H)$$

Δi_H – кесишувчи қияликларнинг меъёрий алгебраик айирмаси.

Профил элементларининг энг кичик узунлиги 25 m қилиб қабул қилинади.

2.6. Иккинчи йўлларни ва мавжуд темир йўлларни кучайтиришни (қайта қуришни) лойиҳалашда бўйлама профиль элементларининг узунлиги ва уларни туташтириш шартларини тоифаси 1.2-бандга мувофиқ қабул қилинувчи темир йўлларни лойиҳалашнинг тегишли меъёрларига татбиқан белгиланиши лозим.

Ушбу меъёрларнинг қўлланиши мавжуд ва полотносининг ёки йўловчилар поездларнинг 120 km/h тезликлар билан ҳаракатланиши кўзда тутмайдиган линиялардаги сунъий иншоотларнинг қайта қурилишини тақозо қилса, бўйлама профил элементларининг узунлигини 200 m гача камайтириш рухсат этилади.

2.7. Бўйлама профилнинг ёндош тўғри чизикли элементларини Rв эгри радиусли вертикал текисликда, m 20000 радиусли чизиклар билан – тезюрар ва юқори тезюрар линияларида 15000 – I ва II тоифадаги чизиклар бўйича; 10000 – махсус юқдан зўриққан ва III тоифадаги линияларда; 5000 – IV тоифадаги линияларда ва 2000 – V тоифадаги линиялар ва шохобча йўлларида туташтириш лозим.

Иккинчи йўлларни лойиҳалашда ва қийин шароитларда жойлашган мавжуд темир йўлларни, шунингдек шохобча йўлларини кучайтиришда (қайта қуришда) эгрлар радиусини: юқори тезюрар ва тезюрар линияларда – 16000; I ва II тоифадаги чизикларда – 10000; махсус юқдан зўриққан ва III тоифадаги линияларда – 5000; IV ва V тоифадаги линияларда – 3000 куйидаги m гача камайтиришга рухсат этилади.

Вертикал эгрларни ўтиш эгрларидан ташқарида ҳамда балластсиз қатнов қисмига эга кўприклар ва осма йўлларнинг қулочга оид қурилмаларидан ташқарида жойлаштириш лозим. Бунда бўйлама профилнинг синиш нуқталаридан ўтиш эгрларнинг учларига ва қулочга оид қурилмаларнинг учларига энг кичик масофани T, m, куйидаги формуладан аниқлаш лозим:

$$T = \frac{Rв}{2000} \Delta i$$

бу ерда, Rв – вертикал эгрининг чизик радиуси, m;

Δi – қияликларнинг алгебраик айирмаси, ‰.

Изох.

1. $b = T^2 / Rв$ формуласи бўйича аниқланадиган вертикал эгри биссектрисасининг b узунлиги m 1 см дан ошмаган ҳолларда эгрини назарда тутишга рухсат этилмайди.

2. Агар алоҳидаюқланган линияларда 1-жадвалнинг 2-иловасига мувофиқ йўловчилар поездларининг максимал тезлиги 120 km/h дан ошса, ушбу йўналишларда вертикал эгрлар радиуси I тоифадаги чизиклар учун кўзда тутилган меъёрларга мувофиқ олиниши лозим.

III ва IV тоифадаги янги темир йўл линияларини ва Қийин шароитларда жойлашган шохобча йўлларини лойиҳалашда, шунингдек, иккинчи йўлларни лойиҳалашда ва мавжуд темир йўлларни техник-иқтисодий жиҳатдан

асосланган ҳолатларда кучайтириш (қайта куриш), шунингдек эгри участкалардаги қияликларни юмшатиш пайтида, ўтиш чизигининг жойлашишидан қатъий назар, бўйлама профилнинг ёриқларини лойиҳалашга рухсат этилади.

2.8. Қор уюмларига учрайдиган ҳудудларда жойлаштирилувчи темир йўлларни лойиҳалашда:

- мумкин қадар ўймалар ва нолли жойларнинг бўлишига йўл қўймаслик;
- кам кесишувчи ва ўрмонлашмаган жойларда йўлнинг бўйлама профилни афзалликда қор қатламининг ҳисобий қалинлиги даражасидан баландлиги I тоифадаги линияларда камида 0,7 m, II ва III тоифадаги линияларда камида 0,5 m бўлган кўтармалар кўринишида лойиҳалаш лозим. Бошқа тоифадаги линиялар ва шохобча йўлларда кўтарманинг баландлиги, одатда, қор қатламининг ҳисобий қалинлигидан кам бўлмаслиги лозим.

Кўрсатилган талабларга жавоб бермайдиган кўтармалар ва нолли жойларда ҳамда ўймаларда жойлаштириладиган йўл учун мазкур меъёрлар ва коидаларнинг 5-бўлими талабларига мувофиқ қор уютларидан ҳимоялаш воситаларини кўзда тутиш лозим.

Изох. Ҳисобий сифатида қор қатламининг ошириб юбориш эҳтимоли I, II тоифадаги линиялар учун – 1:50 (2%) бўлган, III тоифадаги линиялар учун – 1:33 (3%) бўлган ва IV ва V тоифадаги линиялар ва шохобча йўллар учун – 1:20 (5%) бўлган қалинлиги қабул қилинади.

2.9. Ҳаракатчан қумлар тарқалган участкаларда йўлнинг бўйлама профилни, афзалликда, баландлиги 0,9 m дан ортиқ бўлган кўтармалар кўринишида, мумкин қадар ўймаларсиз лойиҳалаш лозим.

2.10. ҚМҚ 1.02.07-87 бўйича белгиланган мураккаб муҳандислик-геологик шароитли (кўчкилар ва ўпиришлар, сел ва қор кўчкилари, карстга оид жараёнлар бўлган ва ҳ.к.) ҳудудларда линияни трассалашда ноқулай участкаларни айланиб ўтиш вариантларини кўриб чиқиш шарт. Уларни ижобий ҳал қилиш мумкин бўлмаганда:

- ўпиришлар тарқалган участкаларда ер полотносини ўпирувчи ёнбағир асоси олдидаги кўтармалар кўринишида лойиҳалаш;

- 5-бўлим талабларига мувофиқ селлар ва кўчкиларидан хавфли даралар билан кесишган участкаларда темир йўл бўйлама профилни сел ва кўчки ўтказгичларни ҳисобга олиб қабул қилиш;

- карстга оид жараёнлар тарқалган участкаларда ўйма ва сув четлатиш қурилмаларини лойиҳаласлик тавсия этилади.

2.11. Тўғри участкаларда мавжуд йўл билан умумий ер полотносида жойлаштирилувчи иккинчи йўлнинг бўйлама профилни иккала йўллар рельсларининг каллакчалари сатҳларининг бир хил бўлишини, мавжуд йўлнинг капитал таъмирланишидан сўнг, таъминлаш шартидан келиб чиқиб лойиҳалаш лозим. Йўлнинг эгри участкаларида ички рельсларнинг каллакчалари бир хил сатҳда бўлиши лозим.

Рельслар каллакчалари сатҳларининг вақтинчалик фарқи 10 см дан, алоҳида нуқталардан – 15 см дан ортиқ бўлмаслиги лозим. Йўлни қор ёки кум уюми мумкин бўлмаган жойларда рельслар каллакчалари сатҳининг вақтинчалик фарқини асосланган ҳолларда 25 см гача ошириш рухсат этилади.

Йўлни кесиб ўтиш жойида рельслар каллакчалари сатҳларининг фарқ қилишга йўл қўйилмайди.

2.12. Мавжуд йўллар бўйлама профилни бузилишларининг тўғриланишини йўлни балластнинг устига кўтариш ёки меъёрланувчи қалинлигини сақлаган ҳолда мавжуд балласт қатламини қирқиш орқали кўзда тутиш лозим.

Ер полотносининг юқори қисмини қирқишни фақат бўйлама профилни лойиҳалаш шароитлари ёки ер полотносининг деформацияларини (балласт тоғорасини қирқиш ва бошқалар) бартараф қилиш зарурияти билан тақозо қилинганда кўзда тутиш рухсат этилади, бунда ер полотноси юқорисининг кифёаси 3.4-банд талабларига мувофиқ таъминланиш лозим.

ПЕРЕГОНЛАРДА ЙЎЛНИНГ РЕЖАСИ

2.13. Янги темир йўллар участкаларининг эгрларини мумкин қадар катта радиуслар билан лойиҳалаш лозим.

Эгрлар радиусларини 5-жадвалга мувофиқ белгилаш ва қуйидагиларга тенг қабул қилиш лозим, м: 5000, 4000, 3000, 2500, 2000, 1800, 1500, 1200, 1000, 800, 700, 600, 500, 400, 350, 300, 250, 200, 180, 150.

2.14. Иккинчи йўлларни ва мавжуд темир йўлларни кучайтиришни (қайта қуришни) лойиҳалашда энг кичик эгрилик радиусининг миқдорини мўлжалланган ва юқлар ташувчи поездларининг ҳаракатланиш тезликлари ва мавжуд йўл эгрилик радиусининг миқдорига боғлиқ равишда белгилаш лозим.

Поездларнинг мўлжалланган ҳаракатланиш тезлиги чекловчи мавжуд эгрлар қайта қуришнинг мақсадга мувофиқлигини техник-иқтисодий асосланган бўлиши лозим.

2.15. Иккинчи йўлнинг эгри участкаларини, одатда, мавжуд йўлнинг тўғриланган эгрларига нисбатан концентрик қилиб лойиҳалаш лозим ,

Мавжуд йўл эгрларини тўғрилашда доиравий эгрининг бутун узунлиги давомида радиуслар катталикларининг доимий миқдорларини қабул қилиш лозим. Ушбу талабларнинг бажарилиши мавжуд ер полотноси ёки сунъий иншоотларнинг қайта қурилишига олиб келувчи қийин шароитларда турли миқдорлардаги радиусларни сақлаб қолиш, бир хил эгриликдаги участкаларнинг узунлиги камида 300 м ва истисно тариқасида ҳолларда – камида 100 м бўлганда рухсат этилади.

Темир йўл линияси, шохобча йўлнинг тоифаси	Эгрилик радиуслари			
	тавсия этилган	қийин шароитларда	ўта қийин шароитларда техник-иктисодий асосланганда	«ЎТЙ» АЖ билан келишилган ҳолда
Юқори тезюрар	5000 ва юқори	4000	3000	–
Тезюрар	4000-3000	2500	1800	–
Махсус юкдан зўриққан	4000-2000	1500	1000	600
I	4000-2500	2000	1000	600
II	4000-2000	1500	800	400
III	4000-1200	800	400	300
IV	2000-1000	600	250	200
IV тоифадаги шохобча йўллари	2000-600	500	180	150
V тоифадаги шохобча ва боғловчи йўллар	1000-400	300	150	150

Изоҳлар:

1. Агар 1-жадвалнинг 2-изоҳига биноан махсус юкдан зўриққан линияларда 120 км/ҳ дан ортиқ йўловчилар поездларининг максимал тезлиги таъминланган бўлса, тавсия этилган ва қийин шароитларда рухсат этилган эгрилар ушбу чизиқларда I тоифадаги чизиқлар учун берилган метёрлар бўйича олиниши лозим.
Поездлар 120 км/ҳ дан юқори; 160 км гача тезликда ҳаракатланаётганда I тоифадаги линияларда 400 м;
Поездлар 120 км/ҳ ёки ундан кам тезликда ҳаракатланаётганда I тоифадаги линияларда 300 м;
II ва III тоифадаги чизиқлар бўйича 250 м;
IV тоифадаги чизиқлар бўйича 200 м.
2. 3-3 гилдиракли формулали локомотивларнинг I тоифадаги йўлларида киришда ва тўғридан-тўғри қўшимчасарсиз тесқари эгилиш пайтида радиуси 160 м кам бўлмаслиги лозим.
3. Йўллар оралиғи кенгайишларини лойиҳалашда радиуси 4000 м дан ортиқ бўлган эгрилардан фойдаланишга рухсат этилади.
4. Темир йўл тўғунларида ечимларни лойиҳалашда радиуси 250 м бўлган эгрилардан қўллашга рухсат этилади.

2.16. Янги юқори тезюрар, тезюрар, юкдан зўриққан ва I ва II тоифадаги линияларда тузилма эгриларни қўллаш рухсат этилмайди. III ва IV тоифадаги янги линиялар ва шохобча йўлларда, ўта қийин шароитларда I ва II тоифадаги линияларда ҳам тузилма эгриларни қўллаш тегишлича техник-иктисодий асосланганда рухсат этилади.

Изоҳ: Тузилма эгриларни лойиҳалаш зарур бўлганда, турли радиусли доиравий эгрилар ўтиш эгрилари воситасида 2.17-банднинг талабларига мувофиқ туташтирилиши лозим.

2.17. Йўлнинг тўғри ва эгри участкаларини ҳамда турли радиусли ёндош доиравий эгриларни ўтиш эгрилари воситасида туташтириш лозим.

Янги темир йўлнинг юқори тезюрар, тезюрар, юкдан зўриққан ва I тоифадаги линиялари участкаларида, линиянинг режаси ва бўйлама профили шартларига кўра, соатига 120 км/ҳ дан юқори тезликда ҳаракатланадиган поездлар ҳаракатланишини амалга ошириш мумкин, ўтиш чизиқларининг

узунлиги L , м ни $l \geq \frac{hV \max}{100}$ (1) шароитидан қабул қилиш керак;

$\geq \frac{hV_{\max}}{125}$ – кийиш шароитларда, бунда, V_{\max} – мазкур эгри участкадаги

ўта тезюрар поезднинг ҳаракатланиш тезлиги, km/h; h – эгри жойлашган жойда фойдаланишнинг ўнинчи йилига мўлжалланган ўртача тортилган квадратик тезлик, бунда,

қуйидаги формула бўйича белгиланадиган ташқи рельснинг тепалиги;

$$h = K \frac{12.5v_{cp}^2}{R};$$

бу ерда v_{cp} – эгри жойлашган жойда ўн йилга мўлжалланган ўртача оғирликдаги квадратик тезлик, km/h,;

R – айланма эгри участка радиуси, m;

K – экипаж тортишиш марказининг силжишини эгри ўқига нисбатан ташқи томонга силжишини ҳисобга олган ҳолда, 140 km/h тезликда 1,1 га тенг ва 140 km/h дан юқори тезликда 1,2 га тенг қилиб қабул қилинган ташқи темир йўлнинг кўтарилиш коэффициенти.

$$V_{cp} = \sqrt{\frac{\sum_i^n n_i * Q_i * V_i^2}{\sum_i^n n_i * Q_i}}$$

бу ерда n_i – (юк ва йўловчиар ташувчи) поезд жуфтликларининг сони;

Q_i – поезд массаси, t;

V_i – поезд тезлиги, km/h

Қийин шароитларда жойлашган темир йўлларни лойиҳалашда, шунингдек иккинчи йўлларни лойиҳалашда ва 140 km/h дан ортиқ тезликда ҳаракатланадиган участкаларда мавжуд линияларни кучайтиришда (қайта куришда), асосли ҳолатларда, ўтиш чизигининг узунлигини, $l \geq 1,2 h$ шартдан олишга рухсат этилади. Агар темир йўл линиясини капитал қайта қурмасдан белгиланган узунликдаги ўтиш эгрисини ташкил этиш мумкин бўлмаса, $K = 1.1$ тенг бўлганда ўтиш чизигининг узунлигини $l = 1,2 h$ га камайитиришга рухсат этилади.

Ташқи рельснинг тепалигининг сўндирилмаган кўндаланг тезлашиш меъёрига риоя қилганлигини қуйидаги формула бўйича текшириш керак:

$$a = \frac{V_{\max}^2}{3.6^2 * R} - \frac{h * g}{S}; h = \frac{12.5 * V_{\max}^2}{R} - \Delta h; \Delta h = \frac{S * a}{g};$$

бу ерда, a – сўндирилмаган кўндаланг тезлашиш, m/s^2 ;

g – 9,81 m/s^2 ;

S – рельслар ўқлари орасидаги масофа (1600 mm);

h – ташқи рельснинг тепалиги, mm;

h_n – ташқи рельснинг минимал тепалиги, mm;

Δh – ташқи рельснинг тепалигининг камчилиги, mm;

V_{\max} – йўловчилар поездининг максимал тезлиги, km/h;

R – эгри радиуси, m

Сўндирилмаган кўндаланг тезлашиш меъёри қуйидагига тенг:

- йўловчилар поездди учун – 0,7 m/s^2 ;

- юклар ташувчи поездди учун – 0,3 m/s^2 .

Эгрини жойлаштиришни ер полотносини қайта курмасдан (қайта куриш пайтида) бажариши мумкин бўлмаган, ёки ер ишларининг катта ҳажми билан боғлиқ бўлган қийин шароитларда, “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ рухсати билан сўндирилмаган кўндаланг тезликни 1 m/s^2 гача оширишга рухсат этилади.

Кузови мажбурий эгиладиган ҳаракатланувчи таркибдан фойдаланганда, ташқи рельсининг тепалиги ҳисобга олиниши керак, бунда унинг қиймати ҳаракатланувчи таркибнинг паспорт маълумотлари бўйича олинади.

Алоҳида кучланиш чизиқларида, шунингдек III, IV ва V тоифалардаги чизиқлар бўйича ўтувчи эгрлар узунлиги 6-жадвалга мувофиқ белгиланиши лозим.

6-жадвал

Эгри радиуси, m	Темир йўл линиялари ва шохобча йўлларида ўтиш эгрларнинг узунлиги, m									
	ўта юқдан зўриққан			III тоифадаги			IV тоифадаги			V тоифадаги
	Поездларнинг ҳаракатланиш тезликлари зоналари									
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
4000	40	20	20	20	20	20	–	–	–	–
3000	60-40	40-20	20	40-30	30-20	20	–	–	–	–
2500	80-60	40-20	20	40-30	30	20	–	–	–	–
2000	100-80	60-40	20	60-40	40-30	20	40-20	20	20	–
1800	120-100	60-40	20	60-40	40	20	50-30	20	20	–
1500	120-100	80-60	30	80-60	50-40	20	60-40	20	20	–
1200	160-140	100-80	40-30	80-60	60-50	20	60-40	40-30	20	–
1000	180-140	120-100	40-30	100-80	80-60	40-30	80-60	40-30	30	20
800	180-140	140-100	60-40	140-100	100-80	40-30	100-60	60-40	30-20	20
700	180-140	160-120	80-40	160-120	100-80	40-30	120-80	60-40	40-20	20
600	180-140	160-140	100-60	160-120	120-100	60-30	120-80	80-40	40-20	20
500	160-120	160-120	120-80	160-120	160-100	60-30	120-80	80-60	50-20	20
400	160-120	160-100	140-80	160-100	160-100	100-60	120-80	100-60	60-30	20
350	160-100	160-100	160-80	160-100	160-80	120-80	120-80	120-80	60-30	20
300	160-80	160-80	160-80	160-80	160-80	160-80	120-80	120-80	60-30	40-20
250	160-80	160-80	160-80	160-80	160-80	160-80	120-80	120-80	80-40	40-20
200	–	–	–	–	–	–	100-60	100-60	80-50	40
180	–	–	–	–	–	–	100-60	100-60	80-50	60-40
150	–	–	–	–	–	–	–	–	–	60-40

Изоҳ: 1. Ўтиш эгрлари узунликларининг миқдорлари икки хил бўлганда кичик миқдорларни фақат қийин шароитларда қўллаш рухсат этилади.

2. Участкаларни поездлар ҳаракатланиш тезликларининг зоналарига бўлиш бўйлама профилнинг конфигурациясига боғлиқ равишда бажариш:

1-чи тезликлар зонаси – бўйлама профилнинг чуқурлашуви ва унга туташган участкалар ҳамда юк поездларида иккала йўналишларда максимал ёки уларга яқин тезликлар билан ўтувчи бошиқа участкалар;

2-чи тезликлар зонаси – бу ердаги ўртача квадратик тезликнинг миқдори юк поездлари ҳаракатланиш тезликларининг ўртача миқдорларига яқин бўлган горизонтал майдонлар ва қияликлар;

3-чи тезликлар зонаси – юк поездларда иккала йўналиш бўйича, йўналтирувчи кўтаришдаги ҳисобий тезликка яқин тезликлар билан ўтувчи бўйлама профилнинг баландлашуви ва уларга туташувчи кўтаришларнинг доимий участкалари.

Техник-иқтисодий асосланган ҳолларда ҳамда иккинчи йўллари ва мавжуд темир йўллари кучайтиришни (қайта қуришни) лойиҳалашда қийин шароитларда жойлаштирилувчи участкаларни лойиҳалашда, қабул қилинган эгрининг радиуси рухсат берувчи поездларнинг ҳаракатланиш тезлигини амалага ошириш мумкин бўлмаган ўтиш эгрининг узунлигини ушбу эгри учун лойиҳаланувчи ташқи рельснинг тепалигига ва ушбу тепаликни бартараф қилиш қияликларига боғлиқ равишда ҳисоблаб белгилаш лозим. Бундай ҳолларда поездларнинг ҳаракатланиш тездиги 140 km/h ва ундан камроқ бўлганда ташқи рельснинг тепалигини аниқловчи формулада К коэффициентни 1,0 га тенг деб қабул қилиш лозим.

Тепалик микдорини ўнинчи йилда фойдаланиш учун эгри жойлашган жойда (шоҳобча йўлларида - ҳисоб-китоб даври учун) назарда тутилган ўртача оғирлик квадратик тезлик бўйича аниқланиши керак ва қуйидагидан ошмаслиги керак:

- 200-250 km/h тезликда ҳаракатланадиган поездлар учун – 100 mm дан ошмаслиги;

- тезлиги 200 km/h дан кам бўлган поездлар учун – 150 mm дан ошмаслиги лозим.

Умумий тармоқ темир йўллари асосий йўлининг эгри участкаларида ташқи рельс тепалигининг катталиги 100-150 mm юқори бўлишига “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ билан келишилган ҳолда рухсат этилади.

Тепаликни ажратиш бурчаги 1% ортиқ бўлмаслиги, қийин шароитларда қияликлар I - III тоифадаги чизиклар бўйича 2%, IV ва V тоифадаги темир йўлларида 3% дан ошмаслигига рухсат этилади.

Ҳисоблаш натижалари бўйича олинган ўтиш чизикларининг узунлиги, одатда, 10 бараварга тенг бўлган қийматларга яхлитланиши лозим. Ўтиш эгри чизигининг узунлиги камида 20 m бўлиши лозим.

Бир томонга йўналтирилган турли хил радиусларнинг айланма эгриларига мос келадиган оралик ўтиш эгрилар узунлиги ташқи темир йўл ва эгрилик тепалигидаги фарқларга қараб аниқланиши лозим. Бундай ҳолда, ўтиш эгри чизигининг узунлиги камида 30 m бўлиши лозим.

Изоҳ. Манёврли тартибда хизмат кўрсатиладиган шоҳобча йўлларида, қийин шароитларда эса ва 25 km/h дан ошмайдиган тезликда поездда ҳаракатланганда, ўтиш эгри чизигини назарда тутишга йўл қўйилмайди.

2.18. Ўтиш эгриларининг бошланғич нуқталари орасидаги тўғридан қўшилмалар, улар мавжуд бўлмаганда эса – айланма эгрилар иложи борича узунроқ бўлиши, аммо 7-жадвалда кўрсатилганидан кам бўлмаслиги лозим.

Бошланғич узунликдаги тўғри ўрнатмаларни қуриш катта ҳажмдаги қурилиш ишлари билан боғлиқ бўлган ҳолларда, ушбу ўрнатмаларнинг узунлигини қисқартириш рухсат этилади: 120 km/h дан ортиқ тезликлар билан поездларнинг ҳаракатланиши кўзда тутилган I тоифадаги линияларда 75 m гача – бир томонга йўналтирилган эгрилар орасида ва 50 m гача – турли томонларга йўналтирилган эгрилар орасида, I-III тоифадаги бошқа линияларда – тегишлича 50 ва 30 m гача IV ва V тоифадаги темир йўлларида

турли томонларга йўналтирилган эгрилар орасидаги тўғри ўрнатмаларни 20 m гача қисқартириш рухсат этилади.

Ўта қийин шароитларда қуриладиган III – V тоифадаги янги темир йўлларни, иккинчи йўлларни ва мавжуд темир йўлларни қайта қуришни лойиҳалашда тегишлича техник-иктисодий асосланганда тескари эгриларни туташтиришни тўғри ўрнатмаларни кўзда тутиш рухсат этилади.

7-жадвал

Линиялар, шохобча йўллари тоифалари	Йўналтирилган эгрилар орасидаги тўғри ўрнатмаларнинг узунлиги, m	
	турли томонларга йўналтирилган	бир томонга йўналтирилган
Юқори тезюрар, тезюрар, махсус юқдан зўриққан ва 120 km/h юқори тезлик билан поездлар ҳаракатланганда I тоифадаги линиялари:	150	150
120 km/h ва паст	75	100
II ва III тоифа линиялари	75	100
IV тоифадаги линиялари ва шохобча йўллари	50	50
V тоифа шохобча йўллари	30	30
<i>Изоҳ: Манёвра оид тартибда хизмат кўрсатувчи шохобча йўлларда, қийин шароитларда эса 25 km/h дан ортиқ бўлмаган тезликлардаги поездлар ҳаракатланишида эгрилар орасидаги (ўтиш эгриларининг, улар мавжуд бўлганда эса – доиравий эгриларнинг бошланғич нуқталари орасидаги) тўғри ўрнатмаларни кўзда тутмаслик рухсат этилади.</i>		

2.19. Иккинчи (учинчи, тўртинчи) йўлни, одатда, мавжуд йўлдан бир томонда жойлаштириш лозим. Участка доирасидаги қабул қилинган иккинчи йўлнинг ўзгаришини лойиҳада асослаб бериш лозим. Бунда, йўлларни алмаштириш алоҳида нуқталарда ва уларга мавжуд бўлган эгрилар бўйича ёндашувларда (мумкин қадар янги эгриларни қурмасдан) кўзда тутилган бўлиши лозим.

2.20. Иккинчи йўлни мавжуд бош йўл билан умумий ер полотносида жойлаштириш лозим. Алоҳида ер полотноси қурилмасининг мақсадга мувофиқлиги техник-иктисодий асосланган бўлиши лозим.

2.21. Перегонларнинг тўғри участкаларидаги асосий йўллар ўқлари орасидаги масофа биринчи ва иккинчи ўқлар ўртасидаги масофа камида 4 100 mm, шунингдек учинчи ва тўртинчи йўллар, иккинчи ва учинчи йўлларнинг ўқлари орасидаги масофа камида 8 000 mm, йўловчилар поездларининг тезлиги 140 km/h юқори тезликда амалга ошириш мумкин бўлган участкаларда - камида 10 000 mm бўлиши керак

Қийин шароитларда йирик шаҳар ва тугунларнинг бош участкаларида ва станцияларда, "Ўзбекистон темир йўллари" АЖ рухсати билан ва темир йўл транспорти соҳасидаги ижро ҳокимияти органи билан келишилган ҳолда, поездлар ҳаракатининг тезликларини тегишли тарзда камайтирган ҳолда, ушбу масофани 6 000 mm гача қисқартиришга рухсат этилади. Йўлнинг эгри участкаларида, бу масофалар эгри радиусига қараб, Биноларни яқинлаштириш

ўлчамларини қўллаш бўйича кўрсатмаларга (ГОСТ 9238-83, С ўлчов) биноан ошириш лозим.

Ҳаракатланиш тезлиги 200 km/h дан юқори бўлган перегонлар ва станциялардаги иншоотлар ва қурилмалар С250 (ВСН 448-Н) қурилишларни яқинлаштириш ўлчамига мос келиши лозим.

2.22. Йўлни тўғри участкаларидаги меъёрий йўллари масофалардан доиравий жойлашган йўллар эгрларидаги оширилганларига ўтишларни ўтиш эгрлари чегарасида, одатда, ички йўлларда ташқи йўл учун қабул қилинган узунликларига нисбатан оширилган узунликдаги ўтиш эгрларини қўллаш ҳисобига лойиҳалаш лозим. Бунда ҳар бир йўлдаги ўтиш эгрларининг узунлиги 2.17-бандда кўрсатилганидан кам бўлмаслиги лозим.

Қийин шароитларда, эгрлар орасига қисқа тўғри қўшилмаларда, энг юқори кенгайтирилган эгри учун меъёрлар бўйича бутун участка учун умумий кенгайтирилган икки йўл оралиғини кўзда тутишга йўл қўйилади.

2.23. Қор уюмларига мойил ҳудудларда қурилувчи темир йўлларни лойиҳалашда мумкин қадар:

- чуқур ўймалар ҳамда станциялар ўқларини ҳуқумрон бўронли шамоллар бўйича йўналтирмаслик;

- тоғли ва сиртепа жойларда трассани қорни шамол билан учирилишини ҳисобга олиб ўтказиш;

- бошқа тенг шароитларда трассани шамолга тескари тоғ ёнбағирлардан ҳамда сув айриларида ўтказишга устунлик бериш;

- тоғли жойларда трассани водийнинг тик ёнбағрининг асосида камида 50 m масофада ўтказиш;

- трасса билан пастқам жойларни (котловина, ложбина, жарлар, балкалар) энг қисқа йўналиш бўйича кесиб ўтиш, йўлдош пастқамликларни эса шамолга тескари томондан айланиб ўтиш лозим.

2.24. Қум уюмларига мойли ҳудудларда қурилувчи темир йўлларни лойиҳалашда мумкин қадар:

- трассани ҳаракатчан қумларнинг энг фаол массаларини айланиб ўтиб, рельефнинг шакли бўйлаб ёки қум кўчишининг ҳуқумрон йўналишларига параллел ўтказиш; рельеф шаклларини кесиб ўтиш учун ушбу шакллар баландлигининг энг кам тебранишли участкаларини танлаш;

- ўймалар қурилишига йўл қўймаслик, трассани рельефнинг мавжуд шаклларига уйғунлашишига, уларнинг ривожланиш шароитларини бузмасдан, ҳаракат қилиш;

- ўрмонлар ва бутазорлар йўлдош массивларининг ҳимояловчи хусусиятларидан максимал фойдаланиш лозим.

АЖРАТИШ ПУНКТЛАРИ ИНИ ЖОЙЛАШТИРИШ

2.25. Янги темир йўл линияларидаги ажратиш пунктлари лойиҳалаштирилган линия учун дизайн параметрларини ўзаро боғлиқ равишда танлаш, шунингдек, улашган участкаларни ўтказиш ва ишлатиш

шароитларини ҳисобга олган ҳолда, ўтказувчанлик ва ўтказиш қобилиятини босқичма-босқич оширилишини ҳисобга олган ҳолда жойлаштирилиши лозим.

Барча тоифадаги линияларда ажратиш пунктлари ини жойлаштирганда линиядан фойдаланиш ва аҳоли турар-жой пунктларига хизмат кўрсатиш қулайлиги, топографик, геологик (емирилишлар, кўчкилар, тошқинлар, ўпирилишлар, чуқур ботқоқлар) ва бошқа маҳаллий шароитларни ҳисобга олиш лозим.

2.26. I тоифадаги юкори тезюар, махсус юкдан зўрикқан, тезюар ва икки йўлли линияларда оралиқ станциялар ва ўзиб кетиш пунктларини юк ва йўловчилар ташиш тезлиги, ўлчамлари ва тавсифини, поездлараро интервалнинг катталигини, поезд ишининг ишончилигининг талаб қилинадиган даражасини, йўлни тузатиш шартларини ҳисобга олган ҳолда, лекин ҳеч бўлмаганда 35-40 km оралиқда жойлаштириш лозим.

2.27. I тоифадаги линияларидаги ажратиш пунктлари ини перегонлар бўйича ўтказиш қобилиятини таъминлаган ҳолда тўхтовсиз кесишув ўқлари орасидаги перегонларнинг ўхшашлигидан келиб чиққан ҳолда поездларни тўхтовсиз кесиб ўтишини ташкил этилишини ҳисобга олган ҳолда жойлаштириш керак:

- ажратиш пунктларида тўхтаб турган ва лойиҳалаш топшириғида кўрсатилган локомотив турида параллел жадвалдаги ва кесишган поездларнинг белгиланган сонидан кам бўлмаслиги керак;

- икки йўлли қўшилмалар ўрнатилганда ва поездлар тўхтовсиз кесишганда параллел жадвалдаги поездларининг ўрнатилган сонидан кам бўлмаслиги лозим.

2.28. II тоифадаги линияларда жойлашган ажратиш пунктларини, одатда, лойиҳалаш топшириғида кўрсатилган юк кўтариш пунктлари ўқлари орасидаги перегонларнинг идентификациясига ва белгиланган масса камида икки жуфт поездларнинг параллел жадвалга эга бўлган ва перегон пунктларида тўхтаб турадиган поездларни кесиб ўтиш имкониятини таъминлашга асосланиб жойлаштириш лозим.

2.29. III ва IV тоифадаги линияларидаги ажратиш пунктлари ини, юк ва йўловчилар ташиш эҳтиёжларини таъминлаш шартларидан келиб чиққан ҳолда, одатда, ўнинчи фойдаланилиш йилида жойлаштириш лозим.

2.30. Икки йўлли линиялар ва иккинчи йўлларни лойиҳалашда айланма пунктларни тезликлари нисбати, юк ва йўловчилар ташиш тавсифи ва поездлараро интерваллар ҳажмини ҳисобга олган ҳолда жойлаштириш лозим.

2.31. Участка станцияларига туташган перегонларда бир жуфт поездларнинг юриш вақтини, одатда, ҳисобланган босқич билан таққослаганда камида 4 min га камайтириш лозим.

2.32. Бирлашган (икки томонлама, курилган) поездлар ҳаракати назарда тутилган темир йўл линиялари лойиҳаларида, бундай поездларнинг тўхташи учун ажратиш пунктлари ининг жойлаштирилиши ҳисоб-китоблар билан асослантирилган бўлиши лозим.

2.33. Поездларнинг бир йўлли участкага чиқишини тўсиб қўядиган светофор олдида тўхтаган такдирда, икки йўлли қўшимчаларнинг бўйлама профили уларнинг силжиши учун шароитларини таъминлаб бериши лозим.

2.34. Икки йўлли қўшимчалар, шунингдек, разъездларлар ўрнига, техник-иқтисодий асосланганда икки йўлли перегонларни лойиҳалаш рухсат этилади.

АЖРАТИШ ПУНКТЛАРИ ДА ЙЎЛЛАРНИНГ БЎЙЛАМА ПРОФИЛИ ВА ПЛАНИ

2.35. Станциялар, разъездларлар ва ўзиб кетиш пунктларини горизонтал майдонда жойлаштириш лозим; уларнинг қияликлардаги жойлашуви лойиҳада асосланган бўлиши лозим.

Айрим ҳолларда, ажратиш пунктлари инини қиялиги 1,5% дан юқори бўлмаган, қийин шароитларда қиялиги 2,5% дан ошмайдиган ён бағирларда майдонларда жойлаштиришга рухсат этилади.

Ярим бўйлама ва бўйлама типдаги разъездларлар ва ўзиб кетиш пунктларини, “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ билан келишилган ҳолда – локомотивлар ёки вагонларни таркиблардан ажратиш олиш ва манёврлар амалга оширилиши назарда тутилган станцион майдон қисми доирасидаги шундай типдаги оралик станцияларни, қиялиги 12% ошмайдиган қияликларда жойлаштиришга рухсат этилади.

Ўта қийин топографик шароитларда тегишлича техник-иқтисодий асосланганда ва АЖ “Ўзбекистон темир йўллари” билан келишилганда локомотивлар ёки вагонларни таркиблардан ажратиш кўзда тутилмайдиган айрим разъездлар ва ўзиб кетиш пунктларининг станцияга оид бутун майдонини 12% дан ошмайдиган қияликларда жойлаштириш рухсат этилади.

Станциялар, разъездлар ва ўзиб кетиш пунктларини 2,5% дан тикрок қияликларда жойлаштирилган барча ҳолларда белгиланган ва келажакка оид массали поездларни локомотивларнинг ёрдамчи тормозлари билан ушлаб туриш шароитлари ҳамда ушбу поездларнинг жойидан жилиши шароитлари таъминлаши лозим.

Локомотивлар ёки вагонларни таркиблардан ажратиш ва манёврда оид операцияларни бажариш кўзда тутилган станциялар, разъездлар ва ўзиб кетиш пунктларида йўлнинг профили фойдали узунлиги чегарасида ҳаракатчан таркибнинг ўз-ўзидан кетиб қолиши имкониятини истисно қилиши лозим.

2.36. Янги линиялардаги станцияга оид майдонларнинг узунлиги қабул қилиш-жўнатиш йўлларининг келажакдаги фойдали узунлигига ҳамда қабул қилиш-жўнатиш йўлларининг жойлашиши типига (бўйлама, ярим бўйлама,

кўндаланг) боғлиқ равишда белгиланиши ва, одитда, 8-жадвалда кўрсатилганлардан кам бўлмаслиги лозим. Шохобча йўлларидаги станцияга оид майдонларнинг узунлигига лойихада белгиланган лозим.

2.37. Ажратиш пункти синиқ бўйлама профилда жойлашганида профиль элементларининг узунлиги ва туташуви перегонлардаги бош йўл учун белгиланган меъёрларга мувофиқ келиши лозим.

8-жадвал

Линия тоифаси	Қабул қилиш-жўнатиш йўлларининг жойлашуви	Станцияга оид майдонларнинг (янги линиялар учун) максимал узунлиги, m, қабул қилиш -жўнатиш йўлларининг фойдали узунлиги 1050 m бўлганда, m
Разъездларда		
I, II	Бўйлама	2450
I, II	Ярим бўйлама	1800
I, II	Кўндаланг	1450
III, IV	Кўндаланг	1300
Оралик станцияларида		
I, II	Бўйлама	2900
I, II	Ярим бўйлама	2200
I, II	Кўндаланг	1650
III, IV	Кўндаланг	1450
Ўзиб кетиш пунктларида		
I, II	Бўйлама	2600
I, II	Ярим бўйлама	1900
I, II	Кўндаланг	1500
Участка станцияларида		
I, II	Бўйлама	4000
I, II	Ярим бўйлама	2850
I, II	Кўндаланг	2400
III, IV	Кўндаланг	2000
Изоҳлар:		
1. Станцияга оид майдонларининг узунлиги миқдори жадвалда кўрсатилганларга туташтирилувчи қияликларнинг алгебраик айирмасига боғлиқ равишда қўйилиши лозим бўлган вертикал эгрининг тангенсларини ҳисобга олмасдан кўрсатилган.		
2. Агар йўлларнинг фойдали узунлиги 1050 m дан ортиқ (ёки кичик) бўлса, станцияга оид майдоннинг узунлиги тегишлича орттириши (ёки қисқартириши) лозим: ажратиш пунктларининг кўндаланг ва ярим бўйлама типларида – фойдали узунликларининг айирмасига, бўйлама типларида – уларнинг айирмасининг иккилангансига.		

2.38. Енгил топографик шароитларда жойлаштирилувчи разъездлар ва ўзиб кетиш пунктларининг майдонларини, мумкин қадар профилнинг тепаликларида (букриликларида), кириш сигналларидан олдинги участкаларни эса – қабул қилиш-жўнатиш йўлларининг фойдали узунлигига тенг – қияликларда, поездни жойидан жилдиришни таъминловчи давомийликда жойлаштириш дозим. Тўла юкли поездларнинг тўхталиши кўзда тутилган доимий токка оид электр тортиши бтлан лойихаланувчи янги линияларнинг ажратиш пунктларида станцияга оид майдон ва ундан давомий кўтарилиш томонига чиқиш участкасининг бўйлама профили поездларнинг йўналтирувчи

кўтарилиш ёки тортишга каррали кўтарилишдаги ҳисобий тезлигигача разгон олиниши таъминлаши лозим.

2.39. Мавжуд станциялар, разъездлар ва ўзиб кетиш жойларини қайта қуришда, шунингдек мавжуд линияларда йўлларни ривожлантириш билан янги ажратиш пунктлари ини қуришда, қабул қилиш ва жўнатиш йўлларининг бутун фойдали узунлиги бўйлаб бўйлама профил алоҳида элементларининг тиклиги, одатда 2.34-бандда кўрсатилган меъёрдан ошмаслиги лозим.

Агар стрелкали бўйинларни кўрсатилган қияликларга жойлаштириш имкони бўлмаса, уларни 2% га қисқартирилган қисқа тортишнинг етакчи ёки энг юқори ёнбағридан қия бўлмаган қияликларда, ўта қийин шароитларда эса, лойиҳада тегишли асосланган ҳолда – етакчи қияликда ёки каррали торти қиялигида жойлаштиришга рухсат этилади.

Оғизлар ташқарисидаги асосий йўллардаги диспетчер сьездлари ва алоҳида стрелкали ўтказгичларни асосий қияликкача бўлган ҳар қандай бўйлама қияликка, жойлаштириш мумкин.

2.40. Қабул қилиш-чиқиш йўлларининг фойдали узунлигини горизонтал платформада ёки 2,5% гача бўлган қияликларда жойлаштириш, ёндошувларни қайта трассалаш, катта ҳажмдаги ер ишлари, сунъий иншоотларни қайта қуришга ва ҳ.к. боғлиқ бўлган ҳолларда, манёврларни амалга ошириш мўлжалланган мавжуд разъездлар ва ўзиб кетиш жойлари қайта қурилганда, сунъий иншоотлар ва ҳ.к., қияликлардаги қабул қилиш-чиқиш йўлларини асосий кенгайтирилишини лойиҳалашга рухсат этилади; бунда поездларнинг хавфсизлик ҳаракатланиш шароитлари таъминланган бўлиши лозим.

Ўта қийин шароитларда жойлашган мавжуд станцияларнинг қабул қилиш-жўнатиш йўллари кенгайтиритик қия бўлмаган, лекин 12% дан ошмайдиган йўлларга жойлаштиришга рухсат этилади.

Мавжуд станциялар, разъездлар ва ўзиб кетиш жойларини қайта қуришда, қайта қуриладиган қисмнинг ташқарисида мавжуд узунликдаги профилнинг алоҳида элементлари қияликлари ва узунлигини сақлашга рухсат этилади.

Юк кўтариш ва тушириш йўлларининг фойдали узунлиги қияликларда жойлашган барча ҳолатларда, вагонларнинг (поездларнинг) ўз-ўзиидан фойдали йўл узунлигидан ташқарига чиқиб кетишига қарши чораларни кўриш керак, йўлларнинг фойдали узунлиги оралиғидаги ўртача қиялик поездларни локомотивларнинг ёрдамчи тормозлари билан ушлаб туриш учун шароитлар, шунингдек поездларни тортиб олиш шартлари яратиши лозим.

2.41. Поездларнинг фақатгина бир йўналишда ҳаракатланиши учун мўлжалланган темир йўл кесишмаларини асосий қияликдан қия бўлган қийин шароитларда, бироқ 2.1-бандда ушбу тоифадаги чизиклар учун белгиланган максимал қияликдан ортиқ бўлмаган қийматларда жойлаштириш лозим.

2.42. Йўловчилар тўхташ жойларини йўловчилар поездидан узоклашишга имкон берадиган қияликларда жойлаштиришга рухсат этилади.

2.43. Локомотивсиз вагонларни тўхтатиш учун мўлжалланган юк ортиш-тушириш платформалар ва майдонлардаги йўллар, шунингдек локомотивлар учун мўлжалланган йўллар ва тўхташ жойлари горизонтал майдонларда ёки 1,5% дан юқори бўлмаган қияликларда жойлашган бўлиши лозим. Қийин шароитларда ушбу йўлларни 2,5% гача қияликларда жойлаштиришга рухсат этилади.

Йўловчиларга мўлжалланган таркибларнинг ва йўловчилар ва йўловчилар-техник станцияларида алоҳида вагонларнинг тўхташи учун йўлларни горизонтал майдонларда ёки 1,5% дан ортиқ бўлмаган қияликларда, бинолардаги йўлларни эса – горизонтал майдонларда жойлаштириш лозим.

Барча ҳолларда вагонларнинг ўз-ўзидан юриб кетишига қарши тадбирларни кўзда тутиш лозим, мумкин бўлган тақдирда ботиқ кўринишдаги профилни лойиҳалаш билан.

2.44. Боғланиш йўллари ҳамда таркибларнинг ўрнини алмаштириш, вагонларни бункерлар ва омборларга узатиш учун йўллар қияликларининг миқдорини ушбу йўлларда ҳаракатда бўлган таркибларнинг оғирлиги ва локомотивларнинг тортиш кучини ҳисобга олиб, бироқ 2.1-бандда белгиланган қияликлар миқдоридан ортиқ эмас қабул қилиш лозим.

Ҳақат локомотивлар ва мотор-вагонли секцияларнинг ҳаракатланиши учун мўлжалланган йўлларнинг қияликларини 40 % дан ортиқ эмас қабул қилиш лозим.

Боғланиш ва юриш йўллари бўйлама профили элементларининг узунлиги 50 m дан кам бўлмаслиги лозим.

2.45. Бино дарвозасидан ёки юк фронтининг бошидан профилдаги вертикал эгрининг бошигача, шунингдек режадаги айланма эгри чизигининг бошланишигача бўлган масофа юклаш, тушириш ёки таъмирлаш учун тақдим этилган энг узун автомобил (локомотив бўлими) узунлигидан кам бўлмаслиги лозим.

Қайта қуриладиган йўллар учун Қийин шароитларда бу масофани 2 m га қисқартириш мумкин.

2.46. Саралаш йўлларини стрелкали зона чегарасида тортиш йўли томонидан мумкин қадар вагонларни саралаш томонига қаратилган нишабда жойлаштириш лозим; нишабнинг тиклиги 4% дан ортиқ бўлмаслиги лозим.

Станциянинг стрелкали бўйнидан ташқаридаги тортиш йўлларини, улар хизмат кўрсатадиган йўллар ёки горизонтал платформада йўналишида, 2,5% дан тик бўлган қияликда жойлаштириш лозим. Қийин шароитларда тортиш йўлларини улар хизмат қиладиган йўллар йўналиши бўйича 2% қияликдан юқори бўлмаган тепаликда жойлаштиришга рухсат этилади.

Йиғма ва олиб чиқиш ишлари учун фойдаланиладиган ва қийин шароитларда жойлаштирилади ган тортиш йўлларининг бўйлама профилини

тортиш йўли ичида асосий йўл қисмининг бўйлама профилига мувофиқ лойиҳалашга рухсат этилади.

2.47. Асосий ва қабул қилиш-жўнатиш йўлларидаги стрелка ўтказгичлар вертикал эGRIDан ташқарида жойлаштирилиши лозим. 120 km/h гача тезликда ҳаракатланадиган линияларда қийин шароитларда стрелкали ўтказгичларни вертикал эGRID бўйлаб жойлаштиришга рухсат этилади, уларнинг радиуси камида 10 000 m бўлиши лозим. Ташкилий поездлар ўтиши учун мўлжалланмаган бошқа йўлларда, шунингдек, поездлар 120 km/h дан юқори бўлмаган тезликда ҳаракатланиши назарда тутилмаган мавжуд линияларда мавжуд бўлган ва янги станциялар, разъездлар ва ўзиб кетиш станцияларини қайта қуриш ва қуришда, радиуси 5000 m дан кам бўлмаган вертикал эGRID ичида жойлаштиришга рухсат этилади

Саралаш тепаликларининг бўйлама профилини лойиҳалашда вертикал эGRIDларнинг радиуси (автоуловларнинг ўтказувчанлиги ва бирлигини сақлаб туриш шартларига мувофиқ) ҳисоб-китоб йўли билан аниқланиши лозим. Бунда, истисно тариқасида вертикал эGRID ичида, фақат ўтиш мосламасининг ўтказма эGRID чизигини жойлаштиришга рухсат этилади; рельс йўналтиргичлари ва хочлар вертикал эGRID ташқарисида жойлаштирилиши лозим.

2.48. Станциялар, разъездлар ва ўзиб кетиш жойлари, шунингдек, алоҳида парклар ва тортиш йўллари йўлнинг тўғри участкаларида жойлашган бўлиши лозим. Қийин шароитларда уларни радиуси камида 1200 m, поездларнинг тезлиги 120 km/h дан ошадиган линияларда – камида 1500 m бўлган эGRIDларга жойлаштиришга рухсат этилади.

Ўта мураккаб топографик шароитларда тегишли асосга эга бўлган ҳолда эGRID радиусини 600 m, тоғ шароитида эса 500 m гача камайтиришга рухсат этилади.

2.49. Мавжуд станцияларда, разъездлар ва разъездларда, 2.47-бандда кўрсатилганидан камроқ радиусли эGRIDлар мавжуд бўлганда, бу эGRIDларни станция участкасининг қайта тикланмайдиган қисмида ва яқинлашув жойларида ва тегишли техник-иқтисодий асоснома мавжуд бўлган эGRIDлар радиусини алоҳида элементларнинг қайта тикланадиган қисмларида сақлашга рухсат этилади.

2.50. Қабул қилиш-жўнатиш йўлларининг кўндаланг жойлашадиган станциялари, ўтиш йўллари ва ўзиб кетиш жойларини, зарурат туғилганда, уларни йўлнинг эGRID участкаларига бир томонга қараган эGRIDда жойлаштириш лозим.

Тескари эGRIDдаги разъездлар ва ўзиб кетиш жойларини истисно ҳолатларда, лойиҳада тегишли асосланмиш мавжуд бўлган тақдирда II, III ва IV тоифадаги темир йўл линияларида жойлаштиришга йўл қўйилади.

Қабул қилиш-жўнатиш йўллари бўйлама ва ярим бўйлама жойлашган станциялар, разъездлар лар ва ўзиб кетиш жойларини қийин шароитларда тескари эGRIDда жойлаштириш мумкин. Бунда, ҳар бир ҳаракатланиш

йўналишларининг фойдали узунликдаги йўллари бир томонга қараган эгриларда жойлаштирилган бўлиши лозим.

Мавжуд станцияларни қайта қуришда, алоҳида ҳолатларда, тескари эгриларни алоҳида паркларда сақлаб туришга рухсат этилади.

Тортиш йўлларини тескари эгриларга жойлаштиришга йўл қўйилмайди. Истисно ҳолатларда, тегишли асосга эга бўлган ҳолда, станцияларни қайта қурилган пайтда мавжуд тортиш йўлларида тескари эгриларни сақлашга рухсат этилади.

Тескари эгрилар мавжуд бўлганда, барча ҳолларда манёврлаш ишларини бажариш хавфсизлиги учун етарли бўлган кўриниш таъминланган бўлиши лозим.

2.51. Асосий йўллардаги стрелка ўтказгичларини, одатда йўлнинг тўғридан-тўғри участкаларида жойлаштириш лозим.

Станциялар, разъездлар ёки ўзиб кетиш жойларининг асосий йўлларида, стрелка ўтказгичлари йўлнинг тўғри участкаларига жойлаштирилиши, ўтиш эгрилари ва эгрилар ўртасидаги и тўғри қўшимчалар эса кесишмалар учун мўлжалланган меъёрларга мувофиқ лойиҳалаштирилиши лозим.

Истисно тариқасида, “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ билан келишилган ҳолда, камида 500 m радиусли ажратиш пунктлари асосий йўлларининг эгри участкаларида стрелка ўтказгичларни ўрнатишга йўл қўйилади.

Қайта қурилган станцияларда, разъездлар ва ўзиб кетиш жойларида, истисно ҳолатларда, линияда стрелка ўтказгичларининг жойлашиши катта ишларни талаб қилганда (асосий йўлни ўтказиш, бўйинларни тубдан қайта қуриш ва бошқалар), “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ билан келишилган ҳолда, стрелка ўтказгичларини тегишли парчаланиш схемаларидан фойдаланиб, эгриқа жойлаштиришга рухсат этилади.

2.52. Станция йўлларининг эгри участкалари (асосий ва қабул қилиш йўлларидан ташқари, уларда тўхтовсиз переездлар - бундан мустасно) ташки рельсни тепаликдан ва ўтказма эгриларсиз лойиҳалаштирилиши лозим. Таркибида поездлар ўтиш кунига мўлжалланган йўлларда, радиуси 250 m ва ундан кам бўлган тескари эгрилар орасида камида 15 m узунликдаги тўғридан-тўғри қўшилмалар кўзда тутилган бўлиши лозим.

2.53. Кесишган эгрилар радиуси қўшни стрелка ўтказгичнинг ўтказма эгри чизиғи радиусидан кам бўлмаслиги лозим.

2.54. Бирлаштирувчи ва юриш локомотив йўлларининг эгри кўрсатиб ўтилган ушбу эгриларнинг радиусини 180 m гача (асосли ҳолатларда шохобча йўлларида – 150 m), тоғ саралаш парклари бошида эса – 140 m гача кичрайтиришга рухсат этилади.

3. ЕР ПОЛОТНОСИ

3.1. Янги темир йўллар ер полотносининг (асосий майдонининг) энини йўлнинг тўғри участкаларидаги перегонлар чегарасида 9-жадвалда келтирилган меъёрлар бўйича қабул қилиш лозим.

Агар балласт призмаси остида ҳимоя қатлами мавжуд бўлса, ер полотносининг кенглиги лой тупроқлар учун белгиланганидан 0,4 m камроқ қилиб ўрнатилади (9-жадвалнинг учинчи устунисида); у профил қиррасидан 0,15 m га ошиб турадиган лойиҳа қирраси даражасида ўлчанади.

3.2. Янги ётқизилган иккинчи, учинчи ёки тўртинчи йўлнинг ўқидан ер полотносининг четигагача бўлган масофа асосий йўлларнинг I и II тоифадаги йўллари учун 9-жадвалда кўрсатилган ер полотносининг кенглигидан камида ярмини ташкил қиладиган қисмини олиш лозим.

Йўлларни турли даражаларда жойлаштириш ҳолатларида ер полотносининг кенглигини ҳисоблаш йўли билан ўрнатиш лозим.

Мавжуд ер полотносининг лойиҳаланувчи иккинчи йўлнинг жойлаштирилишига қарама-қарши томони бўйича чеккасининг минимал эни 0,5 m дан кам бўлмаслиги лозим. Агар ушбу меъёр таъминланмаса, мавжуд ва лойиҳаланувчи бош йўллар орасидаги масофани тегишлича ошириш рухсат этилади.

Ажратиш пунктларидаги ер полотносининг энини лойиҳаланувчи йўл ривожлантирилишига мувофиқ белгилаш лозим. Бунда станцияга оид чекка йўлларнинг ўқидан ер полотносининг четигагача бўлган масофада 9-жадвалда келтирилган энининг ярмидан, стрелкали кўчалар ва тортиш йўлларида эса – барча тоифадаги линиялар учун 3,25 m дан кам бўлмаслиги лозим.

Мавжуд станцияларни ривожлантиришда, қачонки кўрсатилган меъёрларнинг қўлланиши мавжуд ер полотноси қияликларининг қирқилиши ёки кўтарилишини талаб қилса, унда станцияга оид чекка йўлнинг ўқидан ер полотносининг четигагача бўлган масофани йўл четининг эни камида 0,45 m тенг бўлгунга қадар камайтириш рухсат этилади.

3.3. Йўлнинг эгри участкаларида ер полотносининг энини эгрининг ташқи томони бўйича 10-жадвалда кўрсатилган миқдорга, икки йўлли ва кўп йўлли участкаларда эса, бундан ташқари – ГОСТ 9238-83 да кўзда тутилган эгрилардаги йўллар оралиғининг кенгайтирилиши миқдорига ошириш лозим.

Катта темир йўл кўприқларига яқинлашганда ер полотноси таянчларининг орқа чегарасидан 10 m масофада ҳар бир томонга 0,5 m га кенгайтирилган, кейинги 15 m масофада эса аста-секин меъёрий кенгликкача келтирилган бўлиши лозим.

Линиялар, шохобча йўлининг тоифалари	Бош йўллар сони	Тупроқдан фойдаланилганда йўлнинг тўғри участкаларидаги ер полотносининг эни, m	
		Лойка, лой тўлдирилмали йирик парчаланадиган, осон шамоллатиладиган қояли, дренажланмайдиган, майда ва чангсимон кумлар	Қоятошли, заиф шамоллатиладиган, кум тўлдирилмали йирик парчаланадиган ва дренажланган кумлар* (чангсимонларидан ташқари)
Юқори тезюрар, тезюрар, махсус юкдан зўриққан			
I	2	11.7	10.7
I-II	1	7.6	6.6
III	1	7.3	6.4
IV	1	7.1	6.2
V	1	7.1	6.2
<p>* Иш шароитлари бўйича дренажланадиган ер полотносига филтёр коэффициенти камида 0,5 m/d бўлган ва гранулометриқ таркибида камида 0,1 mm ўлчамли заррачаларнинг 10% дан кўп бўлмаган гуруҳларини киритиш лозим. Буюртмачининг розилигига кўра, тегишли техник-иқтисодий асослаш билан, дренажланган тупроқ сифатида филтрация коэффициенти камида 0,5 m/d бўлган майда ва чангли кумлардан фойдаланишига рухсат этилади.</p> <p>Изоҳлар:</p> <p>1. Туташи деворларни ўрнатишида пастки қисмдаги эскиришни, шунингдек, барқарор тош шаклидаги (полотно томонга тўшалган қатламларнинг қулаши бўлмаганда заиф шамоллатиладиган) қоя тошларни камайитиришига рухсат этилади. Бунда, шпаллар таги даражасидаги четки йўл ўқидан то тирговучли деворлар ёки қияликларгача бўлган масофани мўлжалланаётган ўймани қазити усулларига қараб аниқлаш керак, бироқ камида қуйидагилардан кам бўлмашлиги керак: I ва II тоифа линияларида – ҳар бир томонга 4,2 m; III ва IV тоифадаги линияларида ва шохобча йўлларида – бир томонга 4,2 m ва иккинчи йўналишига – 3,7 m.</p> <p>Бундай ҳолларда, 300 m дан сўнг йўлнинг ҳар томонидан, кенглиги 6 m, чуқурлиги 2,5 m ва баландлиги 2,8 m бўлган шахмат тартибида жойлаштириладиган камераларни лойиҳалаш керак.</p> <p>2. Қоя эгинларида жойлаштириладиган, 6 m дан ортиқ чуқурликда, шунингдек ён бағирлари баландлигидан қатъи назар тоғ қияликларида ва тик қияликларда жойлаштириладиган ўймалар, агар иккинчи йўл қурилиши кейинги 15 йилга режалаштирилган бўлса, иккита йўл учун мўлжаллаб лойиҳалаштирилиши лозим.</p> <p>3. IV ва V тоифа шохобча йўлларида кумли балласт қўлланилганда, (6-эслатманинг 13-жадвалига қаранг), ер полотносининг кенглиги 7,3-7,6 m га тенг қилиб ўрнатилиши лозим.</p> <p>4. Заиф асосларда қуриладиган ер полотноси, ва чўкинди ҳосил қиладиган захира билан қурилган тепаликларнинг кенглиги, 9-жадвалга биноан, тўлиқ чўкиндидан кейин талаб қилинадиган ўлчамлар ҳисоб-китобларини ҳисобга олган ҳолда белгиланиши лозим.</p> <p>5. Чўкувчан асосли участкаларда ер полотносини унинг чўкишини ҳисобга олган ҳолда кенгайтириши кўзда тутилган бўлиши шарт; чўкишларнинг катталиги ва кенгайишлари ҳисоб-китоблар билан аниқланиши лозим.</p>			

3.4. Дренажланмайдиган тупроқлардан бир йўлли ер полотноси (қуйма призма) устки қисмининг кўндаланг чизиғи трапеция шаклида, кенглиги 2,3 m, баландлиги 0,15 m ва тагликнинг пастки қисмининг кенглигига тенг ва ер полотноси юқори қисмининг кўндаланг чизиғи дарҳол икки йўл остида, – баландлиги 0,2 m бўлган учбурчак шаклида, таглик пастки қаватнинг кенглигига тенг қилиб лойиҳалаштирилиши лозим.

Дренажланмайдиган тупроқлардан иккинчи йўл ер полотносининг юқори қисмини қазिश ишлари учун 0,04 ва кўндаланг ётқизиклар учун 0,02 тенг кўндаланг қиялик билан лойиҳалаштирилиши лозим.

Тошли, йирик синикли ва дренажланадиган тупроқлар бир йўлли ва икки йўлли ер полотносининг юқори қисми горизонтал равишда лойиҳалаштирилиши лозим.

Дренажланмайдиган тупроқлардан иккинчи йўл ер полотносини лойиҳалашда, иккинчи йўл ер полотноси юқори қатламини (мавжуд йўлнинг четидаги белгидан юқори) қурилган тупроқ билан ёки буюртмачи билан келишилган бошқа конструктив ечимлари билан сув қуйиб, мавжуд ер полотносидан ер усти сувини ишончли дренажлашни таъминлаш чоралари кўрилиши лозим.

Мавжуд ер полотноси кенгайтирилганда, зарур ҳолларда, унда мавжуд бўлган деформацияларни бартараф этиш чоралари кўрилиши лозим.

10-жадвал

Эгрилар радиуслари, m	Ер полотносини кенгайтириш, m
I – III тоифа линияларида	
5000 ва ортиқ	–
3000 – 4000	0,2
2500 – 1800	0,3
1500 – 700	0,4
600 ва кам	0,5
IV – V тоифадаги линиялари ва шохобча йўлларида	
2000 ва ортиқ	–
1800 – 1200	0,1
1000 – 700	0,2
600 ва кам	0,3

3.5. Станцияга оид майдонлари ер полотноси юқори қисмининг кўндаланг чизиғи, йўлларнинг сони ва тупроқ турига қараб, бир йўлакли ёки икки қиррали қилиб лойиҳалаштирилиши лозим. Майдон сезиларли даражада кенг бўлса, камида 2% нишабли ёпиқ кўндаланг лотокли пасайтирилган белгилари бўлган йўллар орасида қурилмалар аррасимон бўйлама профилдан, зарурат туғилганда – сувни ер полотносидан ташқарига чиқариш учун чиқариш кўндаланг чиқаригичли дренажлардан фойдаланишга рухсат этилади.

Ер полотноси ва балласт тупроқларининг турига, иқлим шароитига ва қиялик ичида жойлашган йўллар сонига қараб, нишаб сиртларини дренаж тизимига йўналтириб қўйиш лозим.

Йирик қоятошли ва сиздирувчи кумли гшрунтлардан иборат станцияга оид майдонлар ер полотносининг юқорисини қурғоқчил иқлимли ҳудудларда горизонтал қилиб лойиҳалаш рухсат этилади.

11-жадвал

Тепаликларни қуриш учун фойдаланиладиган тупроқ тури	Юқори тепаликларда қияликларнинг тиккалиги		
	6 m гача	12 m гача	
		6 m тепаликдаги устки қисмда	пастки қисмда
Заиф шамоллатиладиган жинслардан қояли: шағалли, тошли, галечнк шағал ва йирик қумли; катта ва ўрта катталиқдаги қум шағал, металлургия шлаки	1:1,5	1:1,5	1:1,5
Майда ва чангсимон қум, лойқа тупроқлар, шу жумладан соғтупроқли ва соғтупроқсимон қумоқлар	$\frac{1:1,5}{1:1,75}$	$\frac{1:1,5}{1:1,75}$	$\frac{1:1,75}{1:2}$
Қурғоқчил иқлим шароитларидаги майда бархан қумлар	1:2	1:2	1:2
<p><i>Изоҳлар:</i></p> <p>1. Чизиқ остида ҳаддан ташқари намлик ва бир ўлчовли майда қумли тупроқли тупроқлардан чўкмаларнинг қиялик қийматлари кўрсатилган.</p> <p>2. 6 м.гача тепаликда лойқа таранг пластик консистенцияли кўтармалар қияликларининг тиккалигини I – III тоифали йўллар учун 1:2, IV – V тоифадаги йўллар учун 1: 1,75; баландлиги 6 m дан юқори бўлган кўтармалар қиялигининг тиккалиги ва уюмлар конструкциясини ҳисоб-китоблари натижаларига кўра белгилаш лозим.</p>			

3.6. Массаси 50% дан кўпроқ, 2 mm дан 0,05 mm гача бўлган ўлчамдаги қум зарраларини ўз ичига олган қумли лойдан ташқари барча турдаги лой тупроқлардан ясалган конструкцияни асосий майдон ҳудудида мустаҳкамлаш дренажлайдиган тупроқнинг химоя қатлами балласт остидаги қурилма геотекстилли комбинацияси билан ёки геотекстилсиз дренажланадиган тупроқдан химоялаш балласт призмаси остидаги қурилма назарда тутилган бўлиши лозим. Дренажлайдиган тупроқдан химоя қатламисиз геотекстилни ётқизишга рухсат этилмайди.

Балласт призмаси остидаги дренажлайдиган тупроқ қатламининг қалинлиги ҳисоб-китобларга бўйича қурилиш майдонида тупроқнинг музлаш чуқурлигини ҳисобга олган ҳолда, ер полотноси тупроғининг тури ва унинг ҳолатига қараб белгиланади.

Геотекстилдан фойдаланмасдан дренажлайдиган тупроқдан ҳосил бўлган химоялаш қатламларини лойихалашда унинг қалинлиги асосида ҳисоблаш йўли билан белгиланиши, аммо иқлим шароитларига қараб, қумоқ тупроқли ерлар учун 0,3-0,5 m, қумлоқ тупроқлар учун 0,2-0,3 m дан кам бўлмаслиги лозим.

Янги линиялардаги химоя қатлами асосидаги лойли тупроқ юзасини полотно ўқидан дала томонга 0,04 икки томонлама қиялик билан режалаштириш керак; иккинчи йўлларни қуришда, мавжуд йўлдан 0,04 нишаблик билан бир йўлли режалаштириш амалга оширилиши лозим.

Тошлоқ ва дренажланадиган бошқа тупроқлардан ер полотносига, шунингдек, сунъий иншоотлар химоя қатламларига яқин жойларда, бўртикли музлашнинг нотекислигини олдини олиш учун, мавжуд йўл таркибининг

меъёрларига мос келадиган бўйлама йўналишдаги силлиқ ўтишни таъминлайдиган уланишлар назарда тутилган бўлиши лозим.

3.7. Кўтарма ва ўймалар қияликларининг тиклигини 11 ва 12-жадвал бўйича грунтларнинг тури, кўтарманинг баландлиги ва ўйманинг чуқурлиги боғлиқ равишда жойнинг геологик, гидрогеологик ва иқлимий шароитларини ҳамда мўлжалланган ишларни бажариш усулларини ҳисобга олиб белгилаш лозим.

12-жадвал

Грунтлар ва қоятошли жинсларнинг тури	Ўймалар қияликларининг баландлиги выемок, m	Ўймалар қияликларининг тиклиги
Қоятошли: камнурайдиган	12	1:0,2
юмшамайдиган енгил нурайдиган	12	1:0,5-1:1,5
юмшайдиган енгил нурайдиган	6	1:1
айнан шундай	6 дан юкори 12 гача	1:1,5
Йирик тошли, кумли ва бир жинсли гилли, шу жумладан қаттиқ, ярим қаттиқ ва қийин юмшайдиган консистенцияли	12	1:1,5
Барханга оид майда кумлар	2	1:10
айнан шундай	12	1:1,75
Лёсс: қурғоқчил иқлимли ҳудудларда	12	1:0,1-1:0,5
қурғоқчил иқлимли ҳудудлардан ташқарида	12	1:0,5-1:1,5
Изоҳлар:		
1. Қоятош камнурайдиган жинсларда қулай муҳандислик-геологик шароитларда скважинали зарядларни қўллаганда ўймаларда вертикал қияликларни кўзда тутиши руҳсат этилади.		
2. Ортиқча намланган ҳудудларда I ва II тоифадаги темир йўллар ўймаларининг баландлиги 6 m гача қияликлари тиклигини гилли ва чангсимон грунтларда 1:2 қабул қилиши лозим.		
3. Енгил нурайдиган қоятош жинсларда ва лёсларда ўймалар қияликларининг конструкцияси ва тиклигини ер полотносини кўриб чиқилаётган ҳудудда қуриши ва фойдаланиши тажрибасини ҳисобга олиб лойиҳалаш лозим.		

3.8. Атмосфера таъсиридан емирилишга мойил, грунтлардан ёки грунтларда ҳамда сув босувчи грунтларда қурилувчи кўтармалар, ўймалар ва барча ҳимояловчи ва сув четлатиши ер иншоотлари ва қурилмаларининг қияликлари маҳкамланган бўлиши лозим.

Маҳкамлашнинг турини иншоотнинг конструкцияга, табиий омиллар таъсирининг интенсивлигига ва грунтларнинг физикавий-механик хоссаларига боғлиқ равишда белгилаш лозим.

3.9. Катта ва ўрта дарёлар устидаги кўприкларга яқинлашганда уларнинг тошиб кетиши чегарасида, темир йўл линияларининг дарё бўйлаб ва сув омборларининг иш бажариши зоналарида жойлашган ер полотносининг чети ҳамда тўсиб қўйиш дамбаларининг чети энг баланд сувнинг сатҳидан камида 0,5 m га, сув босмайдиган ростлаш иншоотлари ва бермаларнинг чети эса камида 0,25 m га баландроқ бўлиши лозим

Сувнинг энг баланд сатҳини тўлқиннинг қияликка ва тиракка қуйидаги ошиб кетиши эҳтимолларидан келиб чиқиб юмалаб келишини ҳисобга олиб аниқлаш лозим: I – III тоифадаги линияларда – 1 : 300 (0.33%);

IV тоифадаги линияларда – 1 : 100 (1%);

IV ва V тоифадаги шохобча йўлларида – 1 : 50 (2%).

Тиракни кўприк остида дарё ўзанининг мумкин бўлган ювилиб кетиши, бироқ тўла ювилишининг 50% дан ошиб кетмаган эҳтимолини ҳисобга олиб аниқлаш лозим.

Технологияга оид сабабларга кўра ҳаракатланишдаги танаффусларга йўл қўйилмайдиган шохобча йўлларда, асосланган ҳолларда сувнинг энг баланд сатҳида ошиб кетиши эҳтимолини 1 : 100 (1%) га тенг қабул қилиши лозим.

Иккинчи йўлларни ва мавжуд линияларни кучайтиришни (кайта қуришни) лойиҳалашда кўприкларга яқинлашишдаги ер полотносининг четини сув тошқинларини ўтказиб юбориш шартларига кўра мавжуд бўлган сатҳида сақлаб қолиш лозим. Ер полотносининг четини ошириш зарурияти линиянинг мавжуд участкасидан фойдаланиш тажрибасига кўра асосланган бўлиши лозим.

3.10. Ер полотносининг чети кичик кўприклар ва қувурларга яқинлашганда энг катта сарф бўйича аниқланадиган ошиб кетишининг эҳтимоли 3.8-бандда келтирилган тиркалган сув сатҳи нишонасидан камида 0,5 m га баланд бўлиши лозим. Энг катта сарфни сувнинг иншоот олдида тўпланишини ҳисобга олиб аниқлаш лозим.

3.11. Ер полотносининг чети сизот сувларининг энг юқориги сатҳидан ёки кўп вақт (20 суткадан ортиқ) туриб қолган ер усти сувларининг сатҳидан ер полотносини кўпчиш ва чўкишдан сақлаш учун етарли бўлган миқдорга тепаликда бўлиши лозим. Тепаликнинг миқдорини грунтларнинг тури, сувнинг капилляр кўтарилиш баландлиги ва музлаш чуқурлигига боғлиқ равишда аниқлаш лозим.

Асосланган ҳолатларда, ер полотноси четининг нишонини ошириш ўрнига сизот сувларининг сатҳини пасайтиришни, грунтларни алмаштиришни ёки бошқа тадбирларни кўздатутиш руҳсат этилади.

3.12. Перегонлар ва станцияларда ер полотносидан ер усти сувларини четлатиш учун, зарур бўлган ҳолларда эса шунингдек сизот сувлари сатҳини пасайтириш учун ҳам, қурилмаларни лойиҳалаш лозим. Станцияларда, бундан ташқари, ишлаб чиқаришга оид сувларни (депо, устахоналар ва бошқалардан келувчи) четлатишни, зарур бўлган ҳолларда эса, тозалашни ҳам кўзда тутиш лозим.

3.13. Ер полотносига келиб тушадиган ер усти сувларини чиқаришда бўйлама ариқлар ёки қирғоқлардан, тепалик ва банкеторти зовурларидан, ариқчалардан ёки чуқурлар лотокларидан олинадиган захиралар кўзда тутилган бўлиши лозим.

Тупрокнинг аниқ қиялиги билан, ер полотносига сув фақат юқори томондан оқиши мумкин бўлганда, сув чиқарадиган зовурларни фақат тепалик томонидан лойихалаш лозим.

Сув ўтадиган асосли участкаларда сув чиқарадиган мосламалар турини (тарновлар, бермаларни) маҳаллий тупроқ шароитларини ҳисобга олган ҳолда белгилаш лозим. Бунда, сув чиқариш тарновлари ва зовурлар тепаликлар тубидан 5-10 m масофада жойлаштирилиши лозим.

3.14. Захира тепалиги қиялиги этаги ва зовури орасидаги табиий берманинг кенглигини камида 3 m, I ва II тоифалар учун эса келгуси иккинчи йўлнинг ёнидан камида 7,1 m қилиб қабул қилиш лозим.

Захиралардан чиқариб сепиладиган баландлиги 2 m гача бўлган тепаликларучун, қулай иқлим ва муҳандислик-геологик шароитларда қирғоқларда берманинг кенглигини 1 m гача камайтиришга рухсат этилади.

3.15. Ариқ четларидаги йўллар, тоғли ва сув чиқарадиган хандақларнинг, шунингдек тўкиш йўллари кесишувининг ўлчамларини I тоифадаги линияларида 1:100 (1%), II ва III тоифадаги линияларида 1:33 (3%), IV ва V тоифадаги линияларда 1:20 (5%), бўйлама (қирғоқ яқинида) ва кўндаланг дренаж зовурлар – тегишинча: 1:25 (4%), 1:15 (7%) ва 1:10 (10%)) дан ошиши эҳтимоли билан сув сарфи бўйича аниқлаш лозим.

Ариқнинг чети кўрсатилган ошиб кетиш эҳтимолидаги сарфга мос келувчи сувнинг сатҳидан камида 0,2 m тепароқ бўлиши лозим.

Тоғ усти ва сув четлатиш ариқларининг энг яқин сунъий иншоот ёки пастликка қаратилган бўйлама қиялиги камида 3‰ бўлиши лозим. Ботқоқларда, дарё ўзанларида ва жойнинг кичик табиий қияликка эга бошқа ҳолларда сув четлатиш ариқларининг бўйлама қиялигини 2‰ гача, мустасно тарихидаги ҳолларда – 1‰ гача камайтириш рухсат этилади. Ариқ тубининг энг катта қиялигини сувнинг сарфларига, грунтнинг ювилиб кетиши даражасига ва маҳкамлаш турига боғлиқ равишда аниқлаш лозим.

Бўйлама тоғ усти ариқларининг чуқурлиги ва туби бўйича уларнинг эни 0,6 m дан кам эмас, ботқоқларда эса – 0,8 m дан кам эмас бўлиши лозим.

3.16. Ўймаларда кюветларни ер полотноси учун қабул қилинган бўйлама қиялик билан лойихалаш лозим. Горизонтал майдонларда ва қиялиги 2‰ дан кам бўлмаслиги лозим. Тоннель олдида ўймаларнинг кюветларига тоннельдан ташқарига қаратилган 2‰ дан кам бўлмаган қиялик бериш лозим.

Кюветлар қияликларининг тиклигини дала томонидан ўйма қияликларининг тиклигига тенг, йўл томондан эса – 1:1,5 қилиб белгилаш лозим.

Кюветларнинг чуқурлигини камида 0,6 m, туби бўйича энини эса камида 0,4 m қабул қилиш лозим. Қисқа ва чуқур бўлмаган ўймалар учун курук иқлимли ҳудудларда тегишлича асосланганда кюветларнинг чуқурлигини 0,4 m гача камайтириш рухсат этилади.

Ўймаларда, қачонки йўллар 2%о дан кичик қияликларда ва майдонларда жойлашган бўлса, кюветларнинг тубибўйича энини ва ер полотносининг чети сатхидан ўйманинг энини сақлаган ҳолда сув айиргич нуқталардаги кюветларнинг чуқурлигини 0,2 m гача камайтириш рухсат этилади.

Кам нурайдиган қоятош жинсларда лойихаланувчи ўймаларда кюветларнинг ўрнига тош ёки бетон блоклардан бордюрлар куриш рухсат этилади. Енгил нурайдиган қоятош жинсларда кюветларнинг чуқурлигини 0,4 m дан кам эмас қилиб лойихалаш рухсат этилади.

Тоғ ва суғориш ариқларидан зовурга сув тушириш тақиқланади. Алоҳида ҳолатларда, агар тоғлардан ва суғориш ариқларидан ва кўшни ҳавзалардан сув олиш зарурати туғилганда, алоҳида лойихалар бўйича сув ўтказадиган объектлар учун сув таъминоти кўзда тутилган бўлиши лозим.

3.17. Захираларни йўлларни куриш ривожланган ажратиш пунктлари доирасида, аҳоли пунктлари, карстларни ривожлантириш майдонлари ва йўл ўтказгичлари ва йўл кесишмалари жойлашган жойларда жойлаштириш тақиқланади. Дарёлар қайрларида захираларни ўрнатишга асосланган ҳолатларда йўл қўйилади ва алоҳида лойихалар бўйича амалга оширилиши лозим.

3.18. Иккинчи йўлларни ҳамда мавжуд станциялар, разъездлар ва ўзиб кетиш пунктларининг ривожлантирилишни лойихалашда мавжуд сув четлатиш, маҳкамлаш ва ҳимоялаш қурилмаларидан максимал фойдаланишни кўзда тутиш лозим.

3.19. Ер полотносини лойихалашда типик кўндаланг кесимлардан фойдаланиш лозим, қуйидаги якка тартибда лойихалашни талаб қилувчи ер полотносининг турларидан ташқари:

- баландлиги 12 m дан ортиқ – қаттиқ ва ярим қаттиқ йирик тошли ва гилли грунтлардан иборат, 6 m дан ортиқ – қийин юмшайдиган гилли грунтлардан иборат кўтармалар;

- I ва III тип ботқоқлар чегарасидаги чуқурлиги 4 m дан ортиқ ва II тип ботқоқлар чегарасидаги чуқурлиги 3 m дан ортиқ; I тип ботқоқлар тубининг кўндаланг қиялиги 1:10 дан, II тип учун – 1:15 дан, III тип учун – 1:20 дан тикроқ бўлганда; таснифлашнинг иложи бўлмаган турли консистенцияли торфга эга ботқоқлар чегарасидаги кўтармалар;

- бўш табиий асосларга эга участкалар чегарасидаги кўтармалар, шулар жумласидан сув ўтказгич иншоатлар жойлашган жойларда ҳамда асосининг чегарасида булоқлар чиққан кўтармалар;

- вақтинчалик сув босувчи участкаларда ҳамда сув ҳавзалари ва сув оқимлари билан кесишган участкалардаги кўтармалар;

- қоятош жинслардан ташкил топган 1:5 дан тикроқ тоғ ёнбағирлардаги ва қоятош бўлмаган бир жинсли грунтлардан ташкил топган 1:3 дан тикроқ тоғ ёнбағирлардаги кўтармалар;

- қияликларининг баландлиги 12 m дан ортиқ бўлган ўймалар;

- ноқулай муҳандислик-геологик шароитларда қоятош жинслардаги ўймалар, шулар жумласидан тоғ жинслари катламларининг ер полотноси томонига 1:3 дан тикроқ қиялик билан ётганидаги;

- консистенция коэффиценти 0,5 дан ортиқ бўлган сернам гилли грунтлардаги ёки сувли горизонтларни очиб ташловчи ўймалар;

- намланганлиги ортиқча бўлган ҳудудларда чангсимон гилли грунтлардаги чуқурлиги 6 м дан ортиқ ҳамда иқлимий омиллар таъсирида қияликларда мустаҳкамлиги ва турғунлигини кескин пасайтирувчи гилли грунтлардаги ўймалар;

- мураккаб муҳандислик-геологик шароитларда (кўчкилар, ўпирилишлар, уваланиб тушишлар, тош сочилмалари, қор кўчкилари, селлар, жарлар, карстлар ва бошқалар мавжуд ёки тарқалиши мумкин бўлган участкаларда) ер полотноси;

- кучли кўпчувчан гилли грунтлардан қурилувчи ер полотноси;

- қурилишда гидромеханизация ва ишларни бажаришнинг оммавий портлатиш усуллари ишлатилувчи ер полотноси.

Ҳисоблагичга оид сейсмиклиги 7 балли ҳудудларда жойлаштирилувчи темир йўллар учун зарур бўлган ҳолларда ер полотносининг турғунлигини таъминлаш бўйича тадбирларни кўзда тутиш лозим.

3.20. Ўймаларни майда ва чангсимон кумларда, лёссларда, ўта нам ва чангсимон кумли гилларда, ёғли ва чангсимон гилларда, енгил нурайдиган қоятош жинсларда жойлаштирилганда эни ўйманинг чуқурлиги 2 м дан 6 м гача бўлганда – 1 м ва ўйманинг чуқурлиги 6 м дан ортиқ бўлганда – 2 м га тенг кювет орти тоқчаларини лойихалаш лозим.

Кўтармаларни саёзликлар ва сув босиш зоналари чегарасида жойлаштирилганда зарур бўлган ҳолларда тўлқиннинг ҳисоблашга оид нишонидан 3.8-бандда кўрсатилган ошиб кетишининг эҳтимоли билан тепароқ бўлган, эни 2 м дан кам бўлмаган бермаларни кўзда тутиш лозим.

3.21. Дарёнинг четидан 6 м тепаликда жойлашган кўприкларнинг улкан чоклари билан ёнма-ён ётган текисликдаги конструкциялар ён бағирларининг текислигини 1:1,25 дан, кейинги 6 м тепаликда – 1:1,5 дан паст бўлмаган тепаликда – 1:1,5 дан ёки ундан пастроқ, 1:1,75 дан юқори қилмасдан қабул қилиш лозим.

Тўпланган пойдевор конусларининг ёнбағирлари, темир-бетон пойдевор ва пойдеворли кўприкларнинг пойдеворлари, шунингдек сувнинг ҳисоблаб чиқилган сатҳидаги сув тошқини остидаги кўприклар тиккалиги 1:1,5 дан ошмайдиган қияликларга эга бўлиши лозим.

Тартибга солувчи иншоотлар ер дамбалари қияликлари дарё томондан 1:2 дан кам бўлмаслиги, карама-қарши томондан эса 1:1,5 дан тик бўлмаслиги лозим. Юқоридаги тўғонлар кенлиги камида 2 м бўлиши лозим.

3.22. Кўприклар ва трубалар ва тартибга солувчи тузилмалар ёнбағирларига сув тошқини чегараси остидаги конуслар ва пойдеворларни мустаҳкамлаш турларини муз кўчиш шароитларига, тўлқиннинг таъсирига ва

сувнинг тахминий оқимиغا мос келадиган тезликда сув оқимиغا қараб олиниши лозим (6.9-бандга қаранг).

Мустаҳкамланган иншоот устки қисмининг белгиси 3.8-бандда кўрсатилган ошиш эҳтимоли билан аниқланадиган (сув оқими, тўлқинлар ва тўлқинларни ҳисобга олган ҳолда) сувнинг энг юқори сатҳидан юқори бўлиши керак:

- катта ва ўрта дарёлар орқали кўприклар олдидаги тепаликлар учун - камида 0,5 m;

- кичик сув оқимлари ва қувурлардаги кўприклардаги тепаликлар, шунингдек сув босмайдиган тартибга солувчи тузилмалар ва резаворлар учун – камида 0,25 m.

Кўприклар ва осма йўллар олдидаги конуслар бутун баландлиги бўйича маҳкамланган бўлиши лозим.

3.23. Ботқоқларда қурилувчи кўтармаларни темир йўлнинг тоифасини, ишлатилувчи грунтнинг турини, кўтарманинг баландлигини, ботқоқларнинг типи ва минерал тубини қиялигини, грунтнинг чўкиши даражасини, жойнинг рельефини ҳисобга олиб, қабул қилинувчи ечимларни техник-иқтисодий ҳисоблар билан асослаб лойиҳалаш лозим.

3.24. Кўтарманинг чўккандан кейинги ботқоқларнинг юзасига нисбатан баландлиги 2.8 ва 3.10-бандларда келтирилган талабларга жавоб бериши, бироқ қуйидагиларда кам эмас бўлиши лозим: 0,8 m – торф бутунлай олиб ташланганда ва 1,2 m – торф қисман олиб ташланганда ёки торф сақлаб қолинганда.

Ботқоқларда қурилувчи кўтармалар ботқоқнинг юзасидан 0,8 ва 1,2 m баландликда бўлганда (тегишлича кўтарманинг остидан торфни бутунлай ёки қисман олиб ташланганда) сиздирувчи грунтлардан лойиҳаланиши лозим.

Ботқоқ тубининг кўндаланг қиялигини мавжуд бўлганда кўтарманинг турғунлигини текшириш ва зарур бўлган ҳолларда тегишли деформацияга қарши қурилмаларни ҳамда сатҳининг кўтарилишини ва ботқоқнинг юқори қисмида ботқоқланиш майдонининг кўпайишини истисно қилувчи тадбирларни кўзда тутиш лозим.

3.25. Шўр босган грунтлар тарқалган ҳудудларда ер полотносининг конструкциясини сизот сувларининг энг юқори стаҳини, тупрокнинг юқори горизонтларида шўрнинг энг кўп тўпланиши даврларида грунтлар шўрлигининг даражаси, тавсифи ва чуқурлигини ҳисобга олиб лойиҳалаш лозим.

3.26. Йилнинг ҳар қайси вақтида атмосфера ёғингарчиликларининг тўла шимилиши таъминловчи қурғоқчил иқлимли ҳудудларда ҳаракатчан қумлар тарқалган участкалардаги ер полотносини оқизиш призмасисиз, ўймаларни эса, бундан ташқари – кюветларсиз лойиҳалаш лозим; бунда 9-жадвалда келтирилган ўйманинг энини камида 2,5 m га ошириш лозим.

Лойиҳада шунингдек ер полотносини шамол учиришдан ва қум уюмларидан ҳимоялаш бўйича тадбирларни ҳам кўзда тутиш лозим.

3.27. Ер полотносини сув оқимлари, сув омборлари, кўллар ва денгизларнинг қирғоқлари бўйлаб лойиҳаланганда линиянинг трассасини тўлқин таъсири ва қирғоқларни қайта қуриш зонасидан ташқарисида жойлаштириш лозим; бунда ер полотноси ва қирғоқни сув босиши участкаларида ювилиб кетишидан ҳимоялаш бўйича тадбирларни кўзда тутиш лозим.

3.28. Кўчкилар тарқалган ҳудудларда қурилувчи ер полотносини лойиҳалашда деформацияга қарши тадбирларни кўзда тутиш лозим.

Кўчкилардан ҳавфли катта участкаларни уларда ер полотносини қуриш учун маҳкамлашни бошқа ташкилотлар томонидан амалга оширилувчи ёки лойиҳаланувчи кўчкига қарши тадбирлар билан боғлиқликда кўзда тутиш лозим.

3.29. Тик қоятошли тоғ ёнбағирлари остонасида ёки қоятош ўймаларда жойлашган линияларнинг участкалари учун зарур бўлган ҳолларда ўпирилишга қарши ҳимояловчи иншоотлар ва қурилмаларни кўзда тутиш лозим.

Тошли сочилмалар ва қурумлар тарқалган ҳудудларда ер полотносини, одатда, кўтармалар кўринишида лойиҳалаш лозим; зарур бўлган ҳолларда қурумларни маҳкамлаш бўйича тадбирларни кўзда тутиш лозим.

Қор кўчкилари кузатилувчи линияларнинг участкалари учун кўчкига қарши тадбирлар ва қурилмаларни кўзда тутиш лозим.

3.30. Сел оқимларининг таъсири зонасида жойлаштирилувчи ер полотносини тўсувчи ва сел ўтказувчи иншоотлар билан комплексда лойиҳалаш лозим.

Ривожланувчи жарликлар бўлган жойларда жойлаштирилувчи участкалар чегарасида тегишли деформацияга қарши тадбирларни кўзда тутиш лозим.

3.31. Карст жараёнлари ривожланган жойларда қурилган ер полотносини, асосан, қирғоқ шаклида лойиҳалаш керак; зарурат туғилганда, деформацияга қарши, шу жумладан карст жараёнларини фаоллаштиришни истисно этадиган чоралар назарда тутилган бўлиши лозим.

3.32. Лой оқимли ва юмшоқ пластик конститенцияли тупроқли лойларнинг массивини кесиб ўтувчи кўтармалар учун ер полотноси асосий майдонсининг қиялиги ва мустаҳкамлигини (дренаж, пойдеворнинг гил тупроқларини дренаж билан алмаштириш, қияликларни ётқизиш ва уларни тегишли мустаҳкамлаш ва бошқалар) таъминлаш чоралари кўрилган бўлиши лозим.

3.33. Қурилиш ва фойдаланиш даврида музлар тўпланиб қоладиган ёки уларнинг юзага келиши мумкин бўлган жойларда, сирпанишга қарши иншоотлар, чора-тадбирлар ва қурилмалар (ер полотноси, сув ўтказгичлар ва бошқа тузилмалар билан биргаликда) кўзда тутилган бўлиши лозим.

Ер полотноси ва темир йўл изини қурилиш даврида табиий шароитларнинг ўзгариши натижасида ҳосил бўлган муз тўпланишидан ҳимоя қилиш учун ва доимий музлатишга қарши қурилмалар турини танлаш учун узоқ муддатли кузатув маълумотлари талаб қилинадиган ҳолларда, уларни амалга оширишдан олдин вақтинчалик музлашга қарши тадбирлар назарда тутилган бўлиши лозим.

3.34. Ер полотносини ҳисоблаш ва қуриш ишларини “Темир йўллар ер полотносини лойиҳалаш қоидалари”га (ШНҚ 2.05.10) мувофиқ бажариш лозим.

4. ЙЎЛНИНГ ЮҚОРИ ҚУРИЛМАСИ. ПЕРЕГОНЛАРДА ЙЎЛНИНГ ЮҚОРИ ҚУРИЛМАСИ

4.1. Янги темир йўллар ва иккинчи йўлларни лойиҳалашда бош йўллар юқори қурилмасининг қувватини 13-жадвал меъёрлари бўйича белгилаш лозим.

13-жадвал

Кўрсаткичлар	Йўл юқори қатламининг қуввати қуйидаги тоифали темир йўл линияларида							
	юқори тезюрар	тезюрар	махсус юқдан зўрикқан	I	II	III	IV	V
Рельсларнинг тип	P75- P65	P75	P65	P75	P65	эски яроқли P65	P75-P65	эски яроқли P65
Шпалларнинг тури	I типли ёғоч ёки темир бетонли*						Ёғоч ёки темир бетонли	
1 km га шпаллар сони: радиуси 1200 m бўлган эгриларда (шоҳобча йўлларида 350 m) ва ундан юқори	2000	2000	2000	2000	1840	1840	1840	1840
радиуси 1200 m кам бўлган эгриларда (шоҳобча йўлларида 350 m кам)	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000
Шпал тагидаги балластнинг йўғонлиги, см: Ёғоч шпалларда қумли ёстиқларда	35/20	30/20	35/20	30/20	30/20	25/20	25/20	20/2
темир бетон шпал- лардагидек	40/20	35/20	35/20	35/20	35/20	35/20	35/20	30/20
Йўлга тахлаш учун рухсат этиладиган	—	—	—	—	—	—	30 ёғоч 35	30 ёғоч 35

балластнинг шағалли, қум-шағалли ва бошқа турлари							темир бетонли	темир бетонли
<p>Изоҳлар:</p> <p>1. Шағал балластдан фойдаланилганда икки қаватли балласт призмани тошли, майда ва лой тупроқли ер полотносида, шу жумладан ер полотносининг юқори қисмида ҳимоя қатлами ўрнатилганда ётқизилиши керак; тош, қўпол донадор тупроқ ва қумлардан (майда ва чангдан ташқари) ҳосил бўлган ер полотносида шағални бир қатлам, қум балласт ёстиғисиз ётқизиши керак, агар ер полотноси базасининг юқори қатлами қум балластлари ва қалинлиги талабларига жавоб берадиган қуриган тупроқлардан ясалган бўлса, ёғоч шпаллар билан йўл устидаги балласт қатлами шу жумладан рухсат этилган бошқа турдаги балластлардан фойдаланилганда камида 30 см, темир бетон шпалли йўлларда эса камида 35 см бўлиши керак</p> <p>2. Агар ёстиқ шағалдан қилинган бўлса, умумий қалинлигини балласт қатламининг умумий қалинлигини камайтирмасдан шағал қатламининг қалинлигини 5 см га камайтириши лозим.</p> <p>3. Ер полотносининг тагида чўкма ва сиқиладиган тупроқлар устунлик қиладиган бўлса, шағал-қум ва шағал балластларига улаши йўли ётқизилиши лозим. Шағал балластга йўлни белгилаши ва қўйма йўлни ётқизиши ер полотносини тўлиқ барқарорлаштиригандан сўнг амалга оширилиши лозим.</p> <p>4. Ҳаракатланиши тезлиги 140 км/ҳ.дан ортиқ бўлган линияларда фақат шағал-қум аралашмасининг балласт ёстиғида майдаланган шағал балластдан фойдаланиши лозим.</p> <p>5. Темирбетон шпалларни чоксиз йўлда қўллаш лозим. Темир йўл маъмурияти билан келишилган ҳолда, темирбетон шпалларни IV тоифадаги линияларидаги бўғинли йўлларда, тугунларда, станциялар ичларида, бирлаштирувчи ва шохобча йўларида қўллашга рухсат этилади.</p> <p>6. Қум тўзийдиган участкаларда ёғоч шпаллардаги Р65 енгил бўлмаган термик жиҳатдан тишиқ рельсларни ётқизиши лозим.</p> <p>7. Темирбетон шпаллар этюраси қўлланилаётган шпалларнинг титига боғлиқ эмас, агар уларда шпаллар тахламининг бошқа этюрасини кўрсатувчи махсус сертификат мавжуд бўлмаса.</p>								

4.2. Узлуксиз қўшма йўлни янги чизикларга (бўлимларга) ётқизиш асосланган бўлиши лозим.

Чоксиз йўл сиқилган ер полотносига, шағал балласт устига, асосан темир йўлнинг алоҳида маҳкамлаши ёрдамида темир-бетон шпалларга ётқизилиши лозим.

4.3. Йўлга ётқизиладиган рельсларнинг узунлиги 25 м, чоксиз йўлда эса – палагининг узунлиги 500 м радиусли ва ундан ортиқ 800 м гача бўлган текис қисм ва эгрилар кўзда тутилган бўлиши керак; йўлнинг эгри участкаларида ички рельсли тизим бўйлаб завод томонидан ишлаб чиқарилган қисқартирилган рельслар ётқизилиши лозим.

4.4. Оралиқ рельсли қисқичларда:

- ёғоч шпалли йўллар учун – шағал ёки алоҳида қистирма;
- темир-бетон шпатли йўллар учун – алоҳида қистирмали ёки қистирмасиз назарда тутилган бўлиши лозим.

4.5. Темир-бетон шпаллардан фойдаланиш асосланган бўлиши лозим.

Темир-бетон шпаллар шағал балласт устига ётқизилиши лозим.

Темир бетон шпалларни электр узатиш линиялари ёки автоматик кулфлаш билан жиҳозланган линияларга ётқизилганда темир занжирларнинг изоляциясини таъминлаш лозим. Ёғоч шпаллар электр токини ўтказмайдиган антисептиклар билан намланган бўлиши лозим.

4.6. Тўғридан-тўғри битта йўлли участкаларнинг устидаги балласт призма кенглиги, м:

- юқори тезликда, тезюрар, алохида оғир юк ортилган линияларда ва I - II тоифадаги линияларда, шунингдек, бўғимсиз йўл ётқизиш участкаларида – 3,85;

- III тоифадаги қолганлиния чизиклар учун – 3,45;

- V тоифадаги линиялар ва шохобча йўллари учун – 3,20.

Йўлнинг эгри участкаларида, 13-жадвалга биноан тўғри участкалар учун ўрнатилган ички рельс остида балласт қатламини сақлаб туришда ташқи рельснинг кўпайишини ҳисобга олган ҳолда балласт қалинлиги ҳисобга олиниши лозим.

Радиуси 600 м дан кам бўлган чизикларнинг эгри участкаларида балластни ташқи томондан 0,1 м га кенгайтириш, ва агар йўлларнинг сони биттадан кўп бўлса, қўшимча равишда масофалар орасидаги масофага қараб белгиланиши лозим.

Балластнинг барча турлари учун балласт призмаси қиялигининг тиклиги 1: 1,5, қумли ёстиқ учун – 1:2 бўлиши лозим.

Балласт юзаси ёғоч шпалларнинг юқори тўшагидан 3 см га паст ва темир-бетон шпалларнинг ўрта қисмининг юқори қисми билан бир хил даражада бўлиши лозим. Асбестли балластнинг сиртини режалаштириш йўлдан ва йўллар оралиғидан сув оқимини таъминлаши лозим.

4.7. Асосий йўлларни ўғирликдан ҳимоя қилиш лозим. Иккинчи йўлни лойиҳалашда поездларнинг бир томонлама ҳаракатланишига асосланган биринчи мавжуд бўлган асосий магистралда ўғирлашга қарши курашни қайта ташкил этиш назарда тутилган бўлиши лозим.

4.8. Асосий йўлларда сигнал ва саёҳат белгиларини ўрнатишни таъминлаш лозим. Темир йўлнинг темир йўл чегарасининг чегараларини, шунингдек ер полотносида ер юзасида яширинган иншоотларни белгилаш учун махсус белгилар ўрнатилиши лозим.

Сигнал, йўл ва махсус белгилар белгиланган турда бўлиши лозим.

4.9. Янги линиялар ва иккинчи йўлларнинг лойиҳаларида, зарурат туғилганда, қурилиш эҳтиёжлари учун зарур бўлган янги ёки мавжуд бўлган карьерлар ва шағал заводларини очиш ишларини, асосланган ҳолларда – фойдаланишни биринчи йилларида кўриб чиқиш лозим.

СТАНЦИЯЛАРДАГИ ЙЎЛНИНГ ЮҚОРИ ҚУРИЛМАСИ

4.10. Станцияларда, разъездлар ва ўзиб кетиш жойларида асосий йўллар перегонлардаги асосий йўллар учун қабул қилинган типдаги рельслар, қабул қилиш-жўнатиш йўлларида эса асосий йўлларга ётқизиладиган бир паст типдаги ёки эски типдаги рельслар ётқизилиши лозим.

Саралаш, тортиш, юклаш ва тушириш, депо ва бошқа станция йўлларида, Р50 дан паст бўлмаган, саралаш қияликларининг бўйинларида эса – Р65 дан паст бўлмаган эски услубдаги рельсларни ётқизиш лозим.

Тегишли асосномага эга бўлган ҳолда, станция йўлларида пайвандланган рельс тизмаларини ётқизишга рухсат этилади. Тоғёнбағир паркларда тормоз зонаси доирасида пайвандланган тизмалардан фойдаланиш мажбурийдир.

4.11. 1 km учун шпаллар сони қуйидагича:

- станцияларнинг асосий йўлларида, разъездлар ва ўзиб кетиш станцияларида – разъездларнинг асосий йўлларидаги каби;

- I ва II тоифадаги темир йўл линияларининг қия йўлларининг қабул қилиш-жўнатиш, станциялар йўллари, шунингдек, саралаш қия йўлларида ва саралаш парклари бошида – 1840 дона/km;

III тоифадаги станциялар ва йўл ўтказгичларнинг қабул қилиш-жўнатиш йўлларида – 1840, бошқа йўналишларда – 1600 дона/km қабул қилиниши лозим.

4.12. Станцияларнинг асосий йўлларида, разъездлар ва ўзиб кетиш жойларидаги балластнинг тури ва унинг қалинлиги перегонлар учун белгиланган меъёрларга мувофиқ олиниши лозим.

Юкларни қабул қилиш-жўнатиш ва бошқа станция йўлларида бир қаватли шағал, шағал-қум ёки қум балластидан фойдаланиш керак; асосланган ҳолатларда қум ёстиғида 5 – 25 mm фракцияли майда шағалдан балласт ишлатишга йўл қўйилади.

Қабул қилиш-жўнатиш станция йўлларида шпал остидаги балласт қатламининг қалинлиги 14-жадвалда келтирилган меъёрларга мувофиқ олиниши лозим.

14-жадвал

Линиялар, шохобча йўли тоифаси	Қабул қилиш-жўнатиш станция йўлларида шпал остидаги балласт қатламининг қалинлиги, см, ер полотноси тупроғининг турларида	
	Майда ва чангсимон лой ва дренажлайдиган қумлар	Қоя, йирик майдаланадиган ва қумли дренажлайдиган
I ва II	Шағалли балластдаги асосий йўлларга ётқизилганда	
	30 / 20	25 / 20
I	Бошқа барча турлари балластдаги асосий йўлларга ётқизилганда	
	30 / 20	25 / 20
II – V	30 / 20	20 / 20

Бошқа станция йўлларидаги шпаллар остидаги балласт қатламининг қалинлиги қуйидагича қабул қилиниши керак, см:

I тоифадаги чизиқлар бўйича ер полотносининг барча тупроқлари учун, тош, қўпол ва қумли тупроқлардан ташқари – 30;

бошқа барча ҳолатларда – 20.

Темир-бетон шпалларда эски типдаги Р65 рельслари ишлатилганда, балласт 2 қатламли – 0,20 m қалинликдаги шағал-қум ёстиғида шпалларнинг қалинлиги 0,30 паст бўлган шағал бўлиши лозим. Бошқа йўналишларда темир-бетон шпаллардан фойдаланилганда, шпалларнинг тагига қалинлиги $0 < 0,35$ m дан кам бўлган бир қаватли балласт – шағал ётқизишга рухсат этилади.

4.13. 50 km/h дан юқори тезликда поездларнинг тўхтовсиз ўтишига имкон берадиган стрелка ўтказгичларининг қабул қилиш ва юбориш пайтида устки тузилма асосий йўллардаги каби бўлиши лозим.

4.14. Кенглиги 6,5 m гача бўлган йўл оралиқлари балласт билан тўлдирилиши лозим.

Қўшни йўлларнинг шпал қирралари орасидаги балласт юзасига станция участкасининг ер полотноси устки юзасининг кўндаланг қиялигига мос кўндаланг қиялик берилиши лозим. Бундай ҳолда, қўшни йўллардаги рельс каллаклари баландлигидаги фарқ 0,15 m дан ошмаслиги лозим. Йўлни қор ёки қум босиши истисно қилинган станцияларни мустаҳкамлаш (қайта қуриш)да асосий ва унга қўшни йўллардаги рельс каллаклари баландлигидаги фарқ асосланган ҳолатларда 0,25 m гача оширилиши мумкин.

4.15. Станция йўллари ўқлари орасидаги масофа 6,5 m дан ортиқ ва станцияларга киришда 5 m дан ошиқ масофада жойлашганда балласт призми айри лойиҳалашга йўл қўйилади; бунда йўллар оралиғидан сув четлатилиши таъминланиши лозим.

4.16. Станция йўлларидаги балласт қатламининг қалинлиги ўтказма брус ва ёғоч шпалларнинг юқори тўшамасидан 3 см пастда ва темир бетон шпаллар ўрта қисмининг юқори юзаси билан бир сатҳда бўлиши лозим. Асбест балласт юзасининг режаси йўлдан сув оқиб чиқиб кетишини таъминлаши лозим.

4.17. Бурилиш стрелкалари 15-жадвалда кўрсатилганидан кескин паст бўлмаган крестовина русумларига эга бўлиши ва ётқизиладиган рельслар турига мос келиши лозим.

Станциялар, разъезд ва қувиб ўтиш станцияларининг асосий йўлларида ётқизиладиган стрелкали ўтказгичлар поездларнинг қўшни перегонлардаги тезликдан кам бўлмаган тезликда тўғри йўналишда ўтишини таъминлаши лозим.

15-жадвал

Стрелкали ўтказгичларнинг вазифаси	Қияликсиз стрелкали ўтказгичлар крестовиналарининг русумлари
Асосий йўл тармоқланганда ва йўл ўтказмали ечимларда поездларни тўхтовсиз ўтказиш учун	1/18, 1/22 ва асосланган ҳолатларда 1/11
ён йўл бўйлаб йўловчилар поездларини қабул қилиш ва жўнатиш учун	1/11, чорраҳали ўтказгичлар ва уларнинг давоми ҳисобланадиган бирламчи ўтказгичлар – 1/9
ён йўл бўйлаб юк поездларини қабул қилиш ва жўнатиш учун	1/9, симметрик 1/6
Бошқа станция йўлларининг бирикиш жойларида	1/8, симметрик 1/4,5

Қабул қилиш ва жўнатиш ва станциянинг бошқа йўлларида мураккаб шароитларда (станция участкасининг чекланган узунлигида ва ш.к.), шунингдек йирик станцияларда бир нечта йўллар кесиб ўтилганда манёвр ҳаракатларини қискартириш мақсадида чорраҳали стрелкали ўтказгичларни,

берк кесишмаларни ва якка симметрик стрелкали ўтказгичларни лойиҳалашга йўл қўйилади.

Йўловчи поездлари 140-250 km/h тезликда ўтказиш назарда тутилган станциянинг асосий йўлларида 1/11 русумли Р65 турдаги қирраси эгилувчан ва ғилдираши юзаси узлуксиз бўлган крестовинали стрелкали ўтказгичлар ётқизилиши лозим.

4.18. Асосий ва қабул қилиш-жўнатиш йўлларидаги стрелкали ўтказгичлар ва стрелкали кўчалар, электр марказлаштириш билан жиҳозланган стрелкали ўтказгичлар, шунингдек, саралаш парклари ва тепачаости йўлларнинг бошидаги стрелкали ўтказгичларни тормозлаш жойлари ичида сув четлатилишини таъминлаган ҳолда шағалли балластда ётқизиш лозим; бунда ўтказма брус остидаги балласт қатламининг қалинлигини асосий йўлларда 13-жадвал меъёрларига, бошқа йўлларда эса 14-жадвал меъёрларига мувофиқ олиш лозим.

Шағал балласт ифлосланиши эҳтимоли бор жойларда асбест балластидан иборат қоплама қатламдан фойдаланишга йўл қўйилади.

Стрелкали ўтказгичлар антисептиклар шимдирилган ёғоч брусларга ёки темир-бетон асосга ётқизилиши лозим.

4.19. Ёндош стрелкали ўтказгичлар ўртасида бевосита улама назарда тутилиши зарур.

4.20. Ёғоч шпаллар устида янги қуриладиган ва қайта терилган йўллар ва стрелка ўтказгичларни суриб кетишдан намунавий схемалар бўйича маҳкамлаш лозим.

КўПРИКЛАРДА (ЙЎЛ ЎТКАЗМАЛАРИ, ЭСТАКАДАЛАР, ВИАДУКЛАРДА) ВА ТУННЕЛЛАРДА (ГАЛЕРЕЯЛАРДА) ЙЎЛНИНГ УСТКИ ТУЗИЛМАСИ

4.21. Кўприклар (йўл ўтказмалари, эстакадалар, виадуклар)да йўлнинг устки тузилмаси КМК ушбу бобнинг талабларини ҳисобга олган ҳолда тегишли иншоотларни лойиҳалаш меъёрларига мувофиқ қабул қилиниши лозим.

4.22. Йўл ўтказмалари ва тиргак таянчли пиёдалар кўприклари остидан ўтадиган йўлларда йўл ўқидан таянчларгача бўлган масофа 3 m дан кам бўлса, тировчи (контр) бурчаклар ётқизилиши лозим.

4.23. Барча кичикина (узунлиги 25 m гача) ва йўл ўтказмаларида, шунингдек, барча тош, бетон ва темир-бетон иншоотларда (йўл яхлит плита устида ётқизилган кўприклардан ташқари) йўллар, қалинлиги шпалнинг пастки тўшамидан сув ажратувчи нуқта изоляцияси узра ҳимоя қатламининг устига қалар масофа 25 см (лекин камида 20 см) бўлган шағал балласти устига ётқизилиши лозим.

Кўприклардаги рельс тагюзасининг белгиси, йўл иншоотга ёндашув участкасида кумли таглик устидаги тўлик шағалли балласт катлам устига ётқизилишини ҳисобга олган ҳолда белгиланиши лозим.

4.24. Темир йўл линиясида қабул қилинган балласт туридан қатъий назар, доимий кўприкларга яқинлашадиган йўл ҳар бир томондан кичик кўприклар учун камида 30 m, ўртача кўприклар учун камида 100 m ва катта кўприклар учун камида 200 m масофада шағалли (ёки гравийли) балластга ётқизилиши лозим.

4.25. Туннелларда темир йўл излари, одатда, темир йўл бетон шпалларда, уларнинг сони перегонлар чегарасида 1 km асосий йўлга ётқизиладиган 1840 дона ўрнига 2000 дона ва 1600 дона ўрнига 1840 дона ётқизилиши лозим. Узунлиги 300 m дан ортиқ бўлган туннелларда Р65 туридаги рельслар билан туташмасиз йўл ётқизилиши лозим; темир йўлларнинг электр тортишли ёки автоблокировка билан жиҳозланган участкаларида рельс занжирларининг изоляцияси назарда тутилиши лозим.

4.26. Туннелларда ва уларга ёндашувларда ҳар икки тарафдан камида 200 m масофада йўлни, қалинлиги ёғоч шпаллар остида камида 25 см ва темир-бетон шпаллар остида камида 30 см бўлган шағалли балласт устига ётқизилиши лозим. Мавжуд туннелларда темир йўлларни электрлаштириш ва мустаҳкамлаш (қайта куриш)да асосланган ҳолларда шпал остидаги балласт қатламининг қалинлигини 20 см гача камайтиришга йўл қўйилади.

Балласт қатламининг шпални учли қиррасидан туннел деворигагача юзаси бир тарафи бўйлаб туннелнинг бор бўйида хизмат кўрсатувчи ходимларнинг ўтиши учун мослаштирган бўлиши лозим.

Алоҳида лойиҳа бўйича туннелдаги йўлни темир-бетон асосга ётқизишни назарда тутишга йўл қўйилади.

4.27. Туннелларда доимий йўл ва сигнал белгилари, доимий йўл репер лавҳаларини, гардиш рақамлари ва токча ҳамда камераларга, тўсувчи сигнализация тугмалари ва телефонларга ўтиш кўрсаткичларини ўрнатиш зарур.

4.28. Хизмат кўрсатиладиган участкалари доирасида темир йўл изларини таъмирлаш ва техникавий хизмат кўрсатиш учун қуйидагиларни таъминлаш лозим:

- темир йўл бўлагиди – машина ва механизмлар қўйиладиган ва зарур ёрдамчи хоналари бор гаражга эга йўл бўлагининг эксплуатация-таъмирлаш базаси, йўл асбоблари ва ишчи бўлимларнинг механизмларини сақлаш учун омборлар;

- йўл масофасида – йўлнинг зарур ривожига, йўл машина ва механизмларини туриши ва таъмирланиши учун устахона ва гаражларга, йўл устки тузилмаси материалларини сақлаш ва бутлаш ускуналар ва зарур қўшимча хоналарга эга йўл масофасининг эксплуатация-таъмир базаси;

- темир йўлнинг янги ташкил этилаётган бўлимида – йўл машина станциясининг зарур ёрдамчи хоналарга, йўл ривожига, йўл устки тузилмаси

материалларини юклаш, тушириш ва сақлаш, рельс-шпал панжарасини йиғиш ва ажратиш, шпалларни таъмирлаш, йўл машиналарини сақлаш ва таъмирлаш учун иншоот ва қурилмаларга эга ишлаб чиқариш базаси; зарур ҳолларда – рельс-пайвандлаш корхоналари, шунингдек, ўрмончилик кўчатхоналари.

5. ЙЎЛ ВА ИНШООТЛАРНИ УЮМЛАРДАН ҲИМОЯ ҚИЛИШ. ЕРЛАРНИНГ АЖРАТИШ ПОЛОСАЛАРИ

5.1. Темир йўллар ва иншоотларни қор, қум ва тупроқ уюмларидан ҳимоялаш учун тутиб қолувчи қурилмаларни лойиҳалаштириш лозим. Ҳар бир алоҳида ҳолатда тутиб қолувчи қурилмаларни турини танлаш турли хил вариантларнинг техник ва иқтисодий кўрсаткичларини таққослаш асосида амалга оширилиши лозим.

Ҳимоянинг барча турлари темир йўлга туташ ҳудудда амалга оширилган ва мўлжалланаётган ҳимоя чораларини ҳисобга олган ҳолда лойиҳалаштириш лозим

5.2. Йўлни қор уюмидан ҳимоя қилиш қор босадиган перегонлар ва станциялар бўйлаб йўлнинг ҳар бир тарафи учун алоҳида назарда тутилган бўлиши лозим.

5.3. Доимий қордан ҳимоя воситалари қуйидаги ҳолатларда назарда тутилмайди:

суғориладиган ёки нами қочирилган ерлар, экин майдонлари, кўп йиллик мевали дарахтзор ва узумзорлар банд этган ерлардан ўтган кўтармаларда ётқизилган йўлларда ҳисобланган йиллик қор босиши ҳар 1 m майдон учун 50 m^3 дан кам бўлса;

бошқа ерларда жойлашган 1 m йўл учун йиллик қор босиши 25 m^3 дан кам бўлса;

чуқурлиги 8,5 m дан ортиқ ўймаларда;

баландлиги 0,7 m ва ундан кўп бўлган кўтармаларда, 1 m ва ундан катта қиялик ва кучли қор босадиган (қишда қор микдори 1 m йўл учун 200 m^3 дан ортиқ) йўлларда.

5.4. Суғориладиган ёки нами қочирилган ерлар, экин майдонлари, кўп йиллик мевали дарахтзор ва узумзорлар банд этган ерлардан ўтган йўлнинг қор босадиган участкаларида қор уюмидан ҳимоялаш учун қуйидагилар назарда тутилиши лозим:

баландлиги 0,7 m дан кам кўтармада жойлашган йўлнинг 1 m ни $50\text{-}100 \text{ m}^3$ қор босганда ҳамда чуқурлиги 8,5 дан кам ўймада жойлашган йўлнинг 1 m ни $25\text{-}100 \text{ m}^3$ қор босганда доимий тўсиқлар;

йўлнинг 1 m ни 100 m^3 дан ортиқ ҳажмда қор босганда қорни тутувчи ихота ўрмонзорлар.

Бошқа ерларда жойлашган йўлнинг қор босадиган участкаларида қорни тутувчи ихота ўрмонзорларни барпо қилиш, шунингдек бошқа доимий ва вақтинча қор тутувчи қурилмаларни қуришга йўл қуйилади.

5.5. Қор тутувчи ихота ўрмонзорларни босадиган қорнинг йиллик максимал миқдорини тутиб қолишини ҳисоб-китоб қилиб, ортиб кетишнинг кўйидаги қийматларини эҳтимол қилиб лойиҳалаш лозим:

суғориладиган ёки нами қочирилган ерлар, экин майдонлари, кўп йиллик мевали дарахтзор ва узумзорлар банд этган ерларда 1:10 (10%), бошқа ерларда 1:15 (7%).

Доимий тўсиқлар ёрдамида ҳимоялашни босадиган қорнинг йиллик максимал миқдорини тутиб қолишини ҳисоб-китоб қилиб, ортиб кетишнинг кўйидаги қийматларини эҳтимол қилиб лойиҳалаш лозим: I ва II тоифали йўлларда 1:15 (7%); аҳоли кам яшайдиган ҳудудларнинг кучли қор босадиган жойларида 1:20 (5%); бошқа тоифалар ва шохобча йўлларда – 1:10 (10%).

Қор босишининг ҳисобланадиган йиллик ҳажми метеорологик кузатув маълумотлари орқали аниқланиши лозим.

5.6. Қор тутувчи ихота дарахтзорларнинг кенглиги, темир йўллар учун ер ажратиш меъёрларига мувофиқ, қор босишининг ҳисобланадиган йиллик ҳажми ва дарахтзорда ётадиган қорнинг ҳисобланган баландлигига кўра белгилаш лозим.

Тупроқнинг асосий турлари учун қор ётишининг тахминий баландлиги кўйидаги ўлчамларда белгиланиши лозим, м:

- кулранг ўрмон ва кулранг тупроқларда ва қоратупроқларда (шўртупроқлардан ташқари) – 3;

- шўрхок қоратупроқлар ва тимжигарранг тупроқларда – 2,5;

- жигарранг, оч жигарранг, кўнғир тупроқларда, шунингдек, шўрхок комплексли тупроқларда – 2.

5.7. Кучли (тезлиги 15 м/с ва ундан юқори) шамолларнинг йиллик таъсирига учрайдиган, шунингдек, қишлоқ хўжалигига тегишли бўлмаган муз қоплайдиган ёки қишлоқ хўжалигига яроқсиз бўлган ҳудудларда жойлашган темир йўлларнинг участкалари учун шамолдан ҳимоялайдиган маҳсус ихота ўрмонзорлари лойиҳалаштирилиши лозим.

Кучли шамол эпкинлари поездлар ҳаракати хавфсизлигига таҳдид соладиган ҳолатларда шамолдан ҳимоялайдиган ихота ўрмонзорларни қишлоқ хўжалигида фойдаланиладиган ерларда ташкил этишга йўл кўйилади.

5.8. Қум босган ҳудудларни кесиб ўтувчи темир йўл участкалари бўйлаб механикавий ҳимоялаш ва қумни тутишнинг бошқа воситалари билан биргаликда фитомелиоратив (чим экиш, бўта ва ёғоч ўсимликларни ўтқозиш) тадбирларни амалга ошириш учун ҳимоя йўлаклари ажратилиши лозим.

Темир йўлларнинг ҳаракатланувчи қумлар босадиган участкаларида йўлнинг ҳар икки тарафидан бутазор ва ўтлоқлар учун ажратиладиган ерларнинг кенглигини, шунингдек, қумнинг ҳаракатчанлигини оширишга қаратилган ҳаракатларни (тупроқ қопламнинг бузилиши, ўсимликларнинг йўқ қилиниши, чорва боқилиши) амалга ошириш тақиқланадиган йўлнинг

хар икки тарафидаги ҳимоя зонасининг кенглиги лойиҳада белгиланиши лозим.

5.9. Йўл ва иншоотларни кўшни жарликлар, кўчкилар, сув ва сел тошқини ювиб кетишидан ҳимоя қилиш, ер полотносини лойиҳалаштиришда назарда тутилган чора-тадбирлар билан биргаликда ихота ўсимликлар ёрдамида амалга оширилиши лозим.

5.10. Кўтарма ва нол баландликда жойлашган четки йўл ўқидан ихота ўрмонзорларгача бўлган масофа камида 15 m қабул қилиниши лозим. I ва II тоифадаги линияларда бу масофани бўлғуси иккинчи йўл тарафидан 20 m гача оширилиши зарур.

Ўймаларнинг гирдлари, сувни четлатувчи ариқлар бўлганда уларнинг гирдларидан ихота ўрмонзорларгача бўлган масофа камида камида 5 m; I ва II тоифадаги линияларда бу масофани бўлғуси иккинчи йўл тарафидан 10 m гача оширилиши лозим. Бунда барча ҳолатларда четки йўл ўқидан ихота ўрмонзорларгача бўлган масофа камида камида 15 m бўлиши лозим.

Доимий тўсиқларни ўйманинг энг чуқур жойида унинг гирдидан, йўл кўтармада ва нол баландликда жойлашганда эса четки йўлнинг ўқидан тўсиқ баландлигининг 12-15 каррасига тенг масофада жойлаштириш лозим. Тўсиқнинг иккинчи қатори биринчи қатордан тўсиқ баландлигидан 22-24 каррасига тенг масофада жойлаштирилиши лозим.

Барча ҳолатларда қорни тутувчи ва бошқа тўсиқларни бўрон учирган қор сув ўтадиган ва тоғли хандаклар ташқарисида уюлишини ҳисоб-китоб қилиб лойиҳалаштирилиши лозим.

5.11. Бўрон бўладиган жойларда, рельс каллагига сатҳидан баланд бино ва қурилмаларни, одатда, йўлнинг шамолга тесқари томонида жойлаштириш лозим.

5.12. Йўлнинг қор босадиган қисмларида (кўчкилар, осовлар) кўчқига қарши чоралар ва қурилмалар (имкон қадар ихота ўрмонзорлар билан биргаликда) назарда тутилиши лозим. Темир йўлларга хавф соладиган кўчкилар ҳосил бўладиган ҳудуд тегишли бошқарув режимига эга кўриқланадиган зонага ажратилиши лозим.

Нишабларда жойлашган қор тутувчи иншоотлар ошиб кетиш эҳтимоли 1:50 (2%) қийматда белгиланадиган қор қатлами босимига қараб ҳисобланиши лозим.

Кўчқига қарши галереяларни кўчки оқимини қияликдаги барқарор қор қатламининг уч карралик баландлигига тенг ва 1:100 (1%) дан ошиш эҳтимоллиги билан ҳисоблаш лозим; галереялар ҳисоб-китобларида кўчки оқимининг зич қор массаси баландлиги 4 m дан ошмаслиги лозим.

5.13. Темир йўллар учун ажратиладиган ерларнинг кенглиги Темир йўллар учун ер участкаларини ажратиш меъёрларига мувофиқ ўрнатилиши лозим.

6. КЎПРИКЛАР ВА ҚУВУРЛАР

6.1. Темир йўллардаги кўприклар (йўллар, йўл ўтказгичлар, виадуклар, эстакадалар) ва қувурлар КМК ушбу бобидаги талабларни ҳисобга олган ҳолда тегишли тузилмаларни лойиҳалаштириш меъёрлари ва қоидаларига мувофиқ лойиҳалаштирилиши лозим.

6.2. Ўтиш жойи ва сув ўтказадиган иншоотлар, йўл ўтказгичлар, виадуклар ва эстакадаларнинг линия профили ва режасига нисбатан жойлашувини темир йўлнинг келгусида ривожланишини ҳисобга олган ҳолда унинг тегишли участкаси учун оптимал техникавий-иқтисодий ечимларни белгилаб берувчи поездларнинг ҳаракатининг хавфсизлиги ва узлуксизлигини, қурилиш кўрсаткичларини таъминлаш, ушбу иншоотлардан фойдаланишнинг қулайлиги ва энг кам меҳнат сарфи, мавжуд ва назарда тутиладиган ер ости ва ер усти коммуникациялари, иқлим хусусиятлари, атроф муҳитнинг коррозивлиги, сув оқимлари режими, ўзан, гидрологик, тектоник, геоморфологик, фунт, музлик ва бошқа маҳаллий шароитларни ҳисобга олган ҳолда танлаш лозим.

Сув оқимларини кесиб ўтиш жойларини танлашда, иложи борича музли ва музлаши эҳтимолий участкалар, муз қоплами устидан сув тошқини пайтида ўзан тик тушиши мумкин бурилишлар, сув ювиб кетадиган ва емириладиган қирғоқлар, сурилиб ва кўчиб тушадиган ёнбағирлардан имкон қадар четроқ тушиш лозим.

Шу билан бирга, баланд сувларнинг, муз оқиши ва сузувчи нарсаларнинг (карчлар ва бошқалар) хавфсиз равишда ўтиши, зарур ҳолларда қуруқликдаги транспортнинг сунъий иншоотлари остида тўсиқларсиз ҳаракатланиши ҳам таъминланиши лозим; бундан ташқари, кемалар қатнови талаблари, шунингдек, аҳоли пунктларини ободонлаштириш ва режалаштириш манфаатларини қондирилиши лозим.

Мавсумий иш характерига эга бўлган ёки поездлар ҳаракатида (узатилишида) эҳтимолий узилишлар мавжуд бўлган шохобча йўлларда, тегишли асослар билан, киришини сув босадиган сув сатҳидан баланд бўлмаган кўприклардан фойдаланишга йўл қўйилади.

6.3. Сув оқимининг темир йўл билан ҳар бир кесишмасида тагида битта сув ўтказадиган иншоот бўлиши лозим. Қайирларда қўшимча сув ўтказгичларни ўрнатиш асосланган бўлиши лозим.

Бир неча сув оқимлардан сувнинг битта иншоот орқали ўтиши техник ва иқтисодий жиҳатдан асосланган бўлиши лозим, сел йўли, сариқ тупроқлар мавжуд бўлса ва муз қатқалоғи ҳосил бўлиш эҳтимолида бунга йўл қўйилмайди.

Асосланган ҳолатларда, III ва IV тоифали линияларда ва шохобча йўлларида, шунингдек баъзи ҳолларда иккинчи йўлларни лойиҳалашда ва мавжуд линияларни (йўлларни) мустаҳкамлашда (қайта қуришда), филтрловчи кўтармалар ва комбинацияли филтрловчи иншоотлардан фойдаланишга йўл қўйилади.

6.4. I ва II тоифадаги темир йўл линиялари учун кўприклар ва қувурлар капитал кўринишида лойиҳалаштирилиши лозим. Ёғоч кўприкларни лойиҳалаш фақат лойиҳани тасдиқловчи ташкилот билан келишилган ҳолда III ва IV тоифали темир йўллар ва шохобча йўллари учун йўл қўйилади.

Кўтармалар остида ёғоч қувурлардан фойдаланишга йўл қўйилмайди.

Мавжуд линияни мустаҳкамлаш (қайта қуриш) лойиҳасини ишлаб чиқишда, техноген тузилмаларни кучайтиришни, уларнинг тузилишидаги мавжуд камчиликларни, ортикча ишларни йўқ қилишни ва агар керак бўлса, сув ўтказгичларнинг ишлашини яхшилаш чораларини кўриш лозим.

Мавжуд йўлни мустаҳкамлаш (қайта қуриш) лойиҳасини ишлаб чиқишда, сунъий иншоотларни ҳам мустаҳкамлашни, уларнинг конструкияларидаги нуқсонлар баратараф этилишини, ногабаритлик баратараф этилишини, шунингдек, сув ўтказувчи тешикларнинг ишини яхшилаш бўйича чора-тадбирларни назарда тутиш лозим.

6.5. Йўл балластда қурилган кўприкларни, шунингдек, қувурларни ушбу меъёрлар ва қоидаларда назарда тутилган линия бўйлама профили ва режасининг исталган бирикмаларида ўрнатишга рухсат берилади.

Қатнов қисми балластсиз бўлган кўприкларни йўлнинг тўғри участкаларида ва горизонтал майдонларида, шунингдек, 4% гача бўлган қияликларда жойлаштириш лозим. Бундай кўприкларнинг қиялиги 4% дан нишабларда фақат техникавий-иқтисодий асослаш бўлсагина жойлаштиришга йўл қўйилади.

Қатнов қисми балластсиз бўлган ёғоч кўприкларни қиялиги 15% гача бўлган нишабларда ва радиуси камида 250 м бўлган эгри чизикларда жойлаштиришга йўл қўйилади.

6.6. Тузилмалардаги қирғоқ четидаги белги тўлдириш камида 0,7 м деб қабул қилинадиган кўприк гумбазлари қалинлигини, барча турдаги қувурларнинг бўғинлари ёки плиталари устида эса гумбах юзаси ёки қувур юзасидан рельс асосига қадар ҳисоблаганда одатда, камида 1 м (гофрировка қилинган металл учун) деб ҳисобга олган ҳолда белгилаш лозим.

6.7. Қувур ички юзаси энг баланд нуқтасининг қувурдаги сув юзаси узра баландлиги ҳисобланган оқим тезлиги ва босимсиз режимда қуйидагича бўлиши лозим:

думалок ва гумбазли қувурларда – қувур баландлиги 3 м гача бўлганда қувур баландлигининг 1/4 қисми ва қувур баландлиги 3 м дан ортик бўлганда камида 0,75 м.

тўртбурчак кесимли қувурларда – қувур баландлиги 3 м гача бўлганда қувур баландлигининг 1/6 қисми ва қувур баландлиги 3 м дан ортик бўлганда камида 0,5 м.

6.8. Қувурлар учун ярим босимли ва сув босиб ўтадиган кириш каллакларини қуришда босимли режимлар ҳам, фақат пойдеворлар мавжуд бўлса ва сув оқимининг энг кўп сарфини ҳисоб-китоб қилишда йўл қўйилади.

Энг совук беш кунликда ташки хавонинг ўртача ҳарорати минус 40°C дан паст бўлганда, қувурлар қояли асосда жойлашган ҳолатлардан сустасно ярим босимли ва босимли иш режимларини назарда тутиш тақиқланади.

6.9. Кўприklar, қувурлар, шунингдек сув тошқини дарёларининг сув оқими таъсирига оид ҳисоб-китоблари ҳисобланган ва энг кучли сув тошқинларининг гидрографлари бўйича амалга оширилиши лозим. Сув тошқинлари сарфининг ва тошқинлар авжида уларга мос келувчи сув сатҳларининг ошиб кетиш эҳтимоли қуйидагича қабул қилиниши лозим:

ҳисобий – I ва II тоифали линиялар (йўллар) учун 1:100 (1%), III ва IV тоифали линиялар (йўллар) ва шохобча йўллари учун 1:50 (2%);

энг катта – I ва II тоифадаги чизиклар (йўллар) учун – 1:300 (0,33%), II ва IV тоифали линиялар (йўллар) учун – 1:100 (1%).

Ишлаб чиқариш технологияси шароитларида ҳаракатда узилиш йўл қўйилмайдиган саноат ва бошқа корхоналарнинг шохобча йўлларидаги сунъий иншоотлар учун сув сарфи ва сатҳининг ҳисоб-китоб қилинган қийматдан ошиб кетиш эҳтимоли 1:100 (1%) га тенг деб қабул қилиниши лозим.

Иккинчи йўлларни лойиҳалашда ва мавжуд йўлларни мустаҳкамлашда (қайта қуришда) мавжуд кўприк ва қувурларнинг асосий ўлчамларини (тешиклари, баландликлари) ўзгартириш зарурати ҳисоб-китоблар билан асосланиши ва ушбу иншоотлардан фойдаланиш тажрибаси билан тасдиқланиши лозим.

6.10. Темир йўлни режасини ва бўйлама қирқимини лойиҳалашда қувурларнинг тешиклари ва ёруғлик узра баландлиги камида 1 m, қувурлар узунлиги 20 m дан ошганда – камида 1,25 m, энг совук беш кунликда ташки хавонинг ўртача ҳарорати минус 40°C дан паст бўлган ҳудудларда қувурнинг узунлигидан қатъи назар, камида 1,5 m қилиб тайинлаш лозим.

Режалаштирилган ҳудудда жойлашган шохобча йўлларда асосланган ҳолатларда узунлиги 25 m дан ошмаганда тешиги 0,75 m ли думалок ва узунлиги 15 m дан ошмаганда тешиги 0,5 m ли тўртбурчак қувурлардан фойдаланишга йўл қўйилади.

Сунъий иншоот яқинида аҳоли пунктлари ёки саноат ва бошқа бинолар мавжуд бўлса, қурилишдан аввал сувнинг иншоот олдида орқага қайтарилиши сабабли бинолар ва ерларнинг сув тошқинидан хавфсизлигини текшириш зарур бўлади.

Бир сатҳда кечишма ва ўтишлар сонини камайтириш мақсадида пиёдалар ўтиш жойи, қорамол ўтиш жойлари сифатида фойдаланиш учун, техникавий-иқтисодий мақбуллигида эса, тегишли габарит ўлчамларини таъминлаган ҳолда автотранспорт воситаларини ўтказиш учун кўприklar ва қувурлар тешиklarини катгартиришга йўл қўйилади.

6.11. Муз оқимлари ва карч оқимлари мавжуд бўлган ҳамда муз қатламлари ҳосил бўлиши ва селлар келишининг эҳтимоли бўлган жойларда қувурларни қўллаш руҳсат этилмайди.

Изоҳ. Муз қоплашининг эҳтимоли бўлган жойларда истисно тариқасида тешиги камида 3 m ва баландлиги камида 2 m бўлган тўғри тўртбурчак шаклидаги бетон

кувурларини муз қопланишига қарши доимий иншоотлар билан бир комплекда қўллаш рухсат этилади.

6.12. Рельс каллагини юзасидан янги сунъий иншоотлар тузилмасининг пастки нуқтасигача баландликни, шунингдек, йўл ўтказмалари таянчларининг ички четидан ва пиёдалар кўприкларидан йўлнинг ўқиға қадар бўлган масофа ГОСТ 9238-83 талабларига мувофиқ олиниши лозим.

Иншоот ва қурилмаларнинг баландлик бўйича қурилиш ўлчамлари асосий йўлларни (белгиланган меъёрларгача) шағал балластга ётқизилиши ва оғир турдаги рельсларни ётқизиш имкониятларини ҳисобга олган ҳолда тайинланиши лозим.

7. ТУННЕЛЛАР

7.1. Туннеллар ҚМҚнинг ушбу бобидаги талабларни инобатга олган ҳолда темир йўл ва автомобил йўллари туннелларини лойиҳалаш учун меъёр ва қоидаларга мувофиқ лойиҳалаштирилиши лозим.

7.2. Туннелни кесиб ўтиш жойини, туннел ичидаги йўллар сонини, баландлиги ва бўйлама кесимида ва режада жойлашган жойни танлаш темир йўлнинг тегишли участкалари учун дизайн вариантларининг техник ва иқтисодий кўрсаткичларини таққослаш асосида амалга оширилиши лозим. Бундай ҳолда, одатда, жарликлар, сув ҳавзалари эгарлари остидаги ва шунингдек, сув тўпланадиган бошқа жойларда туннелни жойлашишига йўл қўймаслик лозим.

Туннел портали сув тошқини ичида жойлашганида, туннель дренажининг энг пастки қисми сувнинг энг юқори сатҳидан камида 1 м (қайтадиган сув ва тўлқин баландлигини ҳисобга олган ҳолда баландда жойлашган бўлиши керак, бу сув оқимининг энг юқори даражаси билан белгиланади: 1:300 (0,33%).

7.3. Йўлнинг очиқ участкалари учун қабул қилинган амалдаги қиялиги ёки икки қарра қиялик, узунлиги 300 м дан кам бўлган туннелларда сақланиши мумкин.

Туннел узунлиги 300 м ва ундан ортиқ бўлганда, туннелдаги ва унга яқинлашиш қисмидаги йўлда кўтарилиш томонида, қабул қилиш – жўнатиш йўлагига тенг қисмида, қабул қилинган амалдаги қияликдан (ёки икки қарра қияликдан) 16-жадвалда кўрсатилган коэффициентларга кўпайтирилгандаги қийматидан ошмаслиги лозим.

Туннел ичидаги йўлнинг бўйлама кесимини бир тарафга ёки икки тарафга қиялик шаклида лойиҳалаш керак, улар камида 3%, ва алоҳида ҳолатларда камида 2%; Узунлиги 200 м дан 400 м гача бўлган горизонтал участкаларга икки нишабли туннелларида фақат турли томонларга йўналтирилган иккита ёнбағир ўртасида бўлинадиган жойлар сифатида рухсат этилади.

Туннелнинг узунлиги, km	Тик қиялик катталигини ёки каррали тортиш қиялигини пасайтириш коэффициентини
0,3 дан 1 гача	0,9
1 дан катта 3 гача	0,85
3 дан катта	0,8-0,75 (туннел узунлигига қараб)

7.4. Режада туннелларнинг жойлашиши 2.13-бандга мувофиқ темир йўл линиясининг очиқ участкалари учун талабларга жавоб бериши лозим. Туннелнинг йўлнинг текис қисмларида жойлашишига устунлик берилиши лозим.

7.5. Туннелга кириш жойлари мустаҳкамланиб, порталлар кўринишида безатилиши лозим.

Туннелнинг олд қисмидан чиқиб турадиган лойихалаштирадиган қисми, одатда, камида 1,5 m баландликда зич таянч билан қопланган бўлиши лозим. Орқа захирани қўллаб-қувватловчи портал парапетаси пастга силжиган тошларни ушлаб туришини таъминлаши керак ва захира плита юзасидан камида 0,5 m баландликка кўтарилишлари лозим. Парапет бўйлаб дренаж панели ўрнатилиши лозим.

Портал деворларининг пойдеворлари ҳисоб-китоб билан аниқланган чуқурликда ётқизилиши керак, бунда рулман ҳажми, тупрокни музлатиш чуқурлиги, шунингдек минтақадаги абадий музлик ва эр шароитлари ҳисобга олинади.

Туннелга киришдан олдин камида 4 x 2,5 m ўлчамдаги порталдан олдинги майдонлар назарда тутилган бўлиши шарт.

7.6. Туннеллар ер ости сувлари ва ер усти сувларининг кириб кетишидан ҳимояланган бўлиши лозим.

Туннелларни ер ости сувларидан ҳимоя қилиш қопламанинг сув ўтказмаслиги ва ташқи гидроизоляцияни яратиш (шу жумладан эритмани астарга қуйиш орқали), шунингдек атрофдаги тоғ жинсларини сиқиш ва дренаж иншоотларини сувни тўшама ёки сувни ташкиллаштирилган ҳолда тўкиш ва туннел дренаж қурилмаларига сув қуйиб олиш йўли билан ўрнатиш орқали назарда тутилиши лозим.

Туннелларни ер усти сувидан ҳимоя қилиш туннел зонасида ер усти сувларини дренажлаш орқали баланд тоғлар, дренажлар, сиртни текислаш ва ҳ.к. орқали амалга оширилади.

Дренаж мосламалари бўлмаган туннелларни куришга йўл қўйилмайди. Дренаж қурилмаларининг пастки қисмининг бўйлама сига қиялиги камида 3 % бўлиши лозим.

Туннел ичидаги тарновлар одатда: икки йўлли туннелларда – йўллар оралиғидаги ўқ бўйлаб, битта йўлли туннелларда – шпалларучидаги йўлнинг бир томонида назарда тутилиши лозим.

Дренаж иншоотлари ва қурилмаларининг конструкцияси уларда сувнинг музлашига ва туннелда ётқизилган йўлда муз ҳосил бўлишига йўл қўймаслиги лозим.

Туннел бир қияли бўйлама сига профилга эга бўлган ҳолда, сувнинг юқори томонда жойлашган портал олди чуқурчасидан туннелдан йўналтирилган томонга чиқарилишини таъминлаш лозим.

7.7. Туннеллар лойиҳаларида табиий ёки сунъий шамоллатиш, электр ёритиш, сигналларни ўчириш ва тўсиб қўйиш сигнализациялари, сигнал ва сигнал кабелларини ўтказиш (илиб қўйиш) қурилмалари, алоқа ва электр ёритгичлар ва бошқа симлар ва кабелларнинг назарда тутилиши лозим.

Тўғри участкаларда узунлиги 300 м дан кам ва эгри чизиқлар бўйича 150 м дан кам бўлган туннелларда, агар туннел яқинида электр энергияси манбаи бўлмаса, электр ёритиш назарда тутилишига йўл қўйилмайди.

Туннелларга яқинлашадиган жойларда иситиладиган ўқ қутилари аниқлаш учун назорат қилиш ва ўлчаш қурилмалар ва анжомлари ўрнатилиши лозим.

8. СТАНЦИЯЛАР ВА ТУГУНЛАР

8.1. Янги ва қайта қурилган темир йўл станциялари ва темир йўл тармоқларини, уларнинг келгусида ривожланиш истиқболларини, шунингдек, янги темир йўл қурилиши ва техник жиҳозларни мустаҳкамлаш истиқболларини ҳисобга олган ҳолда, тахминий даврлар учун зарур бўлган ўтказиш ва қайта ишлаш қувватига мувофиқ (1.8-бандга қаранг) лойиҳалаштириш лозим.

Маҳаллий, саралаш, юк ва бошқа йирик станцияларни жойлаштириш, шунингдек янги линияларни лойиҳалаш ва мавжуд темир йўлларни мустаҳкамлаш (қайта қуриш) пайтида улар ўртасида ишларни тақсимлаш локомотив айланиш участкалари узунлигини, юкларнинг концентратциясини ва кам миқдордаги техник жиҳатдан жиҳозланган станциялари ишларини ҳисобга олган ҳолда амалга оширилиши лозим.

Темир йўлларнинг туташган жойлари учун уларни ривожлантиришнинг бош схемаларини ва саралаш, йўловчи ва бошқа йирик ва мураккаб станцияларни, техник-иктисодий асосларни (ТИА) ишлаб чиқиш лозим.

Темир йўл кесишмалари ва йирик станцияларни ривожлантиришнинг умумий схемалари ва техник-иктисодий асослари шаҳарларни, саноат марказларини (туманларни) режалаштириш ва транспортнинг барча турларини ягона транспорт тизимининг таркибий қисми сифатида ривожлантириш, станцияларнинг нисбий ўрнини, асосий ва улаш йўллари ва айланма йўлларини белгилаш лойиҳалари билан биргаликда, қўшни аҳоли пунктлари, саноат корхоналари ва бошқа транспорт воситаларининг ўсиш истиқболларини ҳисобга олган ҳол ишлаб чиқилиши лозим.

Энг катта шаҳарларга хизмат кўрсатадиган тугунларда транзит юк поездларини шаҳарга киргизмасдан ўтиш учун айланма темир йўллар назарда тутилганини таъминлаш лозим.

Портловчи моддалар, материаллар ва уларга асосланган маҳсулотлар билан юклаш ва тушириш оператсияларини амалга ошириш режалаштирилган темир йўл станциялари ва кесишмаларини лойиҳалашда ушбу станцияларда ва ушбу меъёрларнинг 1.11-бандига мувофиқ тақиқланган (хавфли) зоналар ва майдонларнинг мавжудлигини ҳисобга олиш лозим.

Станциялар ва тугунларни қуриш (ривожлантириш) ҳар бир босқичидаги лойиҳалар узоқ муддатли режа ва уларни ривожлантиришнинг умумий схемаси билан боғлиқ бўлиши ва ҳаракатнинг аниқлигини, энг кичик ҳаракат таркибини ва йўналишларнинг, айниқса, ташкил этилган поездларнинг кесишмалар сонини, янги ускуналарни жорий этиш, автоматлаштириш ва комплекс механизатсиялашни таъминлаши лозим. ишлаб чиқариш жараёнлари, автоматлаштирилган режалаштириш ва бошқаришнинг барча воситаларини қўллаш ва улардан самарали фойдаланиш.

Станцияларни лойиҳалашда, авваламбор, кам қийматли эрлардан фойдаланишни олдиндан билиш ва табиий атроф-муҳитни муҳофаза қилиш талабларини ҳисобга олиш лозим.

8.2. Ўтиш жойларилар, кувиб ўтиш станциялари, оралик станциялар ва иложи бўлса, участка станциялари бригадалар томонидан бутун чизик учун ёки локомотивларга хизмат кўрсатадиган алоҳида майдонлар учун мўлжалланган бўлиши лозим.

8.3. I ва II тоифали янги битта йўлли темир йўлларнинг кесишма ва оралик станциялари бўйлама сига кўринишда лойиҳалаштирилиши керак, бунда кейинги тортиш ва тушириш йўлини икки йўлли изга ўтказиш имконияти ҳисобга олинади; Мураккаб топографик, геологик ва бошқа маҳаллий шароитларда (қор ва қум тўкиладиган жойларда ва бошқалар) жойлашган ўтиш жойлари ва оралик станцияларда кўндаланг турни лойиҳалашга руҳсат берилади.

Икки йўлли линияларнинг ўтиш станциялари ва оралик станциялари топографик, геологик ва бошқа маҳаллий шароитларга қараб кўндаланг, ярим бўйлама ва бўйлама турларини лойиҳалаштирилиши лозим.

Қурилишнинг биринчи босқичи учун янги битта йўлли линияларнинг маҳаллий станциялари кўндаланг турда, I ва II тоифали линияларда эса, агар станция участкалари узунлигининг кўпайиши қурилиш ишлари ҳажмининг сезиларли даражада кўпайиши билан боғлиқ бўлмаса, бўйлама сига ёки ярим бўйлама типдаги станцияларни янада ривожлантириш имконияти назарда тутилиши лозим.

Тегишли ҳолатларда, қурилишнинг биринчи босқичи учун I ва II тоифали участкаларда участка станцияларининг бўйлама ва ярим бўйлама турлари ишлатилиши мумкин. Участка станцияларининг бўйлама сига ва ярим бўйлама турларидан III ва IV тоифали линияларда йўловчилар биносидан кириш ва уланиш йўлларини улашган тақдирда, асосли ҳолатларга йўл қўйилади.

Иккинчи йўлларни лойиҳалашда участка станцияларининг бўйлама сига ёки ярим бўйлама турларидан фойдаланиш лозим. Кўндаланг турини

мураккаб топографик, геологик ва бошқа маҳаллий шароитларда ишлатиш мумкин.

8.4. Станцияларда автоуловларни қайта ишлаш учун саралаш мосламалари (тортиш йўллари, ярим тепаликлар, катта, ўрта ва паст кучланишдаги) назарда тутилиши лозим, уларнинг тури ва қуввати қайта ишланган автомобил оқимининг ҳажми ва хусусиятига қараб бешинчи, саралаш станциялари учун эса – ўнинчи йил фойдаланиш даражасига ажратиш учун белгиланади.

8.5. Темир йўл кесишмаларидаги саралаш ишлари, энг йирик ва энг катта шаҳарларга хизмат кўрсатадиган тугунлардан ташқари, битта саралаш станциясида амалга оширилиши лозим. Икки ёки ундан ортиқ саралаш станцияларининг тугунларини лойиҳалаштириш тегишли техник-иқтисодий асослаш билан рухсат этилади.

Асосланган ҳолатларда, битта станцияда вагонларни қайта ишлаш ва умумий темир йўл тармоғида поездларни вагонларни алоҳида корхоналар, устахоналар, базалар ва бошқалар учун белгиланган манзил бўйича саралаш билан бирлаштириш назарда тутилиши лозим.

8.6. Лойиҳада янги ва қайта қурилган саралаш станциясининг тури (бир томонлама, икки томонлама) ва қурилишнинг биринчи босқичи ва истикболи учун қабул қилиш, жўнатиш ва саралаш паркларининг жойлашуви асосли бўлиши лозим. Бундан ташқари, қурилишнинг биринчи босқичи учун янги саралаш станциялари, одатда, ҳар икки йўналишда бирлаштирилган паркларни кетма-кет жойлаштириб, бир томонлама лойиҳалаштирилиши лозим.

Кунига 6 мингдан ортиқ вагонни қайта ишлаш билан поездларни параллель равишда тарқатиш учун асбобларни лойиҳалаштириш тавсия этилади (агар кейинги йилларда иккинчи саралаш тизимини қуриш режалаштирилмаган бўлса).

Қайта ишлаш ҳажмининг ўнинчи йилида кунига 6 минг вагондан кўпроқ ишлов берилганда, икки томонлама саралаш станциясини ишлаб чиқиш керак, кичикроқ ишлов бериш ҳажми эса иккинчи саралаш тизимига ўз захирасини беради.

8.7. Йўловчи станциялари ушбу станцияда бошланадиган ва тугайдиган йўловчи поездлари кўп бўлган шаҳарларга хизмат кўрсатиш учун мўлжалланган бўлиши керак; шу билан бирга, тугунга туташган барча йўналишлар учун, одатда, шаҳарнинг турар-жой қисми яқинида, битта асосий йўловчи станциясини шаҳарнинг асосий участкалари ва кўча магистраллари билан қулай транспорт алоқасини таъминлашни ҳисобга олган ҳолда лойиҳалаштириш лозим. Тегишли асосланган ҳолда, иккита ёки ундан кўп йўловчи станцияларини лойиҳалашга рухсат берилади.

Шаҳар ичида (темир йўл тугуни) йўловчиларни олиб чиқиш ва тушириш учун йўловчиларни назорат-ўтказиш пунктлари таъминлаш лозим.

8.8. Якуний ва транзит қатновларни амалга оширадиган янги йўловчи станциялари сўнги парвоз йўлакчалари ва техник паркнинг (станциялар) кетма-кет жойлаштирилган ҳолда лойиҳалаштирилиши лозим. Тегишли асосланган тақдирда, асосан, станция бўйлаб ҳаракатланадиган поездларни тугатиш ва бошлашга мўлжалланган моторли вагонлар учун мўлжалланган, қолган поездлар учун парвоз йўллари билан жиҳозланган, ёпиқ парвоз йўллари бўлган бирлаштирилган турдаги станциядан фойдаланишга рухсат берилади.

Якуний шаҳарлараро ва маҳаллий трафикка хизмат кўрсатадиган перронли станцияларни фақат ўта оғир шароитларда, қурилиш схемасидан фойдаланиш катта ҳажмдаги қурилиш ишларини олиб боришга имкон берадиган ҳолларда лойиҳалаштиришга рухсат берилади.

Йўловчи таркиблар ва вагонларни қайта тузиш, тозалаш, таъмирлаш, жиҳозлаш ва тўхтатиш учун техник парклар қунига 4-5 та халқаро масофага ҳаракатланадиган поездларни ёки поездлар сони кўп бўлган техник станцияларни қайта ишлашда лойиҳалаштирилиши лозим.

8.9. Одатда, катта миқдордаги юк билан ишлайдиган катта ва энг катта шаҳарларга хизмат кўрсатиш учун юк станциялари назарда тутилиши лозим.

Темир йўл чорраҳаларида ва шаҳарлардаги юк станциялари ва юк ташиш майдончаларининг сони, уларнинг жойлашиши ва ихтисослиги шаҳар ҳудудининг жойлашишини ҳисобга олган ҳолда лойиҳа томонидан белгиланиши керак; бунда транспортнинг барча турларидан оқилона фойдаланиш, қисқа масофали транспортни автомобил транспортига ўтказиш, фаол бўлмаган шохобча йўлларини йўқ қилиш, юкларни камроқ станцияларда контцентрациялаш ва шаҳарга (аҳоли пунктига), саноат ва бошқа корхоналарга хизмат кўрсатиш учун ягона транспорт тармоғини яратишни ҳисобга олиш лозим.

Ҳаракатланувчи таркибни қабул қилиш-топшириш операциялари, одатда, темир йўл тармоғининг станцияларида назарда тутилиши лозим.

Юкларни темир йўлдан бошқасига ўтказиш пунктларида, тегишли асосга эга бўлган ҳолда, юк ортиш станцияларини, ҳар бир стрелка учун алоҳида саралаш тўпламлари, шунингдек, ҳаракатланувчи автоуловлар учун стрелкаларни белгилаш лозим.

Товарлар темир йўл транспортдан ҳаракат таркибидан сув транспортига, порт олди (порт) станцияларига ёки минтақавий паркларга юк ташиш жойларида лойиҳалаштириш лозим.

8.10. Янги юк станциялари парклар ва юк паркини кетма-кет ёки параллел равишда, очик ёки берк назарда тутилган бўлиши жойлаштирилиши назарда тутилишган лозим.

Юк станцияларида маҳаллий юклаш ва тушириш вагонларини саралаш, маневр билан жўнатилган поездлар ва поездларни ажратиш ва шакллантириш учун, зарур ҳолларда, транзит поездларни қабул қилиш ва жўнатиш йўллари ва қурилмалари назарда тутилиши лозим.

8.11. Янги линиянинг мавжуд линияси билан кесишган қисмида ва темир йўл кесишмаларида мавжуд ва янгидан қурилган линияларга хизмат кўрсатиш учун битта бирлашган станция лойиҳалаштирилиши лозим. Бундай тугунларда икки ёки ундан ортиқ алоҳида станцияларнинг лойиҳалаштиришга тегишли асослаш билан йўл қўйилади.

8.12. Асосий ва бирлаштирувчи йўлларнинг қурилиши бўйича мавжуд ва режалаштирилаётган ёндошувларнинг ўзаро боғлиқлиги, одатда, ҳаракат йўналишлари бўйлаб бир ёки турли даражадаги чорраҳалар бўйлаб ишлаб чиқилиши лозим. Қабул қилиш учун тегишли асос билан, ҳаракат турига ёки чизиқлар бўйлаб бир-бирини алмаштиришни лойиҳалаш лозим.

Шахсий йўлўтказгичларни қуриш кетма-кетлиги лойиҳа томонидан поездлар ҳаракатининг ҳажми ва хусусиятига қараб белгиланади.

8.13. Йирик темир йўл кесишмаларида транзит юк поездлари ва бурчак оқимларидан транзит юк станцияларига бормасдан транзит ўтиш имконияти бўлиши керак, бунинг учун, зарур ҳолларда, темир йўл айланма йўллари ёки бурчакларни боғлайдиган йўллар, одатда, узун бўлиши керак (шу қаторда йўлни ривожлантириш бўйича) қўшни постлар), бу улкан йўналишларда ҳаракатни тўхтатмасдан энг катта поездни тўхтатиш имконини беради.

8.14. Янги саралаш станциялари шаҳар ташқарисида жойлашган ва шаҳар аҳолиси билан тўғридан-тўғри алоқаси бўлмаган янги техник йўловчилар станциялари, резерв таркибидаги парк парклари, йўллар, иншоотлар ва қурилмалар (қабул қилиш базалари, йирик омборлар ва бошқалар), турар-жой ҳудудидан ташқарида жойлашган бўлиши лозим. Тегишли техник-иқтисодий асосда шаҳарларнинг турар-жой ҳудудида мавжуд станцияларни ривожлантириш (кенгайтириш) мумкин.

8.15. Юк ташиш учун олиб кетиш ва тушириш йўлларининг фойдали узунлиги, ушбу йўналиш учун ҳаракатнинг ўнинчи йилига режалаштирилган поездлар узунлигига қараб, боғлиқ йўналишларда фойдали узунлик изларини бирлаштиришни ҳисобга олган ҳолда олинishi керак ва 1250, 1050 ва 850 m га тенг бўлиши лозим. Бундан ташқари, I ва II тоифадаги янги линияларда фойдали йўл узунлиги камида 1050 m, III ва IV тоифаларда камида 850 m бўлиши лозим.

Тегишли техник-иқтисодий асос мавжуд бўлганда йўлларнинг бошқа фойдали узунликларидан (бир ярим ёки икки баравар узунликдаги йўлларнинг ҳаммасини ёки бир қисмини ҳам) фойдаланишга рухсат берилади.

Кириш йўлларидаги тортиб олиш ва тушириш йўлларининг фойдали узунлиги, шунингдек, манёвр тартибида юк станциялари (майдончалари) ва саноат корхоналарига топширилган поездлар учун йўллар вагон айланмаси ҳажмига, қабул қилинган технологик жараёнга ва маҳаллий шароитларга қараб белгиланади ва мос келиши лозим. юк ташиш ва техник маршрутлаш талабларига жавоб беради.

8.16. Станция темир йўл линияларининг алоҳида участкалари ва йўналишлари бўйича тортиб олиш йўлларини узатишда биринчи навбатда йўлларни узайтириш керак бўлган йўлаклар ва ўтиш жойлари, шунингдек, ҳар бир алоҳида пунктда чўзилган йўллар сони уларнинг ўлчамлари ва ўлчамига қараб белгиланади.

8.17. Йўловчи поездларини қабул қилиш, қабул қилиш ва созлаш учун ихтисослашган йўлларнинг фойдали узунлиги ушбу темир йўл линияси фойдаланишга топширилган ўнинчи йил учун режалаштирилган энг узун поездлар узунлигига мувофиқ белгиланиши лозим. Бунда, янги станциялар учун йўловчи платформаларининг узунлигини 650 м гача ошириш мумкин.

8.18. Саралаш станцияларидаги саралаш йўлларининг фойдали узунлиги ишлов берилган машиналарнинг кунлик сонига ва станциянинг технологик жараёнига қараб белгиланиши лозим. Саралаш йўлининг фойдали узунлиги шаклланаётган поезднинг узунлигига (оғир шароитларда, поезднинг ярмига) ёки камида 10% га ортилган автомобиллар гуруҳига тўғри келиши лозим.

8.19. Таркибидаги участкаларда ва участкаларда чиқиш йўлларининг фойдали узунлиги уларнинг таркибидаги тўлиқ темир йўл юк поездининг жойлашган жойига қараб белгиланади. Боғ ҳовлиларида ва участка станцияларида оралиқ ва Мураккаб шароитларда Тортиш йўлларининг фойдали узунлиги поезд узунлигининг камида ярмига тенг бўлиши лозим.

Қурилишнинг биринчи босқичи учун оралиқ станцияларда тортиш йўлининг фойдали узунлигини 200 м гача камайтиришга рухсат берилади.

Хавфсиз ўлик учларининг фойдали узунлиги камида 50 м бўлиши керак, ва туташган учлари учун – ҳисоблаш йўли билан аниқланади.

8.20. Ўтиш жойларилар, ўтиш пунктлари ва оралиқ станцияларда қабул қилиш-жўнатиш йўлларининг сони (асосий йўлсиз) поездлар ҳаракатининг табиати ва ҳажмига қараб, алоҳида пунктнинг қабул қилинган схемасига мувофиқ белгиланиши керак ва 17-жадвалда кўрсатилганидан кам бўлмаслиги лозим.

17-жадвал

Алоҳида қисм	Қабул қилиш-жўнатиш йўлларининг сони (асосий йўлсиз)			икки линияли йўллар учун
	Параллел графикли поездларнинг жуфтликлардаги ўтказиш қобилятида бир йўлли линия учун			
	12гача	13-24	24 ортиқ	
Ўтиш жойларилар	1	1-2	2	–
Қувиб ўтиш пунктлари	–	–	–	1-2
Оралиқ станциялар	2	2	2-3	2-3
<p><i>Эслатма.</i> <i>Тугун олди алоҳида пунктларда қабул қилиш-жўнатиш йўлларининг сонини бир йўлга оширишга рухсат этилади</i></p>				

8.21. Транзит поездларда локомотивлар алмашмаса участкаларда станцияларда юк ташиш учун қабул қилиш ва тушириш йўлларининг сони 18-жадвалга мос келиши ва 18-жадвалга мувофиқ белгиланган локомотивлар алмаштирилганда эса, биттага оширилиши лозим.

18-жадвал

Бир кунда тегишли йўналишда ҳаракатланадиган юк поездларининг ҳисоб сони	Кўриб чиқиладиган йўналиш учун участка станцияларидаги қабул қилиш-жўнатиш йўллари сони (асосий ва юриш йўлларисиз)
12 гача	1
13-24	1-2
25-36	2-3
37-48	3-4
49-60	4-5
61-72	5-6
73-84	6-7
85-96	7-8
97-108	8-9
109-120	9-10
121-132	10-11

Эслатма:
Ягона таркибли йўлларда йўловчилар сони кўп бўлганида 5 та поезддан ва икки қатновда кунига 20 тадан кўп поездларда жадвалда белгиланган йўллар сони. 18 ни биттага кўпайтириш лозим.
Агар I-III тоифадаги бир нечта чизиклар станцияга улашган бўлса у ҳолда керакли йўллар сони қўшимча ёндошувлар сонига кўпаяди.
Жадвалда кўрсатилган йўллар сонидан четга чиқиш зарурияти 18-жадвалда кўрсатилган техник ва иқтисодий ҳисоб-китоблар билан асосланиши лозим.

8.22. Локомотивларни алмаштириш билан кунига 18 жуфт ва ундан кўпроқ бўлган кўндаланг типдаги маҳаллий станцияларда ҳаракатланадиган йўл лойиҳалаштирилиши лозим. Иккиламчи темир йўлларнинг кўндаланг туридаги участка станцияларида, асосланган ҳолларда, иккита йўлни ётқизишга йўл қўйилади.

8.23. Участка станцияларидаги саралаш йўлларининг сони саралаш пунктлари сонига, ишлов берилган машиналарнинг кунлик сонига ва станциянинг технологик жараёнига қараб белгиланади.

8.24. Тўхтатиш учун келган юк поездлари учун тўхташ майдончаларидаги қабул қилиш паркларидаги йўлларнинг сони 19-жадвалда кўрсатилганларга тўғри келиши лозим.

Саралаш станцияларининг паркларидаги юриш йўлларининг керакли миқдорини станция схемасига, қабул қилинган технологияга ва берилган иш ҳажмига қараб ўрнатиш лозим. Саралаш станциялари паркларидаги саралаш йўлларининг сони поездларни шакллантириш режасига мувофиқ йўналишлар сонига (шу жумладан бўш вагонлардан), ҳар бир йўналишда кунлик вагон сонига, парк йўлларининг узунлигига ва поездларни шакллантириш

станциясининг технологияси хусусиятларига қараб белгиланиши лозим. Агар мақсадли автоуловлар сони кунига 200 дан ортиқ бўлса, унда ушбу мақсад учун иккита саралаш йўналишларини ажратиш лозим. Бошқа эҳтиёжлар учун саралаш паркидаги керакли миқдордаги йўллар маҳаллий иш шароитларини ҳисобга олган ҳолда ўрнатилиши лозим.

Саралаш ва юк ташиш паркларидаги йўлларнинг сони лойиҳада аниқланиши лозим.

19-жадвал

Юк поездларининг кунлик ҳисоб сони (бурчак ва бошқа узатгичларни ҳисобга олган ҳолда)	Қия йўл юкланганда саралаш станцияларининг қабул Қилиш паркларидаги йўлларнинг сони (юрадиган йўлларсиз)		
	70 %гача	85 %гача	95 %гача
36гача	3	4	4
37-48	3-4	4-5	4-5
49-60	4-5	5-6	5-6
61-72	5	6	6-7
73-84	5-6	6-7	7-8
85-96	6-7	7-8	8-9
97-108	7	8-9	9-10
109-120	7-8	9-10	10-11
121-132	8-9	10-11	11-12

Эслатмалар: 1. Жадвал бўйича олинган қатновлар сони кунига 25 тадан кўп бўлган поездларнинг қўшини йўналишларида. 19 ни биттага қўпайтириши лозим.

2. Агар қабулхоналар паркига I-ГТТ топфасидаги биттадан кўп чизик қўйилган бўлса, унда керакли йўлларнинг сони қўшимча ёндошувлар сонига қўпайтирилиши лозим.

3. Унинг таркибига кирувчи поездларнинг жўнаш паркларидаги, шунингдек локомотивлар алмаштирилганда транзит паркларидаги йўлларнинг сони 19-жадвалнинг охириги устунда кўрсатилганларга тўғри келиши лозим. Транзит поездларда локомотив ўзгарганда, 18-жадвалга мувофиқ транзит парклардаги зарур йўлларнинг сони аниқланиши лозим.

4. Агар саралаш ва жўнатиш парклари орасидаги масофа поездларнинг узунлигидан кам бўлса, у ҳолда жўнаш паркидаги белгиланган йўллар сонига керакли миқдордаги тортиш изларини қўйиши лозим. 19-жадвалда кўрсатилган йўллар сонидан четга чиқиши зарурати, қабул қилиш, жўнаш ва транзит парклари учун техник-иқтисодий ҳисоб-китоблар билан асосланиши лозим.

8.25. Станцияларда, ўтиш жойлари ва қувиб ўтиш жойлари улашган йўлларнинг ўқлари орасидаги масофаларни 20-жадвалга мувофиқ қабул қилиш лозим.

Йўлларни эгри чизиклар билан ётқизишда ушбу масофалар ГОСТ 9238-83 биноларнинг яқинлашув ўлчамларини қўллаш бўйича кўрсатмаларга мувофиқ қўпайтирилиши лозим.

Локомотивни алмаштириш станцияларида ва техник эҳтиёжлар учун поезд бекатлари бўлган оралик станцияларда катта ўлчамдаги юклар билан поездларни ўтказиш учун ҳар бир йўналишда камида 5300 mm бўлган улашган йўлларнинг ўқлари орасидаги масофани ташкил этувчи битта из бўлиши лозим.

20-жадвал

Йўлларнинг номи	Станцияларда, ўтиш жойлари ва қувиб ўтиш жойлари улашган йўлларнинг ўқлари орасидаги масофалар, мм	
	меъёрли	кичикрок
Асосий йўллар	5300	4800
Асосий ва улар билан чегарадош йўллар: Поездларнинг 120km/h.гача ҳаракатланиш тезликларида бир йўлли ва икки йўлли линияларда	5300	5300
Поездларнинг 120km/h.дан юқори ҳаракатланиш тезликларида икки йўлли линияларда	6500	6500*
Қабул қилиш-жўнатиш ва саралаш-жўнатиш йўллари	5300	4800**
Иккинчи даражали станцион йўллар: ҳаракатланувчан таркиб турадиган йўллар, юк ҳовлилари йўллари (ортиқча юкдан ташқари) ва х.к.	4800	4500
Вагонларнинг занжирдан ажратмасдан таъмирлаш назарда тутилган қабул қилиш, жўнатиш парклари йўллари	Бир йўл оралатиб 5600 ва 5300	Бир йўл оралатиб 5600-5300
<p><i>* Иккинчи йўлларни лойиҳалашда ва мавжуд линияларни кучайтиришида (қайта қуришида) “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ билан келишган ҳолда ушбу масофани 5300 мм дан кам бўлмаган ҳолда қисқартиришига рухсат берилади.</i></p> <p><i>** Агар кейинги 10-15 йил ичида Т ўлчамдаги ҳаракатланадиган таркибдан фойдаланиш режалаштирилган бўлса, ушбу масофадан фақат вазирлик (бўлим) - буюртмачининг рухсати билан фойдаланишига рухсат берилади.</i></p> <p>Эслатмалар: 1. Станцияларни, йўл четларини ва янги линияларда ўтадиган жойлар аниқланганда ва мавжуд алоҳида пунктларни тиклашда меъёрли масофани ҳисобга олиши керак</p> <p>Энг кичик масофа тегишли асос билан олиниши мумкин: янги линияларда, айниқса Мураккаб шaroитларда мавжуд линияларда жойлашган янги станциялар, ўтиш жойлари ва қувиб ўтиш станциялари учун; мавжуд бўлган алоҳида буюмларни Мураккаб шaroитларда тиклаш учун; станцияларни, йўл ўтказгичларини ва янги йўналишларда ўтиш жойларини лойиҳалашда, истисно тариқасида, “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ билан келишилган ҳолда.</p> <p>2. Агар иниоотлар ва қурилмалар тичоқлар орасида жойлашган бўлса, зарур ҳолларда, йўл ўқлари орасидаги масофани ГОСТ 9238-83 талабларига мувофиқ ошириши лозим.</p> <p>3. Чекка устунлари бирлаштирувчи йўлларнинг ўқлари орасидаги масофа камида 4100 мм бўлган жойда ўрнатилиши лозим.</p> <p>4. Станцияларда ҳар 8-10 та йўл камида 6500 мм гача кенгайтирилган ўтиш жойларини таъминлаши керак, бунда қор тозалаш ва қор тозалаш машиналарининг ишлашига халақит берадиган барча қурилмалар жойлаштирилиши лозим.</p> <p>5. Асосий йўллар ҳаддан ташқари жойлашган бўлса, “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ билан келишилган ҳолда уларнинг орасидаги масофа 4100 мм.</p> <p>6. Вагондан вагонга қайта юклаш учун мўлжалланган қўшни йўлларнинг ўқлари орасидаги масофа ҳар бир ҳолатда ҳисоблаш йўли билан аниқланиши лозим.</p>		

9. УЛАНИШЛАР ВА КЕСИШМАЛАР

9.1. Янги линияларнинг уланишлари ва уларнинг мавжуд темир йўллар билан кесишмалари, одатда, участка ёки оралиқ станцияларда назарда тутилиши лозим; одатда мавжуд бўлган катта ва мураккаб тугунларга янги линияларни улашга йўл қўйилмайди. Янги линия тугунга яқинлашганда, унинг тугунга ёки тугунолди станцияга уланиши ва уларни ривожлантириш зарурати лойиҳада ҳал қилиниши лозим.

Янги линиянинг мавжуд линияга уланиш схемаси асосий йўналишлар транзит поездларининг уланиш пунктида тўғридан-тўғри (ҳаракат йўналишини ўзгартирмасдан) ўтиш имкониятини таъминлаши лозим.

Умумий тармоқ темир йўлларида учдан тўртгача ва тўрт торли йўлларни ҳосил қилувчи магистрал ва қабул қилиш-жўнатиш йўллари тугилмасининг қурилишига фақат “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ билан келишув ва шохобча йўлларида, буюртмачи вазирлик (идора) билан келишилган ҳолда йўл қўйилади.

9.2. Янги линиялар ва шохобча йўллари станциялар, разъездлар ва қувиб ўтиш станцияларининг бўғизларига туташган бўлиши ва одатда асосий ва қўшни йўллар бўйлаб поездларни бир вақтнинг ўзида қабул қилиш ва жўнатиш имконини берадиган уланишлар бўлиши лозим. Уланиш манёврлаш тартиби бўйича ҳаракатланаётган поездлар ва таркибларнинг асосий йўлларни кесишишига олиб келадиган ҳолларда, ҳаракат ҳажми катта бўлганда йўл ўтказма ечимлари назарда тутилиши лозим.

Перегонда асосий йўлларга янги линия ва шохобча йўлларини улашга йўл қўйилмайди. Истисно тариқасида умумий тармоқнинг темир йўл линияларида бундай уланишга “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ раисининг руҳсати билан йўл қўйилади.

Уланиш яқинидаги йўлнинг бўйлама профили кириш сигналидан олдин поездни тўхтатиш учун шароитлар ва поездни жойдан қўзғалиш имконини берилиши лозим.

Саноат корхоналари ва ташкилотларининг шохобча йўлларида перегонда уланишга буюртмачи вазирлик (идора) ва “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ билан келишилган ҳолда йўл қўйилади.

9.3. Темир йўлларнинг бир хил сатҳда кесишган жойларида, шунингдек, перегон ва станцияларда линия, шохобча ва бирлаштирувчи йўлларнинг асосий йўлларга уланишида сакловчи берк йўллар ва кўриқлаш стрелкалари назарда тутилиши лозим.

Шохобча ва бирлаштирувчи йўлларнинг қабул қилиш-жўнатиш ва бошқа станция йўлларида уланиш жойларида зарур ҳолатларда бурилиш бруслари, агар 2,5% дан тик нишаблик бўлса, ҳаракат таркибининг станция томон кетишини таъминлайдиган сакловчи берк йўллар, кўриқлаш стрелкалари, улоктириладиган бошмоқлар ёки стрелкалар назарда тутилиши лозим.

Туташма кўприклар иккала томондан ҳам сакловчи берк йўллар ёхуд улоктириладиган бошмоқлар ёки стрелкалар билан тўсилиши зарур.

Узун нишабли перегонларда, шунингдек, бундай перегонларни чекловчи станцияларда, зарур ҳолларда, “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ (буюртмачи вазирилик) томонидан тасдиқланган лойиҳалар бўйича тутиб турувчи берк излар назарда тутилиши лозим.

9.4. Янги темир йўл линиялари ва шохобча йўлларининг бошқа темир йўллар ва шохобча йўллари, трамвай йўллари, шаҳарлараро тезюрар автомобиль йўллари, шунингдек, I – III ва III-п тоифадаги автомобил йўллари билан кесишув жойлари турли сатҳда лойиҳалаштирилиши лозим.

Темир йўлларнинг IV, V ва IV-п тоифадаги автомобил йўллари билан кесишуви куйидаги ҳолларда турли сатҳда назарда тутилиши лозим:

- автомобил йўли учта ёки ундан кўп асосий йўлни кесиб ўтса ёки кесишма темир йўлнинг поездлар тезлиги 120 km/h дан ошадиган темир йўл участкаларида жойлашган бўлса;

- темир йўл ўймада ётқизилган бўлса, шунингдек, кесишмада автомобил йўлларини лойиҳалаштириш бўйича ҚМҚ талабларга мувофиқ кўриш даражаси таъминланмаган бўлса;

- автомобил йўлларда троллейбус ҳаракати ёки трамвай йўлларининг ётқизилиши назарда тутилган бўлса.

Иккинчи йўлларни лойиҳалашда ва мавжуд темир йўлларни кучайтиришда (қайта қуришда), бир хил сатҳдаги кесишмаларни йўл ўтказгичлари билан алмаштириш ва уларни қуриш кетма-кетлиги ҳар бир алоҳида ҳолатда лойиҳа томонидан ҳал қилиниши керак; бунда, бир сатҳда кесишишни истисно қиладиган техник ечимлар кўриб чиқилиши лозим.

9.5. Пиёдалар темир йўл орқали ҳаракатланадиган жойларда светофорлари ва поезднинг яқинлашиши тўғрисида огоҳлантирувчи сигнализация билан жиҳозланган пиёдалар йўлаклари назарда тутилиши лозим.

Поездларнинг жадал ҳаракати ёки катта маневр ишларида ёки вагонлар тўхтатиладиган жойларда пийдаларнинг туннеллари ёки кўприкларни лойиҳалаш лозим.

9.6. Кесишмалар кесишадиган иккала ҳар икки йўлдан ҳам зарур даражада кўринишни ҳисобга олган ҳолда жойлаштирилиши лозим.

Темир йўл ва автомобил йўлларининг бир сатҳдаги кесишмасидаги переездларнинг кенглиги автомобил йўлнинг қатнов қисмининг кенглигига тенг, аммо переезд ўқига нисбатан камида 6 m бўлиши лозим.

Переездга ёндашувларда белгиланган намунадаги огоҳлантирувчи белгилар назарда тутилиши лозим.

Переездга ёндашувларда автомобил йўлларининг участкаларини лойиҳалашда автомобил йўлларини лойиҳалашга доир ҚМҚ талабларига мувофиқ лойиҳаланиши лозим. Иккинчи йўлларни лойиҳалашда ва мавжуд темир йўлларни кучайтиришда (қайта қуришда), переездларни қайта қурилиши ушбу бобнинг талабларини ҳисобга олган ҳолда лойиҳаланиши лозим.

9.7. Электр тортишли темир йўлларда, переезднинг иккала томонида автомобил йўлида юк билан ўлчаганда баландлиги 4,5 m дан ошмайдиган транспорт воситалари ўтишига имкон берадиган габаритли дарвоза ўрнатилиши лозим.

9.8. Тезлиги 120 km/h дан ошадиган йўловчи поездлари ҳаракатланадиган темир йўлларда, ботқоқли ва етиш қийин жойлардаги участкалардан истисно перегонлардаги асосий йўллар ва станция ҳудудлари (намунавий тўсиқлар билан) ихоталаниши лозим.

9.9. Электр узатиш ва алоқа линиялари, нефт қувурлари, газ қувурлари ва бошқа ер ости қурилмалари ва иншоотлари билан темир йўл кесишмалари ушбу қурилма ва иншоотларни лойиҳалашга доир тегишли меъерий ҳужжатларнинг талабларга мувофиқ лойиҳаланиши лозим. Бунда, поездларнинг ҳаракатининг хавфсизлиги ва узлуксиз ҳаракатланишини таъминлайдиган махсус хавфсизлик мосламалари билан таъминлаш назарда тутилиши лозим.

10. ЙЎЛ ХЎЖАЛИГИ

10.1. Темир йўлларнинг янгисини қуриш ва мавжудларини қайта қуриш лойиҳаларида йўл ва унинг қурилмаларига техникавий хизмат кўрсатиш ва таъмирлаш учун қуйидагилар назарда тутилиши лозим:

- ҳар 3 km масофада энг совуқ ойнинг ўртача ҳарорати минус 10°C дан паст бўлган ҳудудларда иситиш пунктлари, бошқа туманларда – шамолни тўсувчи қалқонли бостирмалар;

- ҳар бир алоҳида пунктда бригадирнинг хоналари ва омборлари;

- ҳар 15-20 km масофада станция йўлининг қисми (околоткаси)нинг хизмат хоналари (табель, қизил бурчак, гараж ва омборхона);

- лойиҳада белгиланган жойларда, лекин бир тоқа йўлларнинг 250 km дан ва жуфт йўлларнинг 150 km дан ортиқ бўлмаган жойда йўл масофасининг (ёки ихота ўрмонзорларнинг) хизмат кўрсатиш ва ишлаб чиқариш бинолари (идора, қизил бурчак, устахоналар, йўл машиналари ва автоуловлар учун гаражлар масофанинг омбор ва бошқа объектлари, шунингдек йўл устки тузилмаси материалларини сақлаш ва қайта юклаш учун кран ускуналари билан жиҳозланган юклаш-тушириш майдончалари).

10.2. Йўл-машина станциясининг ишлаб чиқариш базасини, йўл хизматининг рельс пайвандлаш ва бошқа саноат ва таъмирлаш-техник корхоналарини лойиҳалаштириш зарурати йўлда мавжуд ишлаб чиқариш қувватларини ҳисобга олган ҳолда белгиланади.

11. ЙЎЛОВЧИЛАР ХЎЖАЛИГИ

11.1. Барча станциялар ва йўловчилар тўхташ жойларида, шунингдек, йўловчиларнинг чиқариш ва тушириш назарда тутилган разъезд ва қувиб ўтиш жойларида йўловчиларга хизмат кўрсатиладиган хоналар ва қурилмалар лойиҳалаштирилиши лозим.

Йўловчиларга хизмат кўрсатиладиган хона ва қурилмаларнинг рўйхати ва ўлчамлари лойиҳада темир йўл вокзалларини технологик лойиҳалашнинг амалдаги меъёрларга мувофиқ белгиланиши лозим.

11.2. Вокзалларни лойиҳалашда, одатда, бир бинода йўловчиларга хизмат кўрсатиш ва станция ишини бошқариш учун мўлжалланган бири-биридан ажратилган хоналарни жойлаштириш назарда тутилиши лозим.

Асосли ҳолларда, темир йўл, автомобил ва бошқа турдаги транспорт йўловчиларига хизмат кўрсатиш учун ягона йўловчилар биносига эга бўлган бирлаштирилган вокзалларни лойиҳалаштириш лозим.

11.3. Янги ва қайта қуриладиган темир йўл станциялари лойиҳалари йўловчиларни сақлаш ва ташиш билан боғлиқ операцияларни тезкор, қулай ва хавфсиз бажарилишини таъминлаш учун зарур бўлган бино, иншоот ва қурилмалар мажмуини (йўловчилар бинолари, платформалар, пиёдалар туннеллари, кўприклар ва пийдаларнинг ўтказмалари, багаж ва қўл юкини сақлаш қурилмалари, ички жойлаштирилган почта ва бошқа киоскларни ва х.) назарда тутиши ҳамда ўринларни тақсимлаш ва чипталарни сотиш, ахборот-маълумот ускуналари, телемеханика, алоқа мосламаларини, багажни юклаш, тушириш ва ташиш бўйича операцияларни механизациялашни, шунингдек хоналар ва йўловчи платформаларини тозалашни автоматлаштириш учун янги техник воситалар ва тизимлардан фойдаланишни ҳисобга олиши лозим.

Вокзалларнинг лойиҳалари темир йўл тармоғини комплекс қуришнинг ягона меъморий-режалаштириш композициясини таъминлаш учун аҳоли пункти ва станцияни режалаштириш тузилмасини, шунингдек вокзалолди бино ва иншоотларининг архитектурасини ҳисобга олган ҳолда ишлаб чиқилиши лозим.

11.4. Янги вокзалларни станция йўлларининг ташқи томонига (латерал турдаги), одатда, қишлоқнинг асосий қисмидан ўрнатилиши лозим. Вокзални йўллар (орол тури) ўртасида, йўллар охирида (ўлик тип) ва комбинацияланган турда жойлаштирига, айрим ҳолатларга кўра, маҳаллий шароитга қараб станциянинг сўнгги учини ишлатиш имконсиз ёки мақсадга мувофиқсиз бўлган ҳолларда йўл қўйилади.

Вокзаллар лойиҳаларида йўлнинг ўнг қисмида жойлашган автомобил йўллари ва темир йўл кесишиш пунктларига – пиёдалар переездларга ўтиш учун шохобча йўллари назарда тутилиши лозим.

Вокзалолди майдонларининг режаси пиёдаларнинг ва лойиҳада назарда тутилган шаҳар транспорти, баъзи асосли ҳолатларда шаҳарлараро транспортининг қулай ва хавфсиз ҳаракатланишини таъминлаши лозим.

Вокзалолди майдонларида кўкаламзорлаштириш, шунингдек автотранспорт воситалари турадиган жой назарда тутилиши лозим.

11.5. Вокзаллар бинолари (агар улар ташқи томонда жойлашган бўлса), багаж ва бошқа капитал бино ва иншоотлар энг яқин асосий йўлнинг ўқидан камида 20 m масофада ва 120 km/h. – камида 25 m дан юқори тезликда ҳаракатланадиган йўловчи поездларининг ҳаракатланишини таъминлайдиган янги линияларда жойлаштирилиши лозим.

Мавжуд станцияларни, переездларлар ва қувиб ўтиш пунктларини қайта қуришда, 11.9-бандда белгиланган йўловчи платформаларининг кенлиги меъёрларига риоя қилиш шарти билан, кўрсатилган масофаларни қисқартиришга йўл қўйилади.

11.6. Йўловчилар платформаси барча станцияларда ва йўловчилар тўхташ жойларида, шунингдек, йўловчилар тўхтаб туриш ва тушиш жойларида ўтиш ва қувиб ўтиш станцияларида назарда тутилиши лозим.

Йўловчи бекатларидаги майдончаларда йўловчилар ва кассалар учун бошпаналар ёки хоналар, керак бўлганда пиёдалар туннеллари ёки кўприкларни бўлиши лозим.

Йўловчиларни кўндириш ва тушириш учун майдончалар асосий йўлларнинг (асосий платформаларнинг) ташқи томонида жойлашган бўлиши лозим. Платформанинг асосий йўллар орасидаги жойлашишига тегишли асослаш билан йўл қўйилади; Шу билан бирга, эгри чизиклар ва магистрал йўлларга тўғри тикилган узунликлар поездларнинг станцияларга яқинлашганда амалга оширилган тезликни таъминлаши лозим.

11.7. Йўловчи платформалари турини танлаш (юқори ёки паст) лойиҳада техник-иқтисодий жиҳатдан асосланган бўлиши керак; бунда катта йўловчи станцияларида, шунингдек жадал ҳаракатланишга эга бўлган электрлаштирилган участкаларнинг алоҳида ва тўхтатиш пунктларида алоҳида ва тўхташ жойларида баланд платформалар лойиҳалаштирилиши лозим.

Транзит йўловчи поездларга рухсат бериш ва ушбу поездларнинг вагонларига техник хизмат кўрсатиш учун мўлжалланган йўллар учун паст платформалар лойиҳалаштирилиши лозим. Бундай йўлларда баланд платформалар ўрнатилган тақдирда, улар платформаларда турган вагонларнинг юргизувчи қисмларини икки томонлама кўрикдан ўтказилиши ва таъмирланишини имкон берадиган тузилишга эга бўлиши лозим.

11.8. Йўловчи платформаларининг узунлиги эксплуатациянинг бешинчи йилида айланишга мўлжалланган энг узун йўловчи поездга тўғри келиши лозим. Шу билан бирга, янги қурилган станцияларда платформа шаклини 650 m гача, фақат шаҳар атрофидаги ҳаркатга хизмат кўрсатувчиларини платформаларни эса 500 m гача чўзиш лозим.

Алоҳида йўналашлардаги мавжуд станцияларда, “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ топшириғи бўйича тегишли асосланса, йўловчи платформаларининг узунлигини 650 m гача оширишга рухсат берилади.

11.9. Йўловчи платформаларининг кенглиги йўловчилар оқимининг интенсивлиги ва хусусиятига (олис, маҳаллий, шаҳар атрофи), йўловчи поездларнинг тезлигига, платформадан чиқадиган жойларнинг сони ва жойлашувига ва уларга жойлаштирилиши лозим мосламалар (зинапоаялар, павилонлар ва бошқаларга) қараб белгиланиши лозим.

Платформага ёндош йўл бўйлаб тезлиги 120 km/h дан ортиқ йўловчи поездларнинг тўхтамасдан ҳаракати имкони бўлган станцияларда платформанинг кенглиги тезюарар поездни ўтказиш чогида йўловчилар у ерда хавфсиз тарзда (платформа четидан камида 3 m) туришини таъминлаши лозим.

Асосий ён йўловчи платформасининг кенглиги камида 6 m, оғир шароитларда жойлашган мавжуд станцияларни қайта қуриш учун – вокзал биноси чегарасида камида 5 m ва қолган бутун узунлиги бўйича камида 4 m бўлиши лозим.

Сизими 200 кишигача бўлган вокзалларда йўловчи биноси чегарасидан ташқарисида жойлашганда асосий платформанинг кенглиги 3 m гача қисқартирилиши мумкин.

I ва II тоифадаги линияларда оралик платформанинг кенглиги камида 4 m ва йўловчилар сони кам бўлганда (фойдаланишнинг бешинчи йилида битта поездга 25 кишидан ошмаса) III ва IV тоифадаги линияларда – камида 3 m бўлиши керак

Мавжуд алоҳида пунктларда (электрлаштириш, иккинчи йўлларнинг қурилиши ва бошқалар), агар ушбу талабларга риоя қилиш йўлларни кенгайтириш, биноларни бузиш ва ҳк катта ҳажмдаги ишлар бажарилишини талаб қилса, оралик, “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ билан келишган ҳолда эса асосий йўллар оралиғида йўловчи платформаларнинг кенглигини 3 m гача қисқартиришга йўл қўйилади.

Тезлиги 120 km/h дан юқори бўлган йўловчи поездлар ҳаракати назарда тутилган линияларда асосий йўллар оралиғида жойлашган оралик платформаларнинг кенглигини камида 8 m, ўта қийин шароитларда камида 6 m бўлиши лозим. Зарур ҳолатларда йўловчилар хавфсизлигини таъминлаш учун қўшимча чоралар қўрилиши керак (ўтиш жойи қолдирилиб, платформалар ўқи бўйлаб панжара ўрнатиш, тезюарар поездларнинг яқинлашиши тўғрисида огоҳлантирувчи сигнал ва бошқалар).

200 km/h дан юқори тезликда ҳаракатланадиган йўловчи поездларнинг тўхтовсиз ўтиши амалга ошириладиган алоҳида пунктларда жойлашган барча йўловчилар платформалари камида 4,5 m бўлиши ва ҳимоя тўсиғига эга бўлиши лозим. Тўсиқ платформанинг четидан камида 2 m масофада ўрнатилиши лозим. Тўсиқнинг тузилиши йўловчиларнинг бошқа поездларга ўтишига тўсқинлик қилмаслиги ва платформани механизациялашган тозалаш имкониятини таъминлаши лозим.

Платформалар поезд ўтишидан 5 min ишга тушадиган тезюарар поезднинг яқинлашиши тўғрисида ёруғлик ва овоз сигналлари билан жиҳозланган бўлиши лозим.

Платформаларда туннеллар, пиёдалар кўприқлари, павильонлар ва бошқа иншоотлардан чиқадиган йўллар жойлашган бўлса, уларнинг қирраси билан

платформа борти орасидаги масофа камида 2 m бўлиши лозим. Платформага мустақил ёритиш тиргаклари ўрнатиладиган кун тегишли асосланган ва х. бўлса, бу масофани йўл ўқидан камида 3,1 m. қискартиришга рухсат берилади.

11.10. Йўловчи платформаларининг баландлиги рельс каллагининг устки сатҳидан баландлиги ва йўл ўқидан платформанинг четигача бўлган масофа ГОСТ 9238 - 83 талабларига мувофиқ олиниши лозим.

Мавжуд станцияларни қайта қуришда, мотор-вагон тортишли шаҳар атрофидаги электрлаштирилган участкалардаги платформалардан мустасно, йўловчи платформаларининг баландлигини камида 915 mm сақлашга йўл қўйилади.

Мавжуд, қайта қурилмайдиган, баландлиги 200 mm дан ошмайдиган ва рельс каллагининг устки сатҳидан баландлиги платформа полигача 150 mm дан кам бўлмаган паст платформаларни қайта қурилмасликка йўл қўйилади.

11.11. Асосий ва оралик платформалар рельс каллагининг устки сатҳида ёки турли сатҳда ўтиш йўлаклари билан бирлаштирилиши лозим.

Турли сатҳда жойлашган йўловчи станцияларида, шунингдек, бошқа станцияларда ва йўловчилар тўхтаб туриш жойларида, катта юк кўтарувчи ва тушадиган йўловчилар билан назарда тутилиши лозим, бу эрда платформалардан посёлкага йўловчилар катта поездлар катнови бўлган темир йўллар томонидан тўсиб қўйилади.

Тезлиги 120 km/h дан ортиқ бўлган йўловчи поездларининг ҳаракати назарда тутилган.

Мавжуд станцияларда, баъзи ҳолларда, ўтишларни темир йўл каллаклари тепасида бир сатҳда ушлаб туриш керак бўлса, улар тўсиб қўйилиши ва автоматик автоматик сигнализатсия ва ёруғлик кўрсаткичлари билан жиҳозланган бўлиши лозим.

Турли сатҳда ўтиш турини танлашда туннелларга устунлик бериш лозим. Тегишли асосланганда, ўтиш ва бир пайтнинг ўзида поездга чиқишдан олдин йўловчиларни кутиш жойи сифатида хизмат қиладиган йўловчилар платформалар устида конкурсларни ташкил этишга рухсат берилади.

11.12. Пиёдалар туннелларининг кенглиги йўловчилар оқимининг ҳажмига қараб, лекин камида 3 m қилиб олиниши лозим.

Туннелнинг чиқадиган структуравий элементларигача баландлиги камида 2,4 m бўлиши лозим.

Йўловчиларнинг ўтишига мўлжалланган пиёдалар кўприklarининг кенглиги камида 2,25 m бўлиши лозим.

Темир йўл бошларининг юқори қисмидаги асосий ва оралик паст платформаларни боғлайдиган йўллар камида 3 m, юк ва почта операцияларини амалга оширишда камида 4 m бўлиши лозим.

Пиёдалар кўприги ва туннелдан чиқадиган йўлларнинг кенглиги уларнинг кенглигига мос келиши керак, лекин платформадан иккита чиқиш билан камида 2 m бўлиши лозим.

Пиёдалар учун кўприклар ва туннелларни лойиҳалаштиришда, зарур ҳолларда, одамлар ушбу мақсадлар учун мўлжалланмаган жойларда йўллардан ўтишига тўсқинлик қиладиган йўл тўсиқлари ўрнатилиши назарда тутилиши лозим.

11.13. Юқори платформаларда, турли даражадаги ўтишлар бўлмаса, охирги тушиш жойларини; шунингдек, ногиронлар ва болалар аравачаларига эга бўлган йўловчилар учун пандусларни лойиҳалаш керак, шунингдек, юк ва почта вагонли поездларга хизмат кўрсатадиган платформалар учун араваларнинг платформа ва станция ўртасида ҳаракатланиш имконияти назарда тутилиши лозим.

Ён платформаларнинг дала томонга тушиши ҳар 50 m оралиғида интенсив йўловчилар ташиш билан, бошқа ҳолларда ҳар 100 m га мўлжалланган бўлиши лозим. Тушиш жойларининг кенглиги платформа кенглигининг ярмига тўғри келиши, аммо камида 2,5 m бўлиши керак.

Пиёдалар учун янги кўприклар, шу жумладан улардан чиқадиган йўллар галерея шаклида ёпиқ бўлиши лозим.

Ёпиқ ҳалқа шаклида тўсиқлар мавжуд пиёдалар кўприкларида, ҳаво тўлқинининг поезд тезлигидан пиёдаларга таъсирини ва йўл ва ҳаракат таркибига бегона нарсаларнинг тушишини олдини олиш учун берилиши лозим.

Темир йўллар билан бир сатҳдаги мавжуд пиёдалар переездлар, тезюрар ва тезюрар поездларнинг яқинлашиши тўғрисида ёруғлик ва овоз сигналлари билан жиҳозланган бўлиши лозим.

11.14. Тезюрар поездлар ҳаракати билан йўловчилар йўлга чиқишига ҳалақит берадиган майдончалар атрофида тўсиқлар ўрнатилиши лозим.

11.15. Йўловчи станцияларида, тегишли асосга эга бўлган ҳолда, шахсий багаж-почта платформаларини лифтлар ёки рампалар ўрнатилган махсус туннеллар билан жиҳозлашга йўл қўйилади.

11.16. “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ тайинлаган пунктларда (йирик тугунларда, маъмурий, ишлаб чиқариш ва курорт марказларида ва бошқалар) туристик-сайёҳлик поездларини қабул қилиш, жўнатиш ва узоқ муддатли тўхташ жойлари ва платформаларини лойиҳалаштиришга рухсат берилади. йўловчиларга хизмат кўрсатиш учун зарур қурилмалар.

12. ЮК ХЎЖАЛИГИ

12.1. Янги ва мавжуд темир йўлларда юк ташиш қурилмаларини лойиҳалашда юкларни камайтириш станцияларида, шунингдек тегишли юк ва ишлов бериш механизмлари билан жиҳозланган ихтисослашган юк станцияларида концентратсия принтсипига асосланиш лозим. Юк кўтариш мосламалари ўрнатилган станцияларни линияда (участкада) ва темир йўл чорраҳасида жойлашган жой лойиҳада белгиланиши лозим.

Юк операцияларини ишлаб чиқаришга мўлжалланган станцияларда тегишли ривожлантирилган йўл, шунингдек, ортиш ва тушириш иншоотлари ва мосламалари: ёпик ва очик омборлар ва майдончалар, контейнерлар, оғир ва бошқа маҳсулотлар учун платформалар, йўл ўтказгичлар, баланд арklar, автоуловлардан тўғридан-тўғри транспорт воситаларига ёки омбор орқали, қўйма юкларни, филдиракли транспорт воситаларини ва бошқа товарларни тушириш платформалари ва платформалари билан бирлаштирилган. уй-жой бинолари ва бошқа зарур ёрдамчи бинолар ва хоналар, юклаш ва тушириш машиналари ва механизмларининг узлуксиз ишлашини таъминлайдиган техникавий бинолар (заряд станциялари ёки пунктларитаъмирлаш устахоналари, ёқилғи ва мойлаш материаллари омборлар ва бошқалар) назарда тутилиши лозим. Зарур ҳолларда, чорва молларини юклаш, тушириш, суғориш ва ем етказиб бериш учун қурилмалар, дезинфекцион-ювиш пунктлари ёки станциялари, музхонали вагонлар, секциялар ва поездлар учун ускуналар, тижорат назорати пунктлари, вагонларни тозалаш, вагон тарозилари, габаритли вагонлар, ҳамда бошқа қурилмалар ва иншоотлар ўрнатилиши назарда тутилиши лозим.

Юк ташиш мосламаларини қуришга бўлган эҳтиёж, уларнинг сони, усқунанинг тури ва унумдорлиги лойиҳада юк кўтариладиган юк турига, юкларни ортиш ва туширишни комплекс механизациялаш ва автоматлаштиришни, станция (ташкilotлар) томонидан хизмат кўрсатиладиган корхоналарда тегишли мосламалар ва усқуналарни жойлаштиришнинг мавжудлиги ёки мақсадга мувофиқлигини ҳисобга олган ҳолда белгиланади.

12.2. Келгуси юк ишларига мос келадиган юк ташиш мосламалари ва йўл излари станциянинг битта ҳудудида – юк ташиш жойида тўпланиши лозим.

Станциядаги юк омбори жойлашган жой қўйидагилар билан таъминланган бўлиши лозим:

- энг яқин аҳоли пунктлари, саноат ва қишлоқ хўжалиги корхоналари билан қулай алоқа;

- транспорт воситаларининг темир йўл кесишмалари сони энг кам бўлган омборларга бемалол кириш;

- юкларни текшириш, қабул қилиш, тушириш ва тушириш операциялари пайтида транспорт воситаларининг қулай тўхташи.

12.3. Бир нечта турдаги товарларни қайта ишлаш учун битта умумий юк ташиш ҳовлиси ёки муайян турдаги юкларни қайта ишлаш учун бир нечта ихтисослаштирилган юк автоулов назарда тутилиши лозим.

12.4. Ёпиқ сақлашни талаб қиладиган донали юклар учун, ички ва ташқи жойлашиш-тушириш йўлларининг бир қаватли ёпиқ омборлари, ёнғин ва кўриқлаш сигнализатсия мосламалари билан жиҳозланган бўлиши лозим. Юк кўтариш ва тушириш йўлларининг ички киришига эга бўлган битта қаватли омборхоналарни кўп тармоқли қили лойиҳалаштириш мумкин. Кўп тармоқли омборлардаги йўллар ва платформалар сони бажарилаётган ишларнинг тавсифи ва ҳажмига мос келиши лозим. Тегишли асосга эга бўлган ҳолда, кўп қаватли омборларни йўлларнинг ички томонида жойлаштириш назарда тутилишига рухсат берилади.

12.5. Ёпиқ омборхоналар, ёпиқ ва очиқ юк платформаларининг кенглигини лойиҳа томонидан сақланадиган юкларнинг миқдори ва турига, улар билан бажариладиган ишларнинг хусусиятига ва ишлатиладиган механизатсиялаш ва автоматлаштириш воситаларига қараб белгилаш лозим.

Ёпиқ омборлардаги рампанинг кенглиги юк ортиш ва тушириш машиналарининг ишлашини таъминлаши, ҳамда йўлнинг ён қисмидан камида 3 m ва йўлнинг кириш қисмидан камида 1,5 m масофада олиниши лозим.

12.6. Донали юклар ва контейнерларни саралаш учун махсус платформалар ва пунктлар лойиҳалаштирилиши лозим. Уларнинг ўлчамлари саралашнинг технологик жараёнига ва механизациялаш ва автоматлаштириш воситаларига қараб белгиланиши лозим.

Ўрта тонналик ва катта тонналик контейнерларни саралаш учун ихтисослаштирилган саралаш контейнер пунктлари, асосланган ҳолатларда эса – махсус контейнер поездларини қабул қилиш ва қайта ишлаш учун мўлжалланган станциялар назарда тутилиши лозим.

Зарурат туғилганда, контейнерларни мунтазам ёки даврий таъмирлаш учун контейнер пунктларида ва станцияларда қурилмалар лойиҳалаштирилиши лозим.

12.7. Темир йўл бошининг тепасидан юк кўтариш майдончаларининг баландлиги ва йўл ўқидан платформанинг четигача бўлган масофа ГОСТ 9238-83 талабларига мувофиқ олиниши лозим.

Автоулов кириш жойининг ён қисмидан юк кўтарувчи платформаларнинг баландлиги йўлнинг қатнов қисмидан 1200 мм дан кам бўлмаслиги лозим.

12.8. Юк майдончаларида, зарур ҳолларда, юк кўтариш ёки туширишнинг юқори ва ён томонлари назарда тутилиши лозим.

Вагоннинг поли даражасида қуриладиган очиқ майдончалар олд томонининг кириш узунлиги 1/7 дан ошмаслиги керак, юклаш ва тушириш механизмлари учун эса 1/10 дан ошмаслиги лозим.

12.9. Кўмир ва норуда (минерал-қурилиш) материалларни тушириш учун юкларни ва контейнер пунктлари омборларидан камида 50 m масофада жойлашган худудда шамолнинг йўналишини ҳисобга олган ҳолда кўтарилган йўлларни, йўл ўтказгичларни ва бошқа тушириш мосламалари назарда тутилиши лозим. Кимёвий (захарли бўлмаган) ва чангланадиган буюмларни юклаш ва тушириш станцияларидаги доимий омборлар офислар ва турар-жой бинолари, шунингдек маданий ва маиший мақсадлар учун мўлжалланган бинолардан камида 300 m масофада жойлашган бўлиши лозим.

12.10. Юк майдончаларида, юкларни тушириш ва тушириш йўллари ва платформалари уларга юкларни вагондан вагонларга ва аксинча тўғридан-тўғри юклаш учун берилиши лозим.

12.11. Юк станцияларида, асосланган ҳолатларда юк ташиш майдончаларида ҳам, пневматик ёки бошқа турдаги механизациялашган почта воситалари, юк жўнатувчилар ва қабул қилувчилар билан алоқа воситалари, алоҳида ҳолларда – диспетчерлик назорати тизими ва саноат телевидениени лойиҳалаштириш лозим.

12.12. Юк автоулови ҳовлисининг худуди тўсилган бўлиши, ёнғинга қарши ускуналар, алоқа воситалари, ёритиш ускуналари билан жиҳозланган ва ҳовли худудидан эр усти сувларини олиб ташлашни таъминлайдиган дренаж қурилмалари билан жиҳозланган бўлиши керак; автомобил йўллар, ҳамда юклаш-тушириш майдонлари қаттиқ қопламга эга бўлиши лозим.

12.13. Тез бузиладиган юкларнинг оммавий жўнаш станцияларида, тез бузиладиган юкларнинг транзит оқими бўлса, участкаларда ва саралаш станцияларида, иқлим шароитига қараб ҳисоблаб чиқилган ва совутилган ва тезлаштирилган поездларнинг тезлигига қараб, музлатгичли вагонлар, участкалар ва поездлар учун жиҳозлар пунктлари назарда тутилиши лозим. Бунда, ҳар 24-30 h. транзит юкланадиган автоном совутилган вагонларга хизмат кўрсатилиши лозим. Юк ташиш мосламаларининг тури, сифими ва олд қисми иш ҳажмига қараб, аммо узоқ масофали вагонлардан бешта вагонли музлатгич бўлимидан кам бўлмаган ҳолда белгиланади.

Юк кўтарувчи ва тушадиган томондан платформанинг баландлиги камида 1400 mm бўлиши лозим.

12.14. Қорамолларни юклаш ва тушириш учун юклаш платформалари, молхоналар ва ёрдамчи мосламалар санитария ва ветеринария талабларига мувофиқ лойиҳалаштирилиши лозим.

Платформаларнинг узунлиги ўрнатиш (тушириш) ҳажмига қараб белгиланиши, кенглиги – индивидуал тушиш учун камида 3 m ва платформадан доимий тушиш учун 1 m дан кам бўлмаслиги керак; чорва молларини вагонга чиқариш учун майдончалардан чиқиш бўйлама сига 1/8 ёнбағирларга эга бўлиши лозим.

Уй ҳайвонларини вақтинча ёки мавсумий ташиш учун умумий фойдаланиладиган мавжуд баланд платформалар ёки меъёр трапалардан фойдаланиш лозим.

12.15. Йирик қорамолларни ва ҳайвонлар типдаги хом ашёларни оммавий тушириш станцияларида ёки ушбу юкларни туширишдан машиналарнинг бўш оқими маршрути бўйлаб уларга энг яқин бўлган станцияларда саноат корхоналарини лойиҳалашда санитария меъёрлари талабларига мувофиқ бино ва иншоотлардан санитария химояси зонаси бўлиши керак бўлган дезинфекцион-ювиш станциялари (пунктлари) назарда тутилиши лозим.

Станцияларда дезинфекцион-ювиш қурилмалари жойлаштириладиган жой ветеринария ва санитария назорати талабларига жавоб бериши лозим.

12.16. Айрим саралаш ва участка станцияларида йирик қорамол ва бошқа ҳайвонларни транзит ташишда хизмат кўрсатиш учун ҳайвонлар кунига икки мартадан суғориладиган қурилмалар ва зарур бўлганда, поездларда автоуловларни тозалаш учун махсус жиҳозланган ускуналар ўрнатилиши лозим.

12.17. Ёнувчан ва бошқа ёнғинга хавfli юкларни, шунингдек, инсон саломатлигига зарар этказадиган товарларни қайта ишлаш ва сақлаш учун, зарур ҳолларда, уларни жойлаштириш ва ёнғин хавфсизлиги меъёрларига риоя қилган ҳолда, махсус хоналар ва уларга йўлларни лойиҳалаштириш лозим.

12.18. Юк, саралаш, участка ва оралиқ станцияларда, зарурат ҳолларда, вагон тарозиси, уларнинг сони, тури ва жойлашган жойи лойиҳадаги юкларнинг миқдори ва турини ҳисобга олган ҳолда аниқланиши лозим.

Вагон тарозисига олиб борадиган йўл вагон тарозисининг ҳар икки томонидан камида 20 m масофада икки боши очик, текис ва горизонтал бўлиши лозим.

12.19. Очик ҳаракат таркибидаги юкнинг шаклини текшириш керак бўлган станцияларда габаритли дарвозалар ёки катта ўлчамдаги юкларни автоматик сигнализацияси учун махсус қурилмалар билан таъминлаш лозим.

12.20. Темир йўл томонидан истеъмол қилинадиган ҳаракат таркибининг материалларини, ускуналарини ва эҳтиёт қисмларини қабул қилиш, сақлаш, ҳароратни сақлаш ва омборга қайта ишлаш бўйича моддий операциялар назарда тутилиши лозим.

Темир йўлларнинг бўлимлари жойлашган йирик темир йўл кесишмалари учун асосий моддий омборлар, темир йўл бўлимлари жойлашган жойлар – бўлимларнинг моддий омборлари ва 2-3 чизиқли корхоналар жойлашган станция учун – бўлимларнинг моддий омборлари филиаллари назарда тутилиши лозим.

Моддий омборлар юк ташиш ҳовлиси ёки темир йўлнинг бошқа корхонаси ёнида жойлашган бўлиши керак, зарур йўналишларни ишлаб чиқишни, юклаш ва тушириш мосламалари ва қурилмалари назарда тутилган бўлиши керак: ёпиқ ва ташқи омборлар ва платформалар, оғир ва узок юк кўтарадиган майдончалар, ёнилғи-мойлаш учун омборлар, юклар ва баллонларни сақлаш учун идишлар ва бошқалар.

Омборларга хизмат кўрсатадиган ходимларни жойлаштириш учун тегишли маиший-хизмат хоналари назарда тутилиши лозим.

Материаллар омборининг ҳудуди тўсилган бўлиши керак, ёнғинга қарши ускуналар, алоқа воситалари, ёритиш мосламалари билан жиҳозланган, дренаж тизими, автомобил йўллари ва юклаш ва тушириш жойлари қаттиқ юзага эга бўлиши лозим.

13. ЛОКОМОТИВ ХЎЖАЛИГИ

13.1. Янги линиялар ва иккинчи йўлларни лойиҳалашда локомотив ва моторли ҳаракат таркибини таъмирлаш, техник хизмат кўрсатиш ва фойдаланишга тайёрлаш учун қўйидагилар назарда тутилиши лозим: депо (асосий, тайинланган ва тайинланмаган локомотивли айланма); поезд локомотивларига хизмат кўрсатиш пунктлари, локомотив-ҳаракатлантирувчи пунктларга хизмат кўрсатиш пунктлари (депо билан ва депосиз); жиҳозлаш мосламалари (депо, локомотивларнинг айланиш ва хизмат кўрсатиш пунктларида, итарувчи ва манёврли локомотивларга хизмат кўрсатиш пунктларида ва керак бўлганда станцияларнинг кўтарилиш ва тушиш йўлларида); локомотивнинг лой шохлари ва локомотивлари ва моторли ҳаракат таркибий қисмлар жиҳозлари; локомотивларнинг йўл-транспорт базалари; йўл ёқилғи базалари. Депо ва жиҳозларнинг техник жиҳозлари комплекс механизациялаш ва технологик жараёнларни автоматлаштириш ёрдамида замонавий турдаги ҳаракат таркибини таъмирлаш ва техник хизмат кўрсатишни, шунингдек, эскирган агрегатлар, блоклар, мосламалар ва мосламаларни янги ёки олдиндан таъмирланган ҳолда алмаштириш билан агрегатли оқимни таъмирлаш усулини таъминлаши лозим.

13.2. Локомотив хўжалиги воситалари, одатда, поезд ва манёвр локомотивлари (электровозлар ёки тепловозлар) учун, автоуловнинг ҳаракатланадиган таркибини сақлаш учун (электр поездлари ва дизел поездлари) алоҳида бўлиши лозим. Локомотив ва моторвагон воситаларининг комбинатсиясига автоуловнинг тортишиш хизмати учун оз миқдордаги иш учун рухсат берилди.

13.3. Асосий ва ишчи омборлар, айланма пунктлар, асбоб-ускуналар ва техник хизмат кўрсатиш жойлари, локомотивлар ва силжиш пунктлари учун жиҳозлар лойиҳада кўриб чиқиладиган темир йўл қурилмаларининг бутун диапозони учун ишлаш кўрсаткичларини ҳисобга олган ҳолда тортишиш хизмат кўрсатиш схемалари асосида ўрнатилиши лозим.

Асосий омборлар орасидаги масофани уларни жойлаштириш вариантларини техник ва иқтисодий таққослаш асосида йўллар чегарасида олиш лозим. Бунда, электр тортиш билан депо ишлашининг умумий ҳажми депога бириктирилган локомотивларнинг юриши 35 миллион, дизел тортиш билан йилига 25 миллион локомотив – км.дан ошмаслиги лозим.

Асосий деподан узокда жойлашган станцияларда, зарур холларда, маҳаллий ва манёвр ишларига хизмат қиладиган тегишли локомотивли депони ташкил этишга йўл қўйилади.

13.4. Локомотив хўжалиги қурилмаларини лойиҳалашда, юк ва йўловчилар ташиш учун поезд локомотивларга смена бригадалари томонидан хизмат кўрсатилиши назарда тутилиши лозим.

Бригада алмаштириш пунктлари алоҳида пунктларни жойлаштиришни ҳисобга олган ҳолда, бригадалар иш вақтида сарфлаган вақт асосида жойлаштирилиши лозим.

Локомотив айланиш пунктида ёки кўрсатилган пунктлардаги бригадаларни алмаштиришда дам олиш билан ишлашда локомотив бригадаларининг дам олишлари учун уйлар (хоналар), шунингдек зарур ёрдамчи бинолар ва бинолар билан таъминлаш лозим.

Ушбу бригадалар шахсий таркибининг доимий яшаш жойларидаги локомотив бригадаларининг смена пунктларида, зарур холларда, ёрдамчи хоналарда ёки дам олиш уйларида бригадаларнинг тунда қисқа муддатли дам олишлари учун жойлар ажратилиши лозим.

13.5. Барча асосий омборхоналарда ҳаракат таркибига техник хизмат кўрсатиш (ТО-3) ва техник хизмат кўрсатиш (ТР-1) учун столлар, устахоналар ва жиҳозлар билан таъминлаш назарда тутилиши лозим.

Ҳаракат таркибидаги жорий таъмирлаш (ТР-3) чекланган миқдордаги энг жиҳозланган асосий омборларга тўпланиши, одатда дастур билан йилига камида 240 локомотив участкаларини (ёки автоулов поездлари бўлимларини) таъмирлаш лозим.

Аралаш транспортда электровозлар, тепловозлар ва моторвагон ҳаракат таркиби жорий таъмирланиши (ихтисослашган базаларда) амалга оширилиши лозим.

Катта ва мураккаб бирликлар ва бирикмаларни (тортиш двигателлари, мотор генераторлари, генераторлар, ёрдамчи машиналар, тортиш трансформаторлари) капитал ва ўрта таъмирлаш, шунингдек, ғилдираклар тўпламларини таъмирлаш ва қайта тиклаш ҳамда рессорларни таъмирлаш ишлари локомотив таъмирлаш заводларида, ва баъзи бир алоҳида асосли ҳолатларда – ихтисослаштирилган йўл устахоналарида амалга оширилиши назарда тутилиши лозим.

13.6. Молхоналар катакларилар сони ва асосий жиҳозларнинг сони, ҳисоблаш орқали, локомотив ва моторвагон поездларни барча таъмирлаш турларидан келиб чиққан ҳолда, одатда беш кунлик иш ҳафтасида икки сменада, доимий иш ҳафтасида икки ёки уч сменада техник хизмат кўрсатиш (ТО-3), техник хизмат кўрсатиш (ТО-2) ва бир кеча-кундуз бўйи ишлаганини аниқланиши лозим.

13.7. Электр узатгичли тепловозларнинг дизел-генераторларини реостатик синовлари учун атроф-муҳитни, шу жумладан шовқинни ютиш

мосламалари ва синовларда сарфланган ёқилғи ва энергия манбаларини тежалишини таъминлайдиган тегишли ускуналар назарда тутилиши лозим.

13.8. Локомотивлар ва моторли ҳаракат таркибини ташқи тозалаш, ювиш ва ички санитария тозалаш, кейинчалик ёпиқ жойларда ювиш ва қурити учун механизациялашган қурилмалар назарда тутилиши лозим.

13.9. Локомотив деполарининг янги бинолари тўртбурчаклар шаклида лойиҳалаштирилиши лозим.

Станция ҳудудида депони жойлаштириш, поездларга локомотивлар этказиб берилиши ва уларнинг тозаланиши вақтни кам сарфлаган ҳолда ва ташкиллаштирилган поездлар ва манёврларнинг маршрутлари билан энг кам кесишган ҳолда амалга оширилади.

13.10. Депо пештахталарида паст кучланишли электровозлар, тепловозлар ва электропоездларни пасайтирилган қувват ишга тушириш учун қурилмалар назарда тутилган бўлиши лозим.

Паст қувватда (250 V юқори бўлмаган) ишлайдиган электр қурилмаларидан фойдаланилганда, шунингдек, электровозлар ва электр поездларига ишга тушириш учун алоқа линиялари ишлатилганда, депо станциялари ва текширув зовурлари алоқа тармоғида ва ичкарида ҳаракат таркибининг кириш тармоқлари, шунингдек зарур қулфлаш мосламалари кучланиш бор ёки йўқлиги тўғрисида ёруғлик ва овозли сигнализация билан жиҳозланган бўлиши лозим.

Механик узатмали локомотивлари ва мотор-вагон поездларини ишга тушириш маневр воситалари билан амалга оширилиши лозим.

13.11. Асосий депо йўлларида, локомотивларнинг айланиш ва хизмат кўрсатиш пунктларида жойлашган ўрнатиш мосламалари поезд ва манёвр локомотивларини, шунингдек шохобча йўлларида ишлайдиган локомотивларни жиҳозлаш учун умумий тарзда назарда тутилиши лозим. Асосланган ҳолатларда манёвр локомотивлари ва шохобча йўлларининг локомотивларига хизмат кўрсатиш учун мустақил ускуналар билан таъминлашга рухсат берилади.

Локомотивларни қум, суюқ ёқилғи, мойлаш воситалари ва тозалагичлар билан таъминлайдиган қурилмалар, жиҳозларни тайёрлаш жойларида сувни тайёрлаш ва этказиб бериш мосламалари назарда тутилиши лозим. Қум ва ёқилғи қўшадиган қурилмалар, агар керак бўлса, олиб кетиш ва тушириш йўлларида назарда тутилишига рухсат этилади.

Қиш мавсумида қуруқ қум захираларини сақлаш ёпиқ омборларда, локомотивлар томонидан қумни 2-5 ойлик истеъмол қилиш ҳажмига тенг бўлиши керак (иқлим шароитларига қараб).

Қум қуритгичларининг қуввати жорий операцион ишларни бажариш учун қумни сарф қилиш ва омборларда хом қум этказиб берувчиларни тўхтатишнинг бутун даври учун қуруқ қумнинг қишки захирасини яратиш асосида белгиланиши лозим.

Локомотив ва моторли ҳаракат таркибини қум билан таъминлайдиган қурилмаларда қум қутиларига қум етказиб берадиган майдонлар назарда тутилиши лозим. Электровозлар учун бундай жойлар томлар даражасида жойлашган бўлиши ва айти пайтда пантографлар ва том ёпиш ускуналарини текшириш учун ишлатилиши лозим. Ушбу майдонларда керакли сигнализация ва блокировка қилинган контакт симининг кесилган қисмларига кучланишни олиб ташлаш ва етказиб берадиган қурилмалар бўлиши лозим.

13.12. Локомотивларга қум етказиб бериш механизациялаштирилган бўлиши лозим. Қум тарқатиш бункерларининг сифими камида уч соат қурук қум сарфидан иборат бўлиши лозим.

13.13. Поезд локомотивларига техник хизмат кўрсатиш (ТО-2), одатда, асбоб-ускуналар билан бирлаштирилиб, ёпиқ тиргакларда амалга оширилади.

Ёнг совуқ ойнанинг ўртача ҳарорати минус 15°C дан паст бўлмаган ҳудудлар учун очик йўлларда локомотивларга техник хизмат кўрсатиш ва жиҳозлашни ташкиллаштиришга руҳсат берилади.

Таъмирлаш, экспорт ва манёвр локомотивларидан чиқадиган поезд локомотивларининг экипировкаси, одата, очик депо йўлларида амалга оширилади; бу ҳолда, ускунани локомотив бригадалари томонидан техник хизмат кўрсатиш билан (ТО-2) бирлаштириш ҳолатида, ускунанинг ҳолатини текшириш учун зовурларни таъминлаш лозим. Ёнг совуқ ойнанинг ўртача ҳарорати минус 15°C дан паст бўлган жойлар учун ушбу операциялар ёпиқ биноларда амалга оширилиши лозим.

13.14. Локомотивларнинг ускуналари ва техник хизмат кўрсатиш станциялари (ТО-2) сони бир вақтнинг ўзида жиҳозланган ва уларга хизмат кўрсатадиган локомотивларнинг максимал сонига қараб белгиланади, ва бунда локомотивларга хизмат кўрсатиш (ТО-2) “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ буюртмасига биноан амалга оширилиши лозим.

Асосий депо ва айланиш пункти бўлган станциянинг локомотив хўжалиги ҳудудида қўшни йўлларда жойлашган камида иккита локомотив бир вақтнинг ўзида жиҳозланиши лозим.

13.15. Локомотивлар ва электровозлар учун ускуналар тўлик жиҳозланиш ва локомотивларга техник хизмат кўрсатиш имкониятини ҳисобга олган ҳолда лойиҳалаштирилиши лозим.

13.16. Тайёр локомотивлар ва моторли ҳаракат таркибини тўхтатиш учун асосий депо станцияларида ва айланма пунктларида тегишли йўллар назарда тутилиши лозим.

Автоуловнинг ҳаракатланадиган таркибидаги қуйқум йўлларини электр энергияси билан, зарур бўлганда эса канализация ва санитария тугунларини сув билан таъминлаш қурилмалар билан таъминлаш лозим.

Зарур ҳолларда, асосий омборхоналарга эга станцияларда совуқ захира локомотивларини тўхташ йўлларини лойиҳалаш лозим.

13.17. Дизел ёқилғиси ва мойларни сақлаш учун мўлжалланган сифимнинг ҳажми, белгиланган захирани ҳисоб-китоблари бўйича аниқланиши лозим.

Дизел ёқилғиси ва мойларни тўкиш учун керакли қурилмалар ва дренаж йўллари лойиҳалаш лозим.

Паст ҳароратларда қаттиқлашадиган нефт маҳсулотлари учун уларни цистерналарда, резервуарларда ва қувурларда иситиш учун қурилмалар назарда тутилиши лозим.

Дизел ёнилғи омборлари тўсиб қўйилган ва зарур ёнғинга қарши воситаларга эга бўлиши лозим.

13.18. Электровозларини жиҳозлаш учун асбобларни очиқ жойларда ёки станциянинг олиб кетиш ва тушириш йўлларида жойлаштиришда юқори кучланишли алоқа тармоғидан электровозларни электр энергияси билан таъминлаш керак; бунда, электр локомотивлари учун жиҳозлар жойлашган жойдан юқорида жойлашган алоқа симлари секцияланган бўлиши ва кучланишни олиб ташлаш ва етказиб бериш учуна зарур бўлган блокировка ва сигнализация билан жиҳозланган бўлиши лозим.

13.19. Бир кабинали локомотивларнинг бурилиши учун, локомотив ва мотор-вагонли ҳаракат таркибиини даврий бурилишлари учун, бандажнинг бир хил эскиришини таъминлаш учун, шунингдек тегишли асослашда бошқа махсус ҳаракатланувчи бирликларнинг бурилишлари учун бурилиш мосламаларини лойиҳалаштириш лозим.

13.20. Саноат корхоналарининг шохобча йўллари учун мустақил локомотив иншоотлари саноат транспорт воситаларини лойиҳалаш учун меъёр ва қоидаларга мувофиқ ишлаб чиқилиши лозим.

14. ВАГОН ХЎЖАЛИГИ

14.1. Вагонларни таъмирлаш ва техник хизмат кўрсатиш учун вагонлар депоси, механизациялашган вагонларни ларни таъмирлаш пунктлари ва жойлар ўзгартириш пунктлари, вагонларни қуритиш ва ташишга тайёрлаш, техник хизмат кўрсатиш пунктлари, назорат постлари, тормозларни синаш станциялари, зарядлаш ва синов мосламалари бўлган компрессор станциялари, автоуловларни ювиш, қуритиш ва транспортировка қилиш учун. автотормозлар, ёғли поездларни жиҳозлаш ва тайёрлаш, совутилган поездларни, ювиш ва буғлаш станциялари, ҳамда цистерналарни ва ярим вагонларни битумдан тозалаш учун пунктлари назарда тутилиши лозим.

Темир йўл линиясида вагон хўжалиги қурилмаларини жойлаштириш ва уларнинг техник жиҳозлари лойиҳада таъмирлаш концентрациясини ҳисобга олиб, автоматлаштириш ва комплекс механизациядан фойдаланган ҳолда, кўриб чиқилаётган ҳудудда вагон хўжалигининг мавжудлиги ва унинг ривожланиш истиқболларини ҳисобга олган ҳолда ўрнатилиши лозим.

14.2. Юк вагонларини таъмирлаш учун мўлжалланган омборлар бир ёки икки турдаги вагонларнинг жорий депо таъмирланишига ихтисослаштирилган ҳолда ишлаб чиқарилиши керак, ва омборхоналарга, бўш вагонларни юклаш, тушириш ва оммавий жойлаштириш станцияларига жойлаштирилиши ва ташишга тайёрланиши лозим.

Йўловчи вагонларни таъмирлаш учун режалаштирилган депо ва капитал таъмирлаш дастури билан ишлаб чиқилиши керак ва, одатда, йўловчилар поездларини шакллантириш учун, уларнинг сони 400 тадан кам бўлмаган техник станцияларга жойлаштирилиши лозим. Йирик йўловчи техник станцияларида тегишли асосга эга бўлган ҳолда, таъмирлаш ва йўловчи таркибларни экипировкалаш депоси лойиҳалаштирилиши лозим.

Музхонаган вагонлар депоси омборхонаси бешта автомашинали совутилган участканинг битта туридаги музлатадиган ҳаракат таркибини ихтисослашган депо билан жиҳозлаш лозим.

Вагон депосини лойиҳалашда АРМ ПТО ва АРМ ВЧД автоматлаштирилган иш жойларининг жорий қилиниши назарда тутилиши лозим.

Кичикроқ дастурли вагон депосини лойиҳалашга алоҳида ҳолларда тегишли техник-иқтисодий асослаш билан рухсат берилади.

14.3. Вагон деполарининг техник жиҳозлари технологик жараён механизацияси ва автоматлаштиришни, умумий эскирган блокларни, қисмларни ва ускуналарни янгиларини ёки олдиндан таъмирланганлари алмаштириладиган агрегат услубни жорий этган ҳолда замонавий турдаги ҳаракат таркибини таъмирлашни таъминлаши лозим.

Зарурат туғилганда, вагон таъмирлаш заводларидан узоқда жойлашган майдонларда лойиҳаланадиган линияларда, вагон депоси битта бўлганда, филдиракл и буғларни таъмирлаш устахоналари назарда тутилиши лозим.

14.4. Вагонларни ташиш учун тайёрлаш пунктлари оммавий юк ортиш, юк тушириш станцияларига ёки бўш вагонларни концентрация қилиш пунктларига қуйидаги йўналиш бўйича жойлаштирилиши лозим.

Энг совуқ ойнинг ўртача ҳарорати минус 15 ° С дан паст бўлган жойларда жойлашган ташиш учун вагонларни тайёрлаш пунктлари, вагонларни йириклаштирилган жорий таъмирлаш учун ёпиқ устахоналар билан жиҳозланган бўлиши лозим.

14.5. Вагонларга хизмат кўрсатиш пунктлари оммавий юклаш ва тушириш станцияларида, саралаш, участка ва йўловчи станцияларида жойлаштирилиши лозим.

Таъмирлаш пунктларининг жиҳозлари лойиҳа билан белгиланиши лозим.

Техник хизмат кўрсатиш пунктлари орасидаги масофа катта бўлган жойларда, ҳаракат таркибини кузатиб бориш ускуналарини ушбу транспорт воситалари билан кузатув станциялари орасидаги 25-35 km масофада интервал билан жойлаштириш лозим.

Кўрикчилар ва чилангар-таъмирловчиларнинг исинишлари, атмосфера ёғинларидан ва қуёш изоляциясидан ҳимояланиши учун станция паркларида жойлашиши ва ўлчамлари лойиҳа билан белгиланиши лозим бўлган махсус хоналар назарда тутилиши лозим.

14.6. Йўл парклари ва йирик юк станцияларининг алоҳида паркларида техник хизматларни механизатсиялаш (ТО-1), автотормозларни марказлаштирилган синовдан ўтказиш, шунингдек, кенгайтирилган пичоқлардаги транспорт йўлаклари назарда тутилиши лозим.

Техник хизмат кўрсатиш пунктлари жойлаштириладиган станциянинг парк йўллари, текшириладиган ва таъмирланадиган таркибларни ўраб қўйиш учун икки томонли баланд овозли алоқа ва сигнализация мосламалари билан жиҳозланган бўлиши лозим.

Назорат постлари оралиқ станцияларда, переездлар ва қувиб ўтиш станцияларида поездлар тўхтовсиз ҳаракатланадиган жойларда жойлаштирилади.

14.7. Тормозларни синаш пунктлари локомотивлар, локомотив бригадаларни алмаштириш станцияларига ва пастл чўзилмаларга тушишдан олдин жойлаштирилади.

Компрессор станциялари техник шартларга мувофиқ ишлаб чиқилиши лозим.

14.8. Вагон деполарида ёнилғи ва мойлаш материалларини сақлаш учун омбор ёнғин хавфсизлиги талабларига риоя қилинган ҳолда алоҳида жойлашган бинода назарда тутилиши лозим.

14.9. Йўловчи поездларини шакллантириш станцияларида автомибилларга техник хизмат кўрсатиш ва жиҳозлаш учун зарур воситалар, шу қаторда автоуловларни иситиш учун ёқилғи, сув, электр энергияси, батареяларни қайта зарядловчи мосламалар, статсионар ёки кўчма кир ювиш машиналари, кўрпа-тўшак жилдлари ва вагон мосламаларини сақлаш учун омборхоналар ва бошқа воситалар назарда тутилиши лозим.

Йўловчи таркибларнинг айланмаа пунктларида вагонларни ёқилғи ва сув билан таъминлаш учун асбоб-ускуналар, техник-иктисодий асослаш билан бошқа зарур қурилмалар назарда тутилиши лозим.

Ҳаракатланиш тезлиги 250 km/h гача бўлган йўловчи поездларнинг шаклланиш станцияларида ва айланиш пунктларида, шунингдек, автомобилларни текшириш ва техник носозликларни бартараф этиш учун қурилмалар ва ускуналар назарда тутилиши лозим.

14.10. Ноқулай иқлим шароитларига эга жойларда, тегишли асослаш билан, йўловчилар вагонларини ювиш ва таъмирлаш ёпиқ цехларда ёки махсус ангарларда назарда тутилиши лозим.

14.11. Ювиш ва буғлаш станциялари ёки цистерналарни тўлдиришдан олдин ювиш, буғлаш, тозалаш ва хизмат кўрсатиш жойлари нефтни қайта ишлаш зонасида жойлашган станцияларда, шунингдек нефт маҳсулотларини

кувурлардан темир йўл транспорти таркибига барқарор ўтказиладиган жойларда жойлаштирилиши назарда тутилиши лозим.

Ювиш-буғлаш станциялари ёки пунктлари нефт маҳсулотларини казиб олиш, қайта ишлаш ва ташиш учун объектлар билан биргаликда лойихалаштирилиши лозим.

ойнинг ўртача ҳарорати минус 15°C дан паст бўлган ювиш-буғлаш станцияларида (пунктларда) жойлашган цистерналарни ювиш, буғлаш, колдикларини тўкиш ишларини иситиладиган биноларда амалга оширилиши назарда тутилиши лозим.

14.12. Совутгичли поездларни, секцияларни ва автоном вагонларни таъмирлаш учун, депо бўш поездлар, секциялар ва автоном вагонлар тўпланадиган станцияларида, одатда, оммавий юклаш жойларида таъминлаши лозим.

Совутгичли транспорт воситаларининг жиҳозлари тез бузиладиган юкларни ортиш ва тушириш станцияларида, шунингдек, йўналиш бўйлаб жойлашган йирик станцияларда назарда тутилиши лозим.

14.13. Контейнер майдончалари жорий ва капитал таъмирларни амалга ошириш учун мўлжалланган ва контейнерларни оммавий қайта ишлаш ва сақлаш жойларида жойлашган.

Контейнерни юклаш учун тайёрлаш пунктлари контейнер майдонларда жойлаштириш лозим.

14.14. Саноат корхоналарининг шохобча йўллари учун вагон хўжалигининг мустақил қурилмалари саноат транспорт воситаларини лойихалаш бўйича меъёрлар ва қоидалар талабларига мувофик лойихалаштирилиши лозим.

15. СУВ ТАЪМИНОТИ, КАНАЛИЗАЦИЯ ВА ИССИҚЛИК ТАЪМИНОТИ

15.1. Сув таъминоти мосламалари (станциялар ва темир йўл аҳоли пунктларининг маиший, ичимлик суви, саноат ва ёнғинга қарши истеъмолчилари ва зарур ҳолларда саёхат, переездлар ва индивидуал чизикли иншоотлар), канализация ва иссиқлик таъминоти ушбу қисмнинг талабларини инобатга олган ҳолда сув таъминоти, канализация, иссиқ сув таъминоти ва иситиш тармоқлари учун тармоқлар ва иншоотлар ташқи тармоқларини лойиҳалаш учун меъёрлар ва қоидалар талабларига мувофиқ ишлаб чиқилиши лозим.

15.2. Сув таъминоти схемаси техник-иқтисодий жиҳатдан асосланган бўлиши лозим.

Сув таъминоти туман, шаҳар, саноат ва қишлоқ қувурлари орқали назарда тутилиши лозим, агар улар мавжуд бўлмаса ёки улардан фойдаланиш мумкин бўлмаса, келгусида ривожланиш истиқболларини ҳисобга олган ҳолда мустақил сув таъминоти қурилмалари билан таъминланиши назарда тутилиши лозим.

15.3. Сув таъминотида узилишларга йўл қўймайдиган объектларни сув билан таъминлаш тармоғи, одатда, ҳалқа схемасига мувофиқ ишлаб чиқилиши керак ва асосий сув таъминоти қурилмалари (манба, насос ва қувват мосламалари ва босим қувурлари) очиқ манбадан оқадиган сув оқимида ер ости манбасида захиралаш қудуқларига эга бўлиши лозим..

15.4. Юк ва йўловчи поездлар учун транзит сувини маиший ичимлик суви билан таъминлаш, қабул қилиш ва жўнатиш йўлларида, колбалар ичида тез ёпиладиган бошлари бўлган сув йиғувчи устунлар ва кўтаргичлар ўрнатилиши лозим. Сувни йиғувчи устунлар ёки кўтаргичлар орасидаги масофа 40-45 м дан ошмаслиги лозим.

Устунларнинг ишлаши йўловчи поездлари вагонларига 8-10 мин давомида сув қуйилишини таъминлаши лозим. Юк поездлари учун устуннинг ишлаши ҳисоблаш йўли билан аниқланиши лозим.

15.5. Сувни ишлаб чиқариш мақсадларида ишлатганда (совутиш мосламалари, кир ювиш мосламалари ва ҳаракатланувчи омборлар ва бошқалар), одатда, тозаланган сувдан фойдаланган ҳолда қайта ишланган сув таъминотидан фойдаланиш назарда тутилиши лозим.

15.6. Станцияларда, переездлар ва қувиб ўтиш пунктларида канализация маиший ва саноат оқова сувларини қабул қилиш, олиб ташлаш ва тозалаш, ҳамда баъзи техник ва иқтисодий ҳолатларда бўронли сувларни олиб ташлаш ва тозалаш учун мўлжалланган бўлиши керак..

15.7. Канализация тизими ва схемаси маҳаллий об-ҳавога қараб, бунда жойлашган объектлар яқинидаги канализация комплекс эчими ва канализация қурилмаларининг мавжуд ва режалаштирилаётган коммунал ва саноат

корхоналари билан бирга қабул қилинган қарорини ҳисобга олган ҳолда танланган бўлиши лозим.

15.8. Станцияларда, переездларда ва переездларда сув таъминоти ва канализация тармоқларини лойиҳалашда тармоқларнинг станция йўллари билан энг кам кесишиши билан чекланиш лозим.

15.9. I, II ва III тоифалардаги темир йўл линиялари зинапоялари ва станцияларидаги темир йўлларнинг сув таъминоти ва канализация қувурлари билан барча кесишмалари пойдевор остидаги ёки тепалик танасида бўлиши лозим. Тепаликни эҳтимолий намликдан ҳимоя қилиш учун килофдан ишончли дренаж назарда тутилиши лозим

15.10. Сув тақсимлаш ва канализация тармоқларининг станция йўллари билан кесишган қисмида, I, II ва III тоифалардаги темир йўлларнинг асосий ва қўшни темир йўллари бундан мустасно, қопламасиз ётишга рухсат берилади; бунда сув тақсимлаш ва босим канализация тармоқлари, одатда, пўлат қувурлардан, ўзи оқар канализацияларда эса – пластмасса қувурлардан ётқизилади.

15.11. Сув ва канализация қувурларини ётқизишга янги лойиҳаланадиган кўприклар, йўл ўтказгичлар ва махсус токчаларда йўл қўйилади, бунда қувурлар фақат пўлат қувурлардан қопқоқсиз ётқизилади. Техник жиҳатдан имконияти бўлганда, қувурларни мавжуд кўприк ва йўл ўтказгичларда ҳам ётқизишга рухсат берилади.

15.12. Пўлат қувурларни ер ости металл конструкцияларини коррозиядан ҳимоя қилиш талабларига мувофиқ фойдаланилганда қувурларни тупроқ коррозиясидан, шунингдек электрлаштирилган темир йўлларда, шунингдек, коррозиядан ҳимоя қилиш чораларини кўриш лозим.

15.13. Туман ва бошқа йирик станцияларга иссиқ сув ёки буғ билан таъминлаш қуйидагиларни ўз ичига олиши лозим.

- иссиқлик ва электр станцияларини иситиш тармоқларига улаш орқали;

- иссиқлик электр марказилари бўлмаган тақдирда - янги қозонларни қуриш ёки мавжуд қозонхоналарни кенгайтириш, шунингдек электр иситгичлардан фойдаланиш орқали.

15.14. Барча объектларни иссиқлик билан таъминлаш марказлаштирилган тарзда ишлаб чиқилиши керак; истеъмолчиларнинг айрим гуруҳлари учун мустақил қозонхоналарнинг жиҳозлари белгиланган тартибда келишилган техник-иқтисодий асослаш билан рухсат этилади.

15.15. Истеъмолчиларга иссиқлик таъминоти иссиқлик ташувчиси сифатида иссиқ сув ёрдамида назарда тутилиши лозим; Ҳар бир алоҳида ҳолатда буғни бу мақсадда ишлатиш мақсадга мувофиқлиги техник ва иқтисодий ҳисоб-китоб билан асосланган бўлиши лозим.

16. ЭЛЕКТРЛАШТИРИШ

16.1. Темир йўллари электрлаштириш саноат частотасининг бир фазали ўзгарувчан токида, номинал кучланиши 25 kV ва 2 x 25 kV тизимида мувофиқ ўзгарувчан токда ишлаб чиқилиши лозим.

Асосланган ҳолатларда, номинал кучланиш 3 kV бўлган узгармас ток ёрдамида электрлаштиришни лойиҳалашга рухсат берилади.

Янги электрлаштириладиган темир йўлларида бошқа кучланишлардан фойдаланишга, шунингдек бошқа электр тизимида ўтишга ёки электрлаштирилган йўлларида кучланиш даражасини оширишга техник ва иқтисодий асосланган ҳолатларда йўл қўйилади.

Кириш йўллари учун, одатда, кириш йўли улашган темир йўл тармоғи учун қабул қилинган жорий тизим ва кучланиш қўлланилиши лозим.

16.2. Электр тортишиш участкаларини автоном тортиш билан, шунингдек турли хил ток тизимларида электрлаштирилган участкаларни ўрнатиш, одатда, локомотив айланма станцияларида назарда тутилиши лозим.

Турли ток тизимларида электрлаштирилган участкаларни бирлаштириш икки ёқлама электр таъминотининг электровозларидан фойдаланган ҳолда ёки контакт тармоғини ажратиш ва унинг тегишли қисмларини алмаштириш орқали амалга оширилиши керак; асосли ҳолатларда экспортга мўлжалланган тепловозлардан фойдаланишга рухсат берилади. Нуқта ва ўрнатиш тизимини танлаш техник ва иқтисодий ҳисоб-китоблар асосида аниқланиши лозим.

16.3. Темир йўллари электрлаштириш лойиҳаларида барча темир йўл истеъмолчиларига электр энергиясини этказиб беришнинг ишончилиги тоифасига мувофиқ электр энергиясини комплекс равишда этказиб бериш назарда тутилиши лозим.

Электр тортиш мосламаларининг ташқи электр таъминоти схемаси I тоифадаги истеъмолчилар учун тақдим этилган шароитларда тортиш юқларининг кучини таъминлаши лозим. Узлуксиз электр таъминоти билан боғлиқ равишда шохобча йўлларида электр тортиш учун электр таъминоти мосламалари одатда хизмат кўрсатиладиган корхона тегишли бўлган юқлар тоифасига киритилиши лозим.

Радиал линия бўйлаб индивидуал тортиш подстанцияларини этказиб беришга рухсат берилади ва бундай линиялар сони камида иккитадан иборат бўлиши лозим. Агар ушбу линиялардан бири ишдан чиққан бўлса, қолган қисми тортиш юқламани камайтирмасдан ва I тоифадаги тортишмайдиган истеъмолчиларни электрэнергиядан узилмасдан, тортиш подстанциясини узлуксиз электр таъминоти билан таъминлаши лозим. Ушбу қоидадан оғиш асосланган бўлиши лозим.

16.4. Юқ кўтариш подстанциялари ҳаддан ташқари кучланишдан, қисқа туташувли токлардан, шунингдек белгиланган меъёрлардан ортиқча юқламалардан ҳимояланган бўлиши лозим.

16.5. Рекуператив тормозланиш унинг қўлланилиши техник-иқтисодий ҳисоб-китоблар билан тасдиқланган ёки поездлар ҳаракати хавфсизлигини оширган ҳолларда назарда тутилиши лозим. Тортиш режимидаги тортиш подстанцияларининг кучи тикланишига қарамасдан аниқланиши лозим. Ортиқча тикланиш энергиясини олиш учун инвертор мосламаларини, ва асосли ҳолатларда сўриш мосламаларини ўрнатиш лозим.

16.6. Тортиш подстанцияларини жойлаштириш, уларнинг кучи ва контакт тармоғининг симларининг кесишиши электр таъминоти схемалари вариантларининг техник ва иқтисодий кўрсаткичларини таққослаш асосида, рухсат этилган кучланиш даражаси ва симларнинг иситиш ҳарорати, қисқа туташув оқимларидан ҳимоя қилиш асосида ўрнатилиши лозим.

Тортувчи подстанцияларни, одатда, йўли ривожланган алоҳида пунктларда жойлаштириш лозим.

Ўзгарувчан токини қуллаганда, тортиш подстанциялари ёки тортиш мосламалари бирлиги (27,5 kV кучланишли трансформаторлар-тўйинтирувчи фидерлар) иложи борица минтақавий подстанциялар ёнида жойлашган бўлиши лозим.

16.7. Темир йўлларнинг электрлаштирилган участкаларида тортиш подстанцияларининг жойлашиши, уларнинг сиғими, шунингдек, контакт тармоғининг симларининг кесими (шаҳар атрофи қатнови оғир бўлган участкалардан ташқари) қуйидагиларни таъминлаши лозим:

а) битта йўлли участкаларда - юк поездларининг ҳаракатланиш сиғимига мос келадиган ҳажмда, максимал қувват сарфи йўналиши бўйича ўрнатилган поездлараро интервал билан иккита поезднинг қисман пакетли жадвали билан, поезднинг ўтиш сиғимига мос келадиган ҳажми;

б) икки йўлли қўшимчали битта йўлли участкаларда – ушбу участканинг максимал сиғимига мос келадиган юк поездлари жуфт сонининг қатнов жадвали ва поездларни тўхтовсиз кесиб ўтиш;

в) икки йўлли участкаларда – режалаштирилган юк ва йўловчи ташиш ҳажмларини ўзлаштириш учун зарур (зарур) сиғимга мос келадиган поездлар жуфтлиги сонининг ўтиши. Лойиҳада СЦБ сигнализация мосламалари учун мақбул бўлган интервал билан қуюқлашиув даврида поездларни ўтказиш шартлари аниқланиши лозим.

Юк поездларининг жадал ва жадал ҳаракатланадиган участкалари учун мўлжалланган юк поездининг ҳисобланган массаси ушбу қисмда ҳаракатланадиган оғир юк ташийдиган поездларнинг ўртача 20% га тенг бўлиши лозим. Қолган участкалар учун юк поездининг тахминий массаси лойиҳада ва “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ билан келишилган ҳолда аниқланади.

Темир йўл линияларининг икки йўлли участкалари учун алоқа тармоғининг симларини кесими темир йўлларнинг асосий йўналишларидан бири ёпилганда поездларнинг ўтиш эҳтимоли текширилиши керак (ушбу банднинг “а” кичик банди талабларига риоя қилган ҳолда).

Вазирликнинг (идоранинг) топшириғига биноан, асосланган ҳолатларда, уланган поездларнинг ҳаракатланиш вақтини ҳисобга олган ҳолда электр таъминоти мосламаларини ҳисоблашга рухсат берилади.

16.8. Шаҳар атрофида гавжум бўлган жойларда электртаъминоти қурилмаларининг параметрлари минтақалар учун поездлараро интервал билан максимал трафик соатларида (энг ката юклагани соатларида) шаҳар атрофи поездларининг жуфт сони асосида аниқланиши лозим. Шаҳар атрофида ва бошқа поездлар яъни бир йуналишида ҳаракатланишда, 16.7-банднинг талабларига ва ушбу икки режимнинг энг оғирини танлаш талаб қилинади. Кўп йулли участкаларда ҳисоблаш йўлларнинг қабул қилинган ихтисослашувига қараб амалга оширилиши лозим.

16.9. Темирйўл линияларининг ҳар қандай блок қисмидаги электр пайвандлаш мосламаларининг жорий коллекторларидаги кучланиш даражаси берилган қувватни таъминлаши керак, аммо ўзгарувчан ток кучланиши 25 kV ва 2,7 kV, доимий ток қувватида – 3 kV бўлган камида 21 kV бўлиши лозим. Баъзи бир фаол бўлмаган жойларда, “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ билан келишилган ҳолда, шохобча йўлларида эса кучланиш ўзгарувчан ток билан камида 19 kV ва доимий ток билан 2,4 kV бўлишига йўл қўйилади.

Саноат паркига электровозлар билан техник хизмат кўрсатиш режалаштирилган электрлаштирилган шохобча йўлларида уларнинг ток коллекторларидаги кучланиш узгармас токдаги номинал (шартли) кучланиш даражаси камида $2/3$, ўзгарувчан токда эса камида $3/4$ бўлиши лозим.

16.10. Тортиш подстанциялари, секциялаш постлари, параллел уланиш пунктлари, алоқа тармоғининг асосий секцион ажратгичлари, автоматик блокировка ва бўйлама электр узатиш линиялари ажратгичлари, шунингдек тортиш истеъмолчиларини электр таъминоти билан таъминлайдиган қурилмалар масофадан бошқариладиган автоматлаштириш ва телемеханика асбоблари билан жиҳозланган бўлиши лозим.

Телемеханика, одатда, бажарилиши автоматлаштириш билан таъминланадиган оператсияларни такрорламаслиги лозим.

Телебошқарув ва телеконтролни поезд диспетчерлари бинолари яқинида жойлашган энергодиспетчери биносидан, худди шу умумий диспетчерлик доираси ичида амалга ошириш лозим.

16.11. Тортишиш подстанциялари хоналарининг таркиби ва ҳажми подстанцияда навбатчилар бўлмаслигини назарда тутувчи хизмат кўрсатиш технологиясига мувофиқ белгиланиши лозим.

Асосланган ҳолатларда, лойиҳалаштириш топшириғида ходимларнинг уйда навбатчилик қиладиган, ёки истисно тариқасида, подстанцияда навбатчи доимий равишда бўлиши билан автоматлаштирилган подстанциялар назарда тутилишига рухсат этилади.

16.12. Электрлаштирилган участкаларда, тортиш токи шиналаридаги кучланиш даражасини автоматик равишда тартибга солиш учун ва зарур бўлганда ҳаракатланиш тармоғида ҳаракат таркибининг жорий коллекторларида зарур бўлган (берилган қувватни таъминлаш учун) кучланиш даражасини ушлаб туриш учун ускуналар ва қурилмалар назарда тутилиши лозим.

Кучланишни бошқариш усуллари, жиҳозлар, уларнинг жойлашуви ва уланиш схемалари техник ва иқтисодий жиҳатдан асосланган бўлиши ва электр таъминоти қурилмалари, алоқа линиялари ва ўз-ўзини қулфлаш мосламаларининг ишончли ишлашини таъминлаши лозим.

16.13. Узгарувчан ток тортиш подстанцияларида, шунингдек иккиламчи трансформацияли узгармас ток тортиш подстанцияларида, одатда, иккитадан асосий пасайтирувчи трансформаторлар назарда тутилиши лозим.

Узгармас ва ўзгарувчан ток подстанцияларида, ҳамда узгармас ток подстанцияларидаги қайта ўзгартирувчи агрегатларнинг пасайтирувчи трансформаторларидан бири ўчирилган бўлсада, электр таъминоти ишда қолган трансформаторлар (агрегатлар) ҳисобига таъминланиши лозим.

Алоҳида ҳолларда вазирлик (идора) – буюртмачининг келишувига биноан туташ тортиш подстанцияларининг қувват захирасини ҳисобга олган ҳолда подстанцияларда биттадан пасайтирувчи трансформатор ва қайта ўзгартириш агрегатини ўрнатишга рухсат берилади.

16.14. Асосий тортиш подстанциялари ташқи электр таъминоти схемасига мувофиқ жойлаштирилиши лозим.

16.15. Ҳимоянинг ҳаракатлантирувчи тоқларининг қисқа туташув тоқининг минимал қийматига ва юк тоқининг максимал қийматига нисбати ҳимоя турига қараб белгиланиши лозим.

16.16. Алоқа линиялари ва сигнал симларини, шунингдек темир йўл туби бўйлаб ўтадиган ер ости ва ер ости алоқаларини алоқа тармоқларидаги ток таъсиридан ҳимоя қилишни техник- иқтисодий ҳисоб-китоблар асосида танлаш лозим.

Узгармас токи билан электрлаштирилган линияларнинг тортиш подстанциялари сигнализация ва алоқа мосламаларининг ишлашига халақит берадиган контакт тармоғига кирадиган тоқлардан ҳимояланган бўлиши лозим.

16.17. Тортиш подстанцияларда захира (резерв) электрэнергия манбаларни уланиш қурилмалари инобатка олиш керак

Техник имконияти мавжуд бўлса, тортиш подстанциялари, одатда, кириш темир йўллари хисобига олиши лозим.

16.18. Тортиш электр таъминоти схемаси, одатда, контакт тармоғининг икки томонлама қувватланишини ва унинг икки томонлама йўлли ва кўп йўлли участкаларда асосий йўлларида параллел ишлашини таъминлаши лозим.

Секциялаш постлари, иложи борича, алоҳида пунктларда жойлашган бўлиши лозим. Параллел уланиш нуқталарининг сони ва уларни жойлаштириш лойиҳада аниқланиши лозим.

Кириш йўллариининг тортишиш электр таъминоти схемаси тортиш тармоғига бир томонлама (алоҳида) қувват манбаи билан лойиҳалаштирилиши керак; асосли ҳолатларда тортиш подстанцияларининг икки томонлама қувватига ва параллел ишлашига йўл қўйилади.

16.19. Ўзгарувчан ток билан электрлаштириладиган темир йўл линияларида одатда, бир нечта тортиш подстанцияларини, электр узатиш линиялари юқларининг мувозанатини таъминлайдиган қўшни тортиш подстанцияларидан фазали айланиш билан подстанциялараро зоналарни икки томонлама электр таъминоти назарда тутилиши лозим. Бунда, тортишиш электр таъминоти тизимининг қувват коэффициенти ошириш бўйича чоралар ҳам назарда тутилиши лозим.

16.20. Энг ноқулай шароитларда контакт тармоғининг симларини иситишнинг энг юқори ҳарорати: контакт мис симлари учун – 100°C, бронза – 120°C; куп симли мис симлар учун – 100°C, пўлат-мис – 120°C, бронза – 100°C, алюминий ва пўлат-алюминий – 80°C ошмаслиги лозим.

Боғланган поездлардан ўтаётганда энг юқори ҳарорат уч дақиқадан ошмаслиги лозим: контакт мис симлари учун – 120°C, бронза симлар учун – 140°C; куп симли мис симлар учун – 110°C, пўлат-мис – 140°C, бронза – 120°C, алюминий ва пўлат алюминий – 100°C.

16.21. Қўшни подстанциялар узилиб қолган тақдирда, таъминлайдиган ва (отсасывающий) симларини қизишига текширганда, станциявий (захира) фидер симнинг кесимини ҳам ҳисобга олиш керак.

16.22. Контакт осмаси симларнинг сони ва уларнинг кесишиши ҳисоблаш йўли билан аниқланиши лозим.

Электровознинг тортиш режимида (бошланғичдан ташқари) ток коллектор тоқлари 1000 А дан юқори бўлган контактни 100 mm² кесишган иккита контактли симни лойиҳалаш лозим.

Ўзгармас ток кулланишда контакт подвеска ва қўллаб-қувватловчи қурилмалар ҳар бир асосий йўл устида 100 mm² кесими иккита контакт симлар лойиҳалаш лозим.

16.23. Перегонлар ва станциялар учун контакт осмаси тури поездларнинг қабул қилинган тезлигига, алоқа тармоғининг симларининг умумий кесимига, иқлим ва бошқа маҳаллий шароитларга қараб танланиши лозим.

Асосий йўлларда, поезднинг тезлиги 120 km/h дан ошганда, одатда, битта ёки иккита контактли симлар ёки битта ёки иккита контактли симлар билан ярим компенсацияланган баҳор занжири осилган компенсацияланган камон занжиридан фойдаланиш лозим. қисқичлар; 120 km/h тезликда магистрал ва қабул қилиш йўлларида, улар бўйлаб поездларнинг тўхтовсиз юриши назарда тутилган – ярим компенсацияланган баҳор занжири тўхтатиб қўйилган занжирлар ёрдамида.

IV тоифали линиялар ва шохобча йўлларининг асосий йўлларида, кучирилган таянч торларидаги ярим компенсацияланган подвескасини кулланишига йўл қўйилади

Поезд тезлиги 50 km/h дан ошмайдиган станция йўлларида (қабул қилинган шва жунатиш йўллари билан) ва шохобча йўлларида, кутарувчи троссиз компенсация қилинган оддий илгак билан таъминлашга рухсат берилади.

Кучли шамол бўлган жойларда контакт тармоғининг шамолга чидамлилигини ошириш ва ўз-ўзидан тебранишларни истисно қилиш бўйича зарур чораларни кўриш лозим.

16.24. Контакт сими илгагининг баландлиги ҳолатда темир йўл каллагининг тепасидан контакт симининг сўспансиён баландлиги перегонларда 6250 mm га ва станцияларда 65 mm га, кейинги йўл баландлигини ҳисобга олган ҳолда қабул қилиниши лозим.

Кўрсатилган баландлик перегонларда 5750 mm гача ва станцияларда 6250 mm гача туширилиши мумкин, алоҳида ҳолатларда, ҳаракат таркиби тақдим этилмаган станцияларнинг йўлларида жойлашган сунъий иншоотлар ичидаги линияларда (йўлнинг фойдали узунлигидан ташқари). шунингдек, лойихада тегишли асосли босқичларда ва вазирлик (идора) билан келишилган ҳолда истеъмолчи ўзгарувчан токни электрлаштириш учун 5675 mm гача ва узгармас ток билан электрлаштириш учун 5550 mm гача амалга оширилади.

Темир йўл каллак юқорида жойлашган контакт симлари илгагининг баландлиги 6800 mm дан ошмаслиги лозим. Саноат паркиннинг электровозларидан йўлларда фойдаланилганда, тегишли асосга эга бўлган ҳолда, контакт симининг энг юқори осма баландлиги 6500 mm га тенг бўлиши лозим.

Кучланиш остида турган ток ўтказадиган ва контакт тармоғи қисмларининг ток ўтказувчи элементларидан бошлаб иншоотлар ва ҳаракат таркибининг ерлантирилган қисмларигача бўлган масофа ГОСТ 9238 - 2013 талабларига мувофиқ қабул қилиниши лозим.

16.25. Контакт симининг ток ўтказгич ўқидан энг катта горизонтал оғиши (чанғичнинг ишчи қисмининг узунлиги 1270 mm), шамолнинг кескинлиги ва таянчларнинг эластик эгилишини ҳисобга олган ҳолда, тўғри чизиқларида 500 mm ва йўлнинг эгри участкаларида 450 mm дан ошмаслиги лозим.

16.26. Контакт осмаси компенсацияланган симларни анкер бўлак учун, ҳар бир ажратилган анкер булак учун метеорологик шароитлар, контакт подвесканинг тизими, егриларни радиус ва жойлаш асосан ҳисоблаш билан аниқлаш керак

Поезднинг тезлиги 160 km/h гача бўлганида, занжирнинг ўртача кўтарилишидан контакт симининг компрессаторига ва қўллаб-қувватлаш симига қадар максимал рухсат этилган ўзгариш $\pm 10\%$ дан ошмаслиги керак, 250 km/h гача бўлган тезликда эса $\pm 5\%$ дан ошмаслиги лозим. .

16.27. Икки йўлли участкаларда ҳар бир асосий йўлнинг контакт осмаси, одатда, механик равишда ажратилган бўлиши лозим. Кўп йўлли станцияларда ва станцияларда қаттиқ ва эгилувчан кўндаланг тўсинлар ва икки йўлли консолларни назарда тутишга рухсат берилади. Қаттиқ ёки эгилувчан устунлардан оқилона фойдаланиш имконсиз бўлса, уч ёки ундан ортиқ йўлларни бир-бирига боғлайдиган кўп йўналишли консоллар назарда тутилишига рухсат этилади.

Контакт тармоғининг симларини кўллаб-қувватловчи қурилмалар сифатида кўприкларнинг юқори элементларини, туннел аркаларини, йўл ўтказгичларни, пиёдалар ва сигнал кўприкларини лойихалашдан фойдаланишга рухсат берилади.

16.28. Контакт тармоғининг таянчлари олдиндан мустаҳкамланган темир-бетондан ишлатилиши лозим. Тегишли техник-иқтисодий асосда темир-бетон пойдеворларда металл таянчлардан фойдаланишга рухсат берилади.

Контакт тармоғи таянчлари ва пойдеворлари электр коррозиясидан ва атроф-муҳит коррозиясидан ишончли ҳимояланган бўлиши лозим.

Доимий ток участкаларида таянчлар контакт илгагининг металл қисмларини мустаҳкамловчи ва бетон темир-бетон таянчлардан ёки анкер болтлардан ва металл консол таянчларининг пойдевор бетонларидан ажратиб турадиган таркибий элементларга эга бўлиши лозим.

Контакт тармоғининг анкерли таянчлари бўйлама сига қавслардан фойдаланилиши керак ва агар уларни жойлаштиришнинг иложи бўлмаса, ўз-ўзидан ишлайдиган анкер таянчларидан фойдаланишга рухсат берилади.

16.29. Энг четдаги йўлнинг ўқидан контакт тармоғи таянчларининг ички четига, шунингдек пойдевор пойдеворининг ички четига масофа ГОСТ 9238 - 2013 талабларига мувофиқ олиниши лозим.

Чуқурчалардаги таянчларни зовурлардан ташқарида ўрнатиш керак (одатда, дала томондан), агар тошлоқ тупроқларда хандакни қуриштиришнинг иложи бўлмаса, уни махсус конструкцияли пойдеворлар орқали ўтказишга рухсат берилади.

Қишда кўп қор тушадиган чуқурчалар (тошлоқлардан ташқари) ёққан қор ҳажми 1 м йўлда 600 м³ дан ошганда, ва ундан чиқиш жойларида, таянчнинг ички четидан охириги йўлнинг ўқигача бўлган масофа камида 5700 мм бўлиши лозим.

Бундай жойларнинг сони ва узунлиги лойиҳа билан белгиланиши лозим.

16.30. Контакт тармоғи таянчлари ва сигналларининг ўзаро жойлашиши поездларнинг ҳаракатланиш шартларига қараб зарур бўлган кўринишни таъминлаши лозим.

16.31. Контакт тармоғининг барча металл таянчлари, темир-бетон таянчлар, темир-бетон ва тошли сунъий иншоотлардаги алоқа тармоғини кўллаб-қувватловчи тузилмалар, шунингдек, алоқа тармоғининг жонли

қисмларидан 5 m дан кам масофада жойлашган металл конструкциялар амалдаги қоидаларга биноан ерга уланиши лозим.

Тўғридан-тўғри электрлаштирилган темир йўл линиялари худудидаги ер ости ва ер усти металл конструкциялари адашган токдан ҳимояланган бўлиши лозим.

Зарур ҳолларда, темир йўл иншоотларини учкун пайдо бўлишидан ҳимоя қилиш лозим.

Хавфли ўтказилган кучланишлар пайдо бўлиши мумкин бўлган контактли тармоқнинг таъсир зонасида жойлашган барча металл конструкцияларга ерлангирилиши лозим.

16.32. Йўл ривожланишига эга бўлган алоҳида пунктларнинг алоқа тармоғи кириш сигналлари ёки “Станция чегараси” белгиси ва перегонга энг яқин бўлган стрелкали ўтказгич яқини ўртасида жойлашган ҳаво бўшлиқлари билан зинапоярларнинг алоқа тармоғидан ажратилиши лозим.

Ҳаво бўшлиқлари контакт тармоғини кўшимча электр ажратиш талаб этиладиган жойларда (секциялаш постлари олдида, пасткга ва туннеллар томонга юрган ҳолда кўприкларнинг алоҳида бўлимларига ажратилган сўрувчан трансформаторларида) ўрнатилиши лозим.

16.33. Контакт тармоғини изоляциялаш мосламалари, нейтрал кўшимчалар, секцион изоляторлардан фойдаланган ҳолда алоҳида участкаларга (секцияларга) бўлиш лозим.

Муз ҳосил бўладиган жойларда, биринчи иқлим минтақасидан ташқари, кесиш схемаси, асосий йўллардаги алоқа тўхтатувчиси конструкцияси ва тортиш подстанцияларининг жиҳозлари музнинг эриши ёки музга қарши профилактик иситиш имкониятини таъминлаши лозим.

16.34. Темир йўлларнинг икки йўлли ва кўп йўлли участкалари учун (иккала чорраҳадаги каби, станцияларда, ўтиш жойларида ва қувиб ўтиш станцияларида ҳам) ҳар бир асосий йўлнинг алоқа тармоғини алоҳида бўлимларга бўлиш лозим. Шу билан бирга, станцияларда ҳар бир асосий йўлнинг участкаларига 2-3 кўшни станция йўлларининг алоқа тармоғини улашга рухсат берилади.

Қолган станция йўллари учун алоқа тармоғининг кўндаланг кесими назарда тутилиши лозим. Бўлимлардаги йўллар сонини аниқлашда йўлларнинг мақсадини, алоқа тармоғининг ишончилигини, ходимларнинг қулайлиги ва хавфсизлигини ҳисобга олиш лозим.

16.35. Ўзгарувчан ток билан, тортиш подстанцияларидаги алоқа тармоқлари турли фазалар билан қувватландиган иккита қисмга бўлиниши лозим.

Ток коллекторлари томонидан электровозлар ва икки ҳар хил фазали электр поездларнинг қисқа туташуви ҳолатларига йўл қўймаслик учун нейтрал кўшимчалар берилиши лозим. Ҳар бир асосий йўлнинг алоқа тармоғи, оқим туридан қатъий назар, алоҳида юқори волтли ўчиргич орқали тортиш подстанциясидан тўйиниши лозим.

Нейтрал қўшимчаларнинг тузилиши ва жойлашиши уларни поездлар томонидан тўхтаб туриш шартларидан келиб чиққан ҳолда ҳисоблаш йўли билан ўрнатилиши лозим. Бунда, нейтрал жойлашувга кириш жойида поезднинг тезлиги соатига камида 20 km/h, чиқишда - 10 km/h бўлиши керак; пастга қараб кетаётганда, поезднинг тезлиги 20 km/h дан ошмаслиги лозим.

16.36. Ҳаддан ташқари кучланишдан ҳимоя қилиш учун алоқа тармоғида ҳаддан ташқари кучланиш чекловчи, тупроқли тузилмаларга симларни улаш жойларида эса мустаҳкамланган изоляция назарда тутилиши лозим.

16.37. Электрлаштирилган линиялар ичида электр таъминоти масофасидаги бинолар ва алоқа мосламалари зарур қурилмалар ва ёрдамчи хоналарга эга бўлиши лозим.

Зарур ҳолларда ва агар техник имконият мавжуд бўлганда, электр таъминоти масофасини қуриш учун йўлак мўлжалланган бўлиши керак; “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ тегишли топшириғига биноан, электр жиҳозларини капитал таъмирлаш учун базаларни тақдим этишга рухсат берилади.

Контакт тармоғидаги навбатчилик пунктлари авария ҳолатида тиклаш автотрислари (дрезиналар) ва автоуловлар билан жиҳозланган бўлиши керак; бунда, тиклаш-таъмирлаш иншоотларини перегонга қулай чиқишини таъминлаш лозим.

17. ЭНЕРГЕТИКА ХЎЖАЛИГИ

17.1. Барча темир йўл станцияларига, ўтиш жойлари, қувиб ўтиш станцияларига, йўловчи тўхташ жойларига ва компания ишчилари, шунингдек, темир йўл истеъмолчилари яшайдиган қишлоқлар электр энергияси билан таъминланиши лозим.

17.2. Электр таъминоти схемаси қуйидаги тоифадаги истеъмолчилар учун I тоифадаги электр энергиясини қабул қилувчилар билан боғлиқ шартларни бажарган ҳолда ишончли электр таъминотини таъминлаши лозим:

- сигнализация, марказлаштириш, блокировка ва алоқа ускуналари;
- ёнғин сув таъминоти қурилмалари ва ёнғин деполари;
- уланган йўлларга эга саралаш тепаликлари, сунъий иншоотлар қуриладиган пайтда қўриқланадиган жойлар, одамлар гавжум тўпланадиган объектлар (300 дан ортиқ киши сиғадиган вокзаллар) билан саралаш;
- поездлар электр тортгичи;
- механизациялашган тепаликларнинг компрессор қурилмалари;
- вагонларга техник хизмат кўрсатиш ва автотормозларни назорат қилиш пунктлари;
- локомотивларга техник хизмат кўрсатиш (ТО-2) ва жиҳозлаш қурилмалари пунктлари;
- тугун ва йўл ҳисоблаш марказлари;
- йўловчилар поездларида, олдиндан сотиладиган чипта кассаларида ҳисоби ва тақсимлаш секторлари.

17.3. Поездларни қабул қилиш ва жўнатиш йўллари ва паркларига, юк ортиш-тушириш ва манёврлар ишлаб чиқариш жойлари, транспорт воситалари, ҳаракат таркибига техник хизмат кўрсатиш ва таъмирлаш, поездларни станцияларда навбатчилик қилиш учун хизмат кўрсатадиган курилмалар, омборлар, бошқа жойга кўчириш ва керак бўлганда бошқа жойлар, йўллар ва нукталар йўловчиларга хизмат кўрсатиш учун ёритиш курилмалари билан жиҳозланган бўлиши лозим.

Йўловчи тўхташ жойларида йўловчи платформалари ва йўловчилар учун хоналар ёритиб турилиши лозим.

Ёритиш поездлар ҳаракати ва маневр хавфсизлигини, автоуловларга чиқиш ва туширишда йўловчилар хавфсизлигини, хизмат кўрсатувчи ходимларнинг узлуксиз ва хавфсиз ишлашини ва юкларни ҳимоя қилишни ҳисобга олган ҳолда белгиланган меъёрларга жавоб бериши лозим.

Ташқи ёритиш сигнал чироқларининг аниқ кўринишига таъсир этмаслиги лозим.

17.4. Электртаъминот схемалар ва лойиҳалар, темир йул транспорт заруриятлардан ташқари, иктисодий равишда асосланган электрэнергиясини етказиб бериш доирасидаги саноат, кишлок хужалик ва маиший истеъмолчиларнинг электр юкларини ҳисобига олиш лозим.

17.5. Участка ва бошқа йирик станцияларни электр энергияси энергия тизимларидан ёки мавжуд электр станцияларидан, шунингдек, энг яқин тортиш подстанцияларидан электрлаштирилган темир йўлларнинг участкалари билан таъминлаши лозим.

Темир йул атрофида керакли электр қувватига эга булган электр энергия манбалари мавжуд булмаган ҳолда, техник-иктисодий равишда асосланган, асосан аралаштирилган электр ва иссиқлик энергия ишлаб чиқарадиган алоҳидаги электрстанцияларини лойиҳалаштиришига йул қўйилади. Электрстанцияда мавжуд агрегатлар сони иккидан кам булмас ва бир агрегат ишдан чикканда ҳамма истеъмолчи электртаъминоти узилмасдан ҳисоблаб танланади

Режалаштирилган темир йўл линиясини электрлаштириш билан харидорларни 5 йилгача муддатга электр таъминоти мобил электр станцияларини ўрнатиш, вақтинча электр станцияларини қуриш ёки мавжуд электр станцияларини вақтинча ишлаш учун кенгайтириш ва бошқа лойиҳавий қарорлари билан таъминлаш керак

17.6. Темир йўл кесишмалари ва йирик станцияларни электр энергияси билан таъминлашга мўлжалланган электр станциялари, пастга тушадиган трансформатор подстанциялари ва 35 kV ва ундан юқори кучланишли электр узатиш линиялари лойиҳалари юкланмаларни истикболли ўсишини ҳисобга олган ҳолда ушбу минтақа электр таъминоти тасдиқланган схемаси асосида ишлаб чиқилиши лозим.

17.7. Темир йўл линиясини электрлаштиришда темир йўл тармоқлари ва участкалари электр таъминотини электр энергияси билан янги энергия манбаларига ўтказишнинг мақсадга мувофиқлиги техник-иқтисодий ҳисоб-китоблар билан асосланиши лозим.

17.8. Электр ўтказмалари бўлган темир йўл участкаларида оралик станциялар, ўтиш жойлари, қувиб ўтиш пунктлари, ўтиш жойлари ва чизикли истеъмолчиларнинг (перегонлардаги бинолар, темир йўл кесишмалари ва бошқалар) электр таъминоти, одатда, контакт тармоғи устунларига тортиб қўйиладиган бўйлама сига электр узатиш линияларидан назарда тутилиши лозим.

Сиқилган жойларда жойлашган электрлаштирилмаган темир йўл линияларида юқори кучланиш электр таъминоти линияларининг таянчлари уланиш жойлари устидаги контакт тармоғини кейинчалик тўхтатиб туриш имкониятини ҳисобга олган ҳолда ўрнатилиши лозим.

Бўйлама сига линиялар, одатда, қуйидагича лойиҳалаштирилиши лозим:

- 25 kV ўзгарувчан ток кучланишини электрлаштириш пайтида – ДПР тизимиغا мувофиқ (иккита сим – рельс);

- 10 kV кучланишли узгармас ток билан электрлаштирилганда.

Техник-иқтисодий асосга эга бўйлама сига линиялар учун 6 ва 35 kV кучланишни қўллаш мумкин.

17.9. Бўйлама сига электр узатиш линиялари ўз-ўзидан қулфлаш мосламаларини қувватлантириш учун захира сифатида ишлатилиши лозим.

Ўзгарувчан ток билан темир йўл участкалари учун тегишли электр асослари мавжуд бўлса, контакт тармоғининг умумий таянчларида ўз-ўзидан қулфлаш симлари ва ДПР линиясининг симлари тўхтатилган ОПР (бир сим-йўл) тизимиغا мувофиқ 25 kV кучланишли автоблокировка линиясини қуришга рухсат берилади.

Автоблокировка билан жиҳозланган электрлаштирилмаган темир йўллар учун иккита узунликдаги линиялар лойиҳалаштирилиши лозим: бири – алоҳида пунктларга ва чизикли истеъмолчилар электр таъминоти учун, иккинчиси – автоблокировка электр таъминоти учун. Иккала линия ҳам умумий таянчларда жойлашган бўлиши керак (икки занжирдаги линиялар); тегишли асос билан иккита алоҳида линияни лойиҳалашга рухсат берилади. Ҳар бир линиянинг кучланиши 10 kV га тенг равишда олиниши лозим. Техник-иқтисодий асосланганда бошқа кучланишларни қабул қилишга рухсат берилади.

Автоблокировкасиз электрлаштирилган темир йўл линияларида электр таъминоти вариантини танлаш (бўйлама чизикни қуриш ёки маҳаллий манбалардан олинадиган қувват) техник-иқтисодий асослашга асосланган бўлиши лозим.

Бўйлама сига электр узатиш линиялари лойихалаштирганда, худудий электртармоқларнинг талабга асосан, темир йул юкламаларка кушимча кичкина кишлок-хужалик ва маиший истеъмолчиларнинг электр юкламаларни уланиш хам хисобга олиш керак

17.10. Бўйлама сига электр узатиш линиялари ажратгичлар билан секцияларга бўлиниши лозим. Электрлаштирилган жойларда секцион ажратгичлар тортиш подстанцияларида ва станция горловиналарига яқин бўлган станцияларда ўрнатилиши лозим. Электрлаштирилмаган жойларда, участканинг навбатчилик хонаси ёнида секцион ажратгичлар назарда тутилган бўлиши керак; икки занжирли линияларда секцион ажратгичларни ўрнатиш иккала схемада, одатда, битта таянчда амалга оширилиши кўзда тутилиши лозим.

17.11. 1 kV дан юқори тақсимлаш тармоқлари кучланишининг катталиги техник-иқтисодий хисоб-китоблар билан белгиланиши лозим.

Электр манбаи генераторининг кучланиши 6,3 kV бўлганида, 6 kV тақсимлаш тармоқларининг кучланишини қабул қилишга рухсат берилади.

6 kV кучланишли мавжуд тармоқларни янада юқори кучланишга ўтказишнинг мақсадга мувофиқлиги техник-иқтисодий жиҳатдан асосланган бўлиши лозим.

1 kV гача кучланишли электр тармоқлар, одатда, тўрт симли – 380/220 V кучланиш, битта фазали – 220 V кучланиш билан лойихалаштирилиши лозим.

Электрлаштирилган темир йўлларда 1 kV гача бўлган тармоқларнинг тусиб куйиш учун контакт тармоқларининг таянчларидан фойдаланиш лозим.

17.12. Темир йўлларнинг электр таъминотини лойихалашда масофавий электр иншоотлари ва алоқа тармоқлари худудларини қурилиши назарда тутилиши лозим.

18. СИГНАЛИЗАЦИЯ, МАРКАЗЛАШТИРИШ ВА БЛОКИРОВКАЛАШ (СМБ)

18.1. Темир йўллар ҳаракатланиш ҳажмига ва меҳнат шароитларига қараб қуйидагилар билан жиҳозланган бўлиши лозим:

- йўл автоматик ёки ярим автоматик блоккланиши;
- стрелкалар ва сигналларнинг электр марказлаштирилиши, ёки калитли боғлиқлиги;
- диспетчерли марказлаштириш;
- станцияларда технологик жараёнларни механизациялаш ва автоматлаштириш қурилмалари;
- автомобил ва темир йўлларнинг кесишиш жойларида, йўл кесишмаларида ва катта кўприк ва туннелларда сигналлаштириш ва тўсиқлар учун мосламалар.

Шунингдек, темир йўллар қуйидагилар билан жиҳозланиши мумкин:

- микропроцессорли марказлаштириш, автоматик блокировкалаш ва ярим автоматик блокировкалаш;
- микропроцессорли диспетчерли марказлаштириш;
- микропроцессорли автоматик локомотив сигналлаштириш;
- ҳаракат таркиби ўқларини санаш учун электрон тизим;
- ҳаракат таркиби ва поезд тўсиқларини бошқариш мосламалари;
- ҳаракат таркибининг ҳаддан ташқари қизиқ кетган гилдирак акс кутилари (букслари) ни аниқлаш учун техник воситалар мажмуи.

IV тоифадаги нофаол линияларда ва шохобча йўлларида, шунингдек V тоифадаги шохобча йўлларида поездлар ҳаракати пайтида алоқа воситаси сифатида ҳаракатланиш характериға эға бўлган телефон алоқасидан фойдаланишға йўл қўйилади; поездларнинг ҳаракатланиш характериға эға бўлган шохобча йўлларида, шунингдек, электр темир йўл тизимидан фойдаланишға рухсат берилади.

Поездлар перегонларда ҳаракатланганда сигналлаштириш ва алоқа воситаларини танлаш, шунингдек станцияларда, ўтиш жойлари ва қувиб ўтиш станцияларида калитлар ва сигналларни бошқариш ва ўчириш тизимларини танлашни,

лойиҳада бешинчи йилда ҳаракатланиш ҳажмларига қараб, шохобча йўлларида эса – саноат корхоналарини қуриш ва фойдаланишға топшириш муддати бўйича белгиланиши лозим.

18.2. Автоматик блокировкалашларни лойиҳалаштиришда станцияларда стрелкалар ва сигналларни электр марказлаштириши кузда тутилиши лозим. Кейинги 5 йил ичида худудий ва бошқа йирик станцияларда стрелка бўйинларини (горловин) сезиларли даражада қайта ташкил этиш билан йўлни ривожлантиришда, вазирлик(идора)-мижоз билан келишилган ҳолда стрелкалар сонини чеклаш, кириш ва гуруҳ чиқиш сигналларини ўрнатиш, асосий, қабул қилиш-жунатиш йулларини изоляциялаш, шунингдек, йўловчи поездларни қабул қилишға ихтисослашган қабул қилиш ва юбориш йўллари

кириш ва чиқиш сигналларининг автоматик ёпилиши учун вақтинчалик қалитли боғлиқликни таъминлашга рухсат берилади.

Бир йўлли участкаларни автоматик блокировкалаш марказлаштирилган диспетчерлик билан лойиҳалаштирилиши керак, оралиқ станцияларда катта маҳаллий иш олиб бориладиган бекатлар бундан мустасно (маневрлаш ишлари поездларни қабул қилиш ва жўнатишдан ажратиб қўйилмаган бўлса), бу ерда электр марказлаштириш билан автоматик блокировкалаш назарда тутилиши лозим.

Икки йўлли участкалар учун, тегишли асослаш билан, диспетчерлик марказлаштирилишини лойиҳалашга рухсат берилади.

Автоматик блокировкалаш диспетчерлик назорати қурилмалари билан тўлдирилиши лозим.

Икки йўлли ва кўп йўлли участкаларда барча йўллар бўйлаб поездлар ҳаракатланганда бир хил сигналлаштириш ва алоқа ускуналари ишлатилиши лозим.

18.3. Автоматик блокировкалаш автоматик локомотив сигналлаштириш ва автоулов (автостоп) мосламалари билан тўлдирилиши лозим.

Станцияларда автоматик локомотив сигналлаштириш мосламалари билан асосий йўлларни, шунингдек 50 km/h дан юқори тезликда поездларнинг тўхтовсиз ўтишлари таъминланувчи қабул қилиш ва жўнатиш йўлларини жиҳозлаш зарур.

18.4. Светофорларнинг ўрнатилиши ҳисоб-китобларга, шунингдек Ўзбекистон Республикаси темир йўлларида техник фойдаланиш қоидаларига мувофиқ лойиҳалаштирилиши лозим.

18.5. Автоматик блокировкалаш, одатда, уч ишорали сигналлаштириш тизими билан лойиҳалаштирилиши лозим.

Тўрт ишорали сигналлаштириш тизими билан автоматик блокировкалаш Ўзбекистон темир йўллари АЖ кўрсатмаларига мувофиқ лойиҳаланади.

Икки йўлли линияларда ҳар бир йўл бўйлаб бир томонлама ҳаракатланиш учун автоматик блокировкалаш поездлар ҳар бир йўл бўйлаб нотўғри йўналишда ҳаракатланишини таъминлайдиган (йўллардан бирини таъмирлаш пайтида) автоматик локомотив сигналлаштириш қурилмалари билан лойиҳалаштирилиши лозим.

Кизгин (интенсив) поездлар ҳаракатига эга бўлган кўп йўлли ва шаҳар атрофи темир йўл участкаларида, шунингдек, тегишли асосланган ҳолатда эса икки йўлли оғир (грузонапряженных) темир йўл участкаларида ҳар бир йўлда икки томонлама ҳаракатланиш учун автоматик блокировкалаш лойиҳалаштирилишига рухсат берилади.

18.6. Уч ишорали сигналлаштиришли автоматик блокировкалаш лойиҳалаштириш вақтида светофорларни ўрнатиш учун ҳисобланган вақт оралиғи, одатда йўл-йўлақай ҳаракатланувчи поездларнинг ҳаракатланиш чегараси белгиланган меъерларга мувофиқ уч блок-учаска сифатида қабул қилиш лозим.

Бекатлардан чиқиш жойларида поездларни тўхташдан кейинги ҳаракати пайтида, ҳисобланган сақлаш вақт оралиғи бир вақтнинг узида икки блок-участкали чегараланишини назарда тутилиши, тўхтовсиз ҳаракатланиш пайтида эса учта блок-участкали чегараланишини таъминланиши лозим.

Шаҳар атрофи катнов поездлари интенсив ҳаракатланадиган учаскаларда, светофорларни ўрнатиш учун вақт оралиғи ва бошқа шартлар лойиҳалаштириш топшириғига биноан ўрнатилади.

18.7. Уч ишорали сигналлаштиришли автоматик блокировкалаш билан жиҳозланган линияларда ёнма-ён жойлашган светофорлар орасидаги масофаси тўлиқ хизмат тухташ (служебное тарможение) йули узунлиги ва юкори тезлик, шунингдек, фавкулотда тухташ йулини автоматик локомотив сигналлаштириш мосламалари ва автотўхташ қурилмаларининг ишлаши учун зарур бўлган вақтни ҳисобга олган ҳолдаги узунлигидан кам булмаслиги, ҳамда бу масофа 1000 м дан кам бўлмаслиги лозим.

Блок-участка узунлиги 2600 м дан, бекатларга киришдан олдинги блок-участканинг узунлиги 1500 м дан ошмаслиги лозим. Белгиланган узунликлардан ошиб кетишга лойиҳада тегишли асослар мавжуд бўлганда рухсат этилади.

Тўрт ишорали сигналлаштиришли автоматик блокировкалаш билан жиҳозланган линиялардаги ёнма-ён жойлашган светофорлар орасидаги масофа қуйидаги шартларга жавоб бериши лозим:

- иккита ёнма-ён жойлашган участканинг узунлиги белгиланган жой учун тўлиқ хизмат тухташ (служебное тарможение) йули ва поездларнинг мумкин бўлган юкори тезлиги билан белгиланган тухташ масофасининг узунлигидан кам бўлмаслиги, шунингдек, фавкулотда тухташ йулини автоматик локомотив сигналлаштириш мосламалари ва автотўхташ қурилмаларининг ишлаши учун зарур бўлган вақтни ҳисобга олган ҳолдаги узунлигидан кам булмаслиги, ҳамда бу масофа 1000 м дан кам бўлмаслиги керак;

- ҳар бир блок-участканинг узунлиги ушбу йўналишда ҳаркатланувчи поездларнинг юкори тезлигини светофорларнинг сарик чирогидида утувчи ҳисоб тезлигигача пасайиши ва бу тезликдан (худди тўлиқ хизмат тухташи (служебное тарможение) ва фавкулотда тухташ йулини автоматик локомотив сигналлаштириш мосламалари ва автотўхташ қурилмаларининг ишлаши учун зарур бўлган вақтни ҳисобга олган ҳолдаги каби), поездни тақикловчи ишорали светофор олдида тўлиқ тўхтагунига қадар булган масофадан кам бўлмаслиги лозим.

18.8. Ярим автоматик блокировкалаш билан жиҳозланган участкаларда станцияларни стрелкалари ва сигналларининг электр марказлаштирилишини кузда тутилиши лозим. Станциялар калитли боғлиқлик билан жиҳозланган ҳолларда, қабул қилиш-жунатиш йулларини бушлигини назорат қилувчи қурилмалар назарда тутилиши лозим.

18.9. Йирик станциялар ва тугун(узел)ларни электр марказлаштириш лойиҳаларида, тугун(узел)нинг истикболли ривожланишини ҳисобга олган ҳолда, поездлар ва манёврларни ўтказиш масалаларини тулик ечими кузда тутилиши лозим. Лойиҳаларда станциянинг технологик жараёнининг барча даражаларида энг самарали замонавий техник воситалар назарда тутилиши лозим.

Стрелкалар ва сигналларни бошқариш учун, (одатда) битта электр марказлаштиришнинг пости қурилиши лозим. Тегишли техник-иқтисодий асослаш билан постларнинг сони кўпроқ бўлишига рухсат берилади, бунда станциядаги барча йўналтирилган ҳаракатларни бошқариш, одатда, битта электр марказлаштириш постидан амалга оширилади.

Электр марказлаштириш станцияларига туташ перегонлар, одатда, автоматик блокировка билан жиҳозланган бўлиши керак; IV тоифали линиялар ва шохобча йўлларида (подъездных путях) поездлар ҳаракатланаётганда бошқа сигналлаштириш ва алоқа воситалари қўлланилиши мумкин.

18.10. Электр марказлаштириш билан жиҳозланган кизгин(интенсив) поездлар ҳаракат ўлчамли, шунингдек катта маҳаллий ишлар амалга ошириладиган станцияларда алоҳида маневр ҳаракатларининг йўналиши назарда тутилиши лозим.

Йўналтирилган маневрларни мунтазам равишда амалга ошириш жойларида марказлаштирилган стрелкали утиш жойларини маҳаллий бошқариш учун манёвр устунлари(колонки) ёки манёвр постлари билан таъминлашга рухсат берилади.

Кечаю кундуз тартибида саралаш ишлари олиб бориладиган маневр зоналарида маневр ҳаракатларини йўналтирмасдан стрелка қисмларини қисқартирилган изоляцияси билан манёвр турини электр марказлаштиришни лойиҳалаштиришга рухсат берилади.

18.11. Қор билан қопланувчи ҳудудлар учун, электр марказлаштириш лойиҳаси зарур ҳолларда стрелкаларни тозалайдиган техник воситаларини кўзда тутиш лозим.

Таркибларга техник хизмат кўрсатиш ёки вагонларни узмасдан таъмирлашга ихтисослашган йўллар учун таркибларни тўсиб қўйиш қурималарни назарда тутилиши лозим.

18.12. Диспетчерлик марказлаштиришда, диспетчерлик доираларининг чегаралари лойиҳада диспетчерлар ва маҳаллий фойдаланиш шароитларининг юкланмасига қараб белгиланиши лозим.

18.13. Диспетчерлик марказлашга поездларини қабул қилиш ва жўнатиш йўналишларига киритилган барча стрелка (шу жумладан кўриқлаш) ўтказгичларини ўз ичига олиши лозим.

Катта доимий манёвр ишлари олиб бориладиган станциялар диспетчерлик марказлаштиришига киритилмайди ёки маневр ҳудуди асосий

қабул қилиш ва жўнатиш йўлларида хавфсизлик стрелкалари билан ажратилган бўлса қисман киритилади.

Диспетчерлик марказлаштиришда мавсумий ёки куннинг маълум бир вақтида маневрлаш ишлари бажардиган станцияларни киритишга рухсат этилади.

18.14. Станцияларда ва икки йўлли худудлар улашган постларида диспетчерлик марказлаштиришни амалга оширишда йўналишларни автоматик созлаш мосламалари назарда тутилиши лозим.

18.15. Диспетчерлик марказлаштириш мосламалари станцияларда стрелкалар ва сигналларни ишлатиш қобилиятини қуйидагича таъминлаши лозим:

- диспетчерлик – диспетчер қурилмасидан;
- захира – станцияларда ўрнатилган бошқарув пульталидан;
- маҳаллий – бошқариладиган объектлар жойлашган жойларга ўрнатилган манёвр устунлари(колонки)дан.

18.16. Саралаш тепаликлари лойиҳалари вагонларни саралашнинг кенг камровли механизмини таъминлаши керак, катта ҳажмдаги ишларни бажарувчи саралаш тепаликлари бўйича лойиҳалар асосий жараёнларни комплекс автоматлаштиришни ўз ичига олиши лозим.

Саралаш тепаликлари қуйидагилар, яъни:

- вагон секишлаштиргичлар;
- дастурлаштирилган бошқарувли тепалик автоматик марказлаштиришга эга, ўзгарувчан тарқатиш тезлигини автоматик топшириғи, тепалик автоматик марказлаштиришга киритилган стрелкаларни техник тозалаш мосламалари;
- стрелкаларни электр марказлаштириш;
- юк хужжатларини юбориш учун пневматик почта билан жиҳозланган бўлиши лозим.

Бундан ташқари, буюртмачи-вазирлик(идора) топшириғига биноан саралаш тепалиги локомотивлари учун телебошқариш қурилмалари, вагонларнинг ҳаракатланиш тезлигини автоматик равишда тартибга солиш, шунингдек бошқариш компьютерлари ўрнатилиши лозим.

18.17. Бир юзадаги кесишмалар, темир йўл кесишмалари ва йўлларнинг туташувлари, шунингдек туннеллар ва тепалик кўприклар тўсилган, ҳамда сигналлаштириш ва алоқа мосламалари билан жиҳозланган бўлиши лозим.

18.18. Электр таъминотининг ишончилигини таъминлаш бўйича СМБ сигналлаштириш қурилмалари I тоифали қувват қабул қилувчилар тоифасига киритилиши лозим.

СМБ мосламаларининг электр таъминотида амалдаги ГОСТ 13109-96 талабларига жавоб берадиган 50 Гц саноат частотасининг ўзгарувчан ток назарда тутилиши лозим.

18.19. Автоматик марказлаштириш, электр марказлаштириш ва тепалик автоматикасини автоматик блокировкалаштириш учун мўлжалланган юқори ва паст кучланишли электр узатиш тармоқлари рухсат этиладиган минус 10% ва плюс 5% оғишлар билан ТФК (ПТЭ) га мувофиқ электр марказлаштириш ва тепаликларни автоматлаштириш учун кириш қурилмаларининг сим қутиларидаги кириш блокларида ва тепаликларни автоматлаштиришда фазавий кучланиш 220 V, 380 V ёки 110 V ни таъминлаши лозим.

СМБ қурилмаларини электр қуввати билан таъминлайдиган, тармоқлар ёки фидерлар пасайтирувчи ёки тортиш нимстанцияларининг шиналари кучланиш остида қуйидаги тармоқ кучланишларига эга бўлиши лозим: 400 V (360 – 420); 6,3 kV (5,7 – 6,6); 10,5 kV (9,5 – 11,1); 20 kV (18 – 21); 27,5 kV (24,8 – 29).

СМБ қурилмалари электр қувватини этказиб берадиган электр узатиш қурилмалари ва электр станцияларидаги кучланишнинг оғиш меъерлари ўзаро боғлиқ бўлиши лозим.

18.20. Автоматик блокировкалаш ва бошқа сигналлаштириш ва марказлаштириш қурилмаларини этказиб бериш учун юқори кучланишли электр узатиш тармоқлари, номинал кучланишда, одатда, 50 Hz частотали 10 kV уч фазали бўлиши лозим.

Автоматик блокировкалашнинг юқори кучланишли тармоқларида ўзаро захираланган икки томонлама қувват манбаи билан таъминланган юқори кучланишли контурлар бўлиши лозим.

Фазалар бўйича юкланишнинг нотекис тақсимланишига 10% дан кўп бўлмаган миқдорда рухсат берилади.

Икки симли – рельс (ДПР) тизими билан жихозланган ўзгарувчан токдаги электр тортишишли темир йўлларининг участкалари учун вазирлик (идора) билан келишилган ва

18.19-банд талабларига жавоб берадиган электр тармоғининг таянчидаги битта махсус сим ва рельсдан иккинчи сим сифатида фойдаланилган ҳолда ҳолда 27,5 kV кучланишли бир фазали электр узатиш тармоқларини лойиҳалашга рухсат этилади.

Ўзгарувчан токни автоматик блокировкалашнинг юқори кучланишли тармоғи электр таъминоти ҳар бир тортиш нимстанциясидан электрлаштирилган тармоқларда, электрлаштирилмаган тармоқларда эса – участканинг барча электр таъминоти пунктларидан назарда тутилган бўлиши, бунда кучланишнинг пасайиши меъерлари энг катта таъминот тармоғида рухсат этилганидан (асосий қувват нуқтасидан захира қувват нуқтасига қадар) кўп бўлмаслиги лозим.

18.21. Автоматик блокировкалаш жойларга ўзгарувчан ток билан электр қуввати этказиб берилганда, электр узатиш тармоғининг таянчларига тортилган электр узатиш тармоқларидан ёки мустақил таянчларда жойлашган ёки юқори кучланишли автоматик блокировкалаш тармоғининг

таянчларида тўхтатиб қўйилган узатиш линияларидан сигнал нуқталарини захира қувват билан таъминлаши назарда тутилиши лозим.

18.22. Электр тортишишли автоматик блокировкаш ва диспетчерли марказлаштирилган темир йўллари худудлари узгарувчан токли рельс занжири билан лойиҳалаштирилиши керак, автоном тортишиш худудларида доимий токли рельс занжирлари билан лойиҳалашга рухсат берилади.

Яқин 5-6 йил ичида электр тортилиши кутилаётган темир йўл участкаларида автоматик блокировкаш ва диспетчерли марказлаштиришни электрлаштиришни ҳисобга олган ҳолда лойиҳалаштирилиши лозим.

Яқин 5-6 йил ичида электр тортишиш жорий этилиши кутилмаган, аммо автоматик блокировкашнинг юқори кучланишли тармоги учун мустақил электр таъминоти пунктларини ташкил қилишга имкон берадиган жойларда узгарувчан токли рельс занжирларидан фойдаланишга рухсат берилади.

18.23. Электр марказлаштириш ва тепалик автоматлаштириш курилмаларини электр таъминоти узлуксиз ишлайдиган иккита электр таъминоти манбаларидан иккита мустақил фидерлар томонидан амалга оширилиши лозим.

18.24. Саралаш, йўловчилар ва бошқа йирик станцияларни электр марказлаштириш курилмаларининг электр таъминотида қуйидагилар назарда тутилиши лозим:

агар электр таъминоти иккита мустақил қувват манбасидан олинадиган бўлса, батареясиз қувватлаш тизими бўйича. Бунда, сзелкаларининг сони 30 дан ортиқ бўлган электр марказлаштириш станцияси постида қўшимча захиралаш учун автоматлаштирилган дизел-генератор назарда тутилган бўлиши керак;

электр қувватини иккита мустақил энергия манбалари билан таъминлаш имкони бўлмаганда, аралаш қувват тизимидан фойдаланган ҳолда ва шу мақсадда пост ёки компрессор станциясида ўрнатилган иккинчи қувват манбаи сифатида автоматлаштирилган дизел-генераторидан фойдаланилади. Стрелка электродвигателлари ва назорат занжирларининг захира қувват манбаи қайта қувватланадиган батареялардан назарда тутилиши лозим, унинг ҳажми ташқи қувват манбаи ўчирилганлигини ҳисобга олган ҳолда белгиланади.

18.25. Оралик станцияларда электр марказлаштириш курилмаларини электр таъминоти электр қувватини етказиб беришда стрелка электроприводлари учун батареясиз қувват манбаи тизими томонидан қуйидагилар назарда тутилиши лозим:

- туну-кун ишлайдиган иккита мустақил манбадан;
- юқори кучланишли буйлама(продольная) электр тармогидан ва ДПР тизимидан ёки автоматик блокировкаш тармоги таянчларида бўлмаган электр узатиш тармоқларидан;

- юқори кучланишли автоматик блокировкалаш тармогидан ва буйлама (продольная) электр тармогининг тиргакларига илинган иккинчи электр таъминоти занжирдан ёки захира автоматлаштирилган дизел-генераторини ўрнатиш билан II ва III тоифадаги истеъмолчиларни таъминлайдиган маҳаллий тармоқлардан.

18.26. Механизациялашган саралаш тепаликлари қурилмалари электр таъминоти, одатда, мустақил трансформатор нимстанцияларидан амалга оширилиши лозим.

Трансформатор нимстанцияларининг электр таъминоти схемалари I тоифадаги электр таъминоти схемалари қабул қилгичларига мос келиши лозим.

Саралаш тепаликлари трансформатор нимстанцияларининг электр таъминоти камида иккита таъминотчига эга бўлган юқори кучланишли халқа таркибига кирувчи иккита нимстанция ёки тарқатиш пунктларидан назарда тутилган бўлиши мумкин.

Механизациялаштирилган тепаликларни электр билан таъминлаш учун трансформатор нимстанцияси камида иккита пасайтирувчи трансформаторларга эга бўлиши керак, уларнинг ҳар бири I тоифадаги истеъмолчиларни электр қуввати (компрессорлар, марказдан қочирма компрессор насослари, тепалик постлари ва тепалик чўққиси учун электр ёритиш) билан таъминлаш учун етарли кучга эга бўлиши лозим.

18.27. Электр ва диспетчерлик марказлаштириш қурилмалари учун, шунингдек тепаликни автоматлаштириш учун станцияларда ушбу қурилмаларни жойлаштириш ва ишлатиш шартларига жавоб берадиган махсус хизмат-техник бинолар ёки вокзаллар биноларида изоляцияланган хоналар ва бошқа хизмат-техник бинолар назарда тутилиши лозим.

Автомат локомотив сигналлаштириш ва автотухтатгичлар тўғри ишлашини текшириш учун асосий деполарда назорат пунктлари, синов пунктлари ва автотухтатгич цехлари назарда тутилиши лозим. Одатда электр, тепалик ва диспетчерлик марказлаштириш ва автоматик блокировкалаш қурилмаларини текшириш учун назорат ва синов пунктлари ҳар 150 km масофада назарда тутилади, лекин камида ҳар бир сигналлаштириш ва алоқа масофаси (дистанция) га биттадан назарда тутилиши керак; ушбу қурилмаларга хизмат кўрсатиш учун – тармоқли таъмирлаш гуруҳлари (бригадалар) ва электр узатиш тармоқларига хизмат кўрсатиш пунктлари учун хоналар, зарурат туғилганда, гуруҳлар (бригадалар) транспорт воситалари учун – гаражлар назарда тутилган бўлиши лозим.

18.28. Энг совуқ ойининг ўртача ҳарорати минус 15°C дан паст бўлган ҳудудлар учун бинонинг ташқарисида ўрнатилган барча сигналлаштириш, марказлаштириш ва блокировкалаш қурилмалари, шунингдек, сигналлаштириш тизимларининг барча бино ва иншоотлари, ҳаво ҳарорати паст ва тупрок чуқур музлаган шароитларда уларнинг ишини ҳисобга олган ҳолда лойихалаш лозим.

19. АЛОҚА

19.1. I – IV тоифадаги темир йўлларнинг барча участкалари учун куйидаги алоқа турлари назарда тутилган бўлиши лозим:

- поезд диспетчерлик алоқаси;
- поезд станциялараро алоқаси;
- подстанция алоқаси; йўналиш-йўл алоқаси;
- кувват диспетчерлиги алоқаси – электр тортиш, автоматик блокировкаш ва диспетчерлик марказлаштирилган худудларда;
- станция-тезкор (оператив) телефон алоқаси – барча станциялар, ўтиш жойлари ва қувиб ўтиш манзилларида;
- КВ/УКВ диапазони поезд радио алоқаси;
- таъмирлаш-тезкор (оператив) радио алоқаси;
- электромеханикаларнинг хизмат телефон алоқаси – автоматик блокировкаш, кабелли магистрал алоқа тармоғи участкаларида;
- қувиб ўтиш худудлари телефон алоқаси – автоматик блокировкаш, кабелли магистрал алоқа тармоғи участкаларида;
- АЖ объектларининг харбийлаштирилган қўриқлаш алоқа қурилмалари;
- сўзлашувларни хужжатлаштирилган ҳолда рўйхатдан ўтказиш тизими.

Темир йўлларда кўрсатилган алоқа турларига қўшимча равишда магистрал ва йўл телефон ва телеграф алоқалари, мажлисларнинг магистрал ва йўл телефон алоқалари, магистрал ва йўл фармойиш телефон алоқаси, вагон-фармойиш телефон алоқаси, йўловчи поездларда ўринларни тақсимлаш бўйича диспетчер телефон алоқалари, маълумот телефон ёки телеграф алоқаси ва маҳаллий телефон алоқаси, шунингдек IP-телефон алоқаси бўлиши лозим.

IV ва V тоифадаги шохобча йўлларда алоқа турлари лойиҳа билан белгиланади.

Саралаш станциялари, шунингдек, катта ҳажмдаги ишларни бажарадиган йўловчи, участка ва юк станциялари диспетчерлик телефонлари станция ички, маневрлаш ва бошқа турдаги стационар радио алоқалари ва карнайли огоҳлантириш қурилмалар билан жиҳозланган бўлиши лозим. Саралаш ва йирик юк станциялари поездлар ва юклар тўғрисида керакли маълумотларни олиш ва узатиш учун махсус ахборот алоқаси билан жиҳозланган бўлиши лозим.

19.2. Поездлар ҳаракатининг тезлиги 120 km/h дан юқори участкаларда жойлашган барча станциялар, разъездлар, қувиб ўтиш ва йўловчи-тўхташ манзиллари учун йўловчиларни карнайдан хабардор қилиш қурилмалари назарда тутилиши лозим. Бундай худудлардаги йўловчи-тўхташ манзиллари энг яқин станция навбатчилари билан телефон алоқасига эга бўлиши, шунингдек, видео кузатув тизими билан жиҳозланган бўлиши лозим.

19.3. Энергодиспетчер ўзи хизмат кўрсатадиган участкани таъминлайдиган электр кувват тизимлари диспетчерлари билан алоқага эга бўлиши лозим.

19.4. Поезд ва станция радио алоқалардан бошқа, барча алоқа турларини мис-симметрик алоқа кабеллари ёки тола-оптик кабеллар билан лойиҳалаш лозим. Зарурат туғилса, симли тармоқларни радио ва радиореле алоқа тармоқлари билан тўлдиришга рухсат берилади.

Магистрал ва йўл кабел тармоқлари қуйидагиларни ўз ичига олиши керак:

- I тоифали ва иккинчи йўлларнинг янги линияларини лойиҳалашда;
- темир йўлларни электрлаштириш пайтида (токнинг туридан қатъий назар);
- диспетчерли марказлаштириш ва автоматик блокировкалаш лойиҳаланганда.

II – IV тоифали (ўзгарувчан ток тизими бўйича электрлаштирилмайдиган) темир йўл линияларида магистрал ва йўл линиялари буюртмачи ҳисобланган вазирлик (идора) кўрсатмаси бўйича кабел ёки оптик толали алоқа тармоқлари билан жиҳозланган бўлиши лозим.

Кабел тармоқларининг сифими магистрал, йўл ва идоравий алоқасини, автоматлаштириш, телемеханика ва компьютер алоқасини, буюртмачи вазирлик (идора) билан келишув бўйича эса, Ўзбекистон алоқа ва ахборотлаштириш агентлигининг (ЎзААА) бўғинлари билан алоқани ташкил қилиш учун етарли бўлиши лозим.

19.5. Энг совуқ ойнинг ўртача ҳарорати минус 15°C дан паст бўлган жойларда ва ёзги кундузги ҳарорат 40°C дан юқори бўлган жойларда, ташқарида ўрнатилган барча алоқа қурилмалари, шунингдек, барча бино ва иншоотлар ушбу шароитда ишлашларини ҳисобга олган ҳолда лойиҳалаштирилиши лозим.

19.6. Рентрэнсляторлар ва таянч станцияларнинг антенналари, одатда, металл тирговичларга ўрнатилиши лозим.

Махсус ҳолатларда темир-бетон таянчларни қўллашга рухсат берилади.

19.7. Ўзгарувчан ток орқали электрлаштирилган темир йўллардаги маҳаллий ва станция алоқа тармоқлари учун ер ости мис кабеллари ёки оптик толали алоқа кабелларидан фойдаланиш лозим.

19.8. Темир йўлнинг барча асосий, йўл ва минтақавий алоқа марказларидан Ўзбекистон алоқа ва ахборотлаштириш агентлиги (ЎзААА) алоқа марказларига чиқиш назарда тутилиши лозим.

Темир йўлнинг маҳаллий телефон алоқаси станциялари Ўзбекистон алоқа ва ахборотлаштириш агентлигининг маҳаллий телефон станциялари билан уланиш тармоқларига эга бўлиши лозим. Бошқа муассасавий телефон станциялари билан уланиш линиялари лойиҳада белгиланиши лозим.

19.9. Алоқа ускуналарини алоқа уйларида ёки бошқа хизмат биноларининг махсус мослаштирилган хоналарида ўрнатиш назарда тутилган бўлиши лозим. Янги қурилаётган ва қайта таъмирланаётган йўловчиларга хизмат кўрсатиладиган биноларда, одатда, алоқа мосламалари учун хоналар назарда тутилган бўлиши лозим.

19.10. Алоқа қурилмаларини қувватлантириш учун асосий электр қуввати манбалари сифатида умумий фойдаланиш учун мўлжалланган ўзгарувчан ток тармоғидан фойдаланиш лозим. Доимий ток манбаини талаб қиладиган алоқа ускуналари учун, ўзгарувчан токни тўғрилагичлар, UPS электр таъминлаш қурилмалари ва аккумуляторли батареялар назарда тутилиши лозим.

Ўзгарувчан токнинг захира манбаларига ўтиш даврида алоқа қурилмаларини электр таъминоти учун камида 8 соат қувват билан таъминлаш учун мўлжалланган аккумуляторли батареялар назарда тутилиши лозим.

19.11. Ўзгарувчан токнинг захира манбалари сифатида мустақил равишда ишлайдиган захира электр станцияларидан фойдаланиш лозим.

Мавжуд юқори кучланишли автоматик блокировкаш тармоқларидан захира сифатида фойдаланиш имконияти лойиҳа билан белгиланади.

19.12. СМБ ва алоқа иншоотлари ва қурилмалари тортиш (тяга) тармоғининг, электр узатиш линияларининг, чақмоқ разрядларининг халал берувчи ва хавфли таъсирдан ҳимояланган бўлиши лозим.

19.13. Кабел ва радиореле тармоқларини лойиҳалашда телефон алоқасини автоматлаштириш назарда тутилиши лозим.

19.14. Кабелли ва оптик-толали алоқа тармоқлари темир йўлларнинг ажратиш йўлагиде ётқизиши лозим.

Мураккаб топографик ва муҳандислик-геологик шароитларда ва бошқа асосли ҳолатларда, буюртмачи вазирлик (идора) билан келишилган ҳолда кабел ер кўтармаси ичига ётқизишга йўл қўйилади.

19.15. Симли ва радиоалоқа қурилмаларини таъмирлаш учун, одатда, сигналлаштириш, марказлаштириш ва блокировкаш қурилмаларини таъмирлаш учун мўлжалланган шунга ўхшаш хоналар билан бирлаштирилган назорат-синов пунктлари, устахоналар ва бошқа ёрдамчи хоналар назарда тутилиши лозим.

20. ТЕМИР ЙЎЛ ТРАНСПОРТИНИ АВТОМАТЛАШТИРИЛГАН БОШҚАРИШ ТИЗИМИ

20.1. Янги темир йўлларни, иккинчи йўлларни, мавжуд темир йўлларни қучайтирилишини (қайта қурилишини), тугунлар (“Ўзбекистон темир йўллари” АЖ томонидан тасдиқланган рўйхат бўйича), саралаш ва бошқа станциялар ривожлантирилишини лойиҳалашда уларни темир йўл транспортини автоматлаштирилган бошқариш тизимига (ТТАБТ) киритиш имконияти назарда тутилиши лозим, у қуйидаги ҳисоблаш марказларини ўз ичига олади:

- асосий (АХМ) – “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ;
- маълумот узатиш каналлари билан уланган тугун ҳисоблаш марказлари, шунингдек, тегишли ахборот узатиш воситалари билан жиҳозланган, ҳаракатдаги таркибдан маълумотларни автоматик ўқиш ва жойларни захираш ҳамда чипта сотиш учун қурилмалар (УХМ).

АХМ ва УХМда ёрдамчи ускуналарга эга бўлган электрон ҳисоблаш машиналари учун, маълумот узатиш, каналларни коммутациялаш ёки хабар бериш ускуналари, хавони совутиш ва электр қувват ускуналарини учун хоналар назарда тутилиши лозим.

20.2. Катта темир йўл тугунларида УХМ тугун ва қўшни участкаларни саралаш ва бошқа станцияларини (бир ёки бир нечта бўлим чегараси ичида) тезкор режалаштириш ва бошқариш имкониятини, шунингдек, катта станциялар ва бошқа йўналиш бўлинмаларининг (локомотив ва вагон деполарининг) йирик ҳажмдаги маълумотлари қайта ишланишини таъминлаши лозим.

20.3. УХМ, одатда, бир сутка мобайнида 5 мингдан ортиқ вагонларни қайта ишлашга мўлжалланган саралаш станцияларида жойлаштирилиши лозим. Бошқа саралаш станцияларида, шунингдек, иш ҳажми катта участка ва оралик станцияларда ва йўналишдаги бўлинмаларда ахборотни тўплаш, қабул қилиш ва узатиш учун хоналар, шунингдек каналларни коммутациялаш ёки хабар узатиш ускуналари назарда тутилиши лозим.

20.4. Автоматлаштирилган тизим қурилмаларининг жойлаштирилиши, хоналар учун зарур майдонлар ва айрим объекларнинг жиҳозланиши “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ, буюртмачи вазирлик (идора)нинг махсус топшириғига бўйича ишлаб чиқиладиган темирйўл транспорти автоматлаштирилган бошқариш тизимлари (ТТАБТ) лойиҳалари билан белгиланиши лозим.

21. МАЪМУРИЙ БЎЛИНИШ. ТУРАР ЖОЙ ВА ЖАМОАТ БИНОЛАРИ

21.1. Темир йўлларнинг маъмурий бўлиниши темир йўллар ва уларнинг йўналишдаги бўлинмаларининг эксплуатация ишларини бошқариш, барча қурилмалар ва иншоотларни сақланиши ва таъмирланиши, шунингдек, ҳаракат таркибига хизмат кўрсатилиши учун энг яхши шароитларни таъминлаши лозим.

Темир йўлларни маъмурий бўлиш лойиҳаларида бошқарув ва эксплуатация ходимлари сонини қисқартириш ва меҳнат унумдорлигини ошириш мақсадида ишлаб чиқариш жараёнларини, йўлдаги ва бошқа йўналишдаги ишларни комплекс равишда механизациялаштириш ва автоматлаштириш назарда тутилиши лозим; бунда мавжуд маъмурий бўлиниш, яқин атрофдаги аҳоли пунктларининг жойлашуви, туташ темир йўл участкаларининг ёки хизмат кўрсатиладиган корхоналарнинг (шоҳобча йўлларидаги) турар жой, жамоат ва маъмурий бинолари мавжудлиги ҳисобга олинishi лозим.

Йўл масофаси, сигнализация ва алоқа масофаси, фуқаролик иншоотлари масофаси, электр таъминоти масофаси, шунингдек уларнинг йўналишдаги бўлинмалари ҳар бир йўлнинг бўлими чегараси ичида; одатда, идоралар, устахоналар ва ёрдамчи корхоналар бинолари, гаражлар ва алоҳида йўл

хизматларининг бошқа иншоотларининг ҳамда қурилмаларининг биноларини бирлаштирилишини ҳисобга олган ҳолда умумий чегараларда жойлаштириши лозим.

Йўл масофаси, фуқаролик иншоотлари, сигнализация ва алоқа, электр таъминоти масофаларининг узунлиги иш ҳажмига, техник жиҳозланишига ва маҳаллий шароитларга қараб белгиланиши лозим; бунда, йўл, сигнализация ва алоқа ҳамда электр таъминоти масофалари одатда 250 km дан ошмаслиги лозим.

Йўл ва даҳа (йўл бўлақлари) масофаси, сигнализация ва алоқа масофаси, фуқаролик иншоотлари ва бошқа йўналиш бўлинмалари масофаларининг идоровий биноларининг қурилиши, шунингдек, уларга тегишли эксплуатация-таъмирлаш ва ишлаб чиқариш базаларини санитар-маиший, гараж ва бошқа қурилмалари билан биргаликда қурилиши намунавий лойиҳаларга мувофиқ амалга оширилиши керак; бунда, темир йўлнинг комплекс қуришнинг ягона меъморий-режалаштириш композицияси таъминланиши лозим.

21.2. Турар-жой ва жамоат бинолари ва иншоотларини қуриш ҳажми маъмурий бўлинмалардаги ходимлар сонига боғлиқ равишда ва ушбу ҳудудда мавжуд турар-жой ва жамоат бинолари ва бошқа маҳаллий шароитларни ҳисобга олган ҳолда белгиланиши лозим.

Иккинчи йўлларни ва мавжуд темир йўллар (станциялар, деполар, СМБ, алоқа ва бошқа қурилмалар) кучайтирилиши (кайта қурилишини) лойиҳалашда турар-жой ва жамоат биноларини қуриш ҳажмини янги қувватлар ва қурилмаларни ишлаши учун зарур бўлган қўшимча ходимлар сонини ҳисобга олган ҳолда, шунингдек янги технологияларнинг жорий қилиниши муносабати билан бўшатиш турар-жой бинолари ва бошқа мақсадлар учун мўлжалланган биноларнинг майдонини ҳисобга олган ҳолда аниқланиши лозим.

21.3. Барча маъмурий бўлинмалар учун мўлжалланган турар жой ва жамоат бинолари ва иншоотлари станциялардаги аҳоли пунктларида жойлаштирилиши лозим.

Аҳоли пунктлари (қўрғонлар) орасидаги масофа поездлар ҳаракатининг ҳажмига, иқлим, топографик, геологик ва бошқа маҳаллий шароитларга қараб белгиланиши лозим. Бунда қўрғонларнинг жойлашуви ва маданий-маиший мақсадлар учун биноларни қуриш ҳажми туманни режалаштиришнинг схема ва лойиҳаларида назарда тутилган аҳоли пунктларининг жойлашуви билан боғлиқ бўлиши лозим. Янги линияларда қўрғонлар орасидаги масофа, одатда, 60 km дан ошмаслиги лозим.

Хизмат кўрсатиладиган ишлаб чиқариш бўлинмалари (насос станциялари, тортиш подстанциялари ва бошқалар) ёки қўриқланадиган иншоотлар (кўприклар, туннеллар, переездлар, кўчкини тўсиш жойлари ва бошқалар) энг яқин аҳоли пунктларидан 3 km дан кўпроқ масофада жойлашган бўлса, ушбу ишлаб чиқариш бўлинмаларига хизмат кўрсатадиган ишчилар ёки қўриқлаш пунктлари учун уй-жойларни тегишли асосларга қўра объектлар жойлашган ҳудудда жойлаштиришга йўл қўйилади.

21.4. Катта сунъий иншоотлар жойлашган жойларда ҳамда кўчки ва сел ювадиган участкаларда, иншоотларга хизмат кўрсатадиган ходимлар учун умумий майдони 16-25 м², кўрикланадиган ўтиш жойларида – переезд навбатчиси учун хоналар, кўрикланадиган кўприк ва туннелларда – кўриқчилар учун хоналар назарда тутилиши лозим.

Йўлларни таъмирловчи, сигнализация ва алоқа ва электрлаштириш ишлари билан шуғулланувчи ходимлар учун энг совуқ ойнанинг ўртача ҳарорати минус 10°С дан паст бўлган туманларда стационар ёки (автомобил йўллари мавжуд бўлса) кўчма исиниш жойлари назарда тутилиши лозим; бошқа ҳудудларда шамолдан ҳимоя қалқонлар ва ёгин-сочиндан, ёзда қуёш нурларидан муҳофазаловчи бошқа қурилмалар назарда тутилиши лозим.

21.5. Темирйўл транспорти ходимларининг (рўйхатдаги ходимлар сонига % ҳисобидан) турар-жой билан таъминоти умумий майдони қуйидагича назарда тутилиши лозим:

- аҳоли истиқомат қилувчи туманлардаги участка ва бошқа йирик станцияларда – 85 – 90, аҳоли яшамайдиган жойларда – 100;

- оралик станциялар, разъезд ва қувиб ўтиш жойларида – 100.

Ходимларнинг штатдаги сони амалдаги нормативларга мувофиқ қабул қилиниши лозим.

Турар-жой бинолари, Ўзбекистон Республикасида амал қиладиган меъёрларга мувофиқ, оилалира учун ҳар бир киши ҳисобига 14,5 м² умумий майдондан кам бўлмаган ва оиласи бўлмаганлар учун ётоқхона турар жойи 10-11 м² гача бўлган қулай хонадонлар билан жиҳозланиши лозим. Қўрғон аҳолисининг сони шаҳарни ташкил этадиган қисмига қараб, шаҳар ва қишлоқ аҳоли пунктларини режалаштириш-ривожлантириш меъёрлари ва қоидаларига мувофиқ белгиланади.

21.6. Шаҳарчалар ҳудудларини режалаштириш шаҳар ва қишлоқ аҳоли пунктларини режалаштириш ва ривожлантириш борасидаги меъёр ва қоидалар талабларига мувофиқ амалга оширилиши лозим.

Аҳоли пунктининг тури лойиҳалашга топшириқ билан белгиланади.

21.7. Касалхоналар ва шифохоналар учун тахминий лойиҳалаш кўрсаткичлари 21-жадвалга мувофиқ, санитария-эпидемиология станциялар учун эса – 22-жадвалга, савдо корхоналари, умумий овқатланиш ва маиший хизматлар учун – 23-жадвалга, умумтаълим мактаблари, болалар боғчалари, маданият ва санъат муассасалари ва бошқа маданий ва маиший хизмат кўрсатиш муассасалари учун – шаҳар ва қишлоқ аҳоли пунктларини режалаштириш ва ривожлантириш бўйича норма ва қоидаларга мувофиқ олиниши лозим.

21-23-жадвалда кўрсатилган одамлар сони деганда, темир йўл линиясининг хизмат кўрсатадиган қисмидаги ишчилар ва оилаларнинг оилалари билан тўлиқ таркиби назарда тутилади.

21-жадвал

Соғлиқни сақлаш муассасаси	Хизмат кўрсатиладиган темир йўл линиясининг узунлиги, км		Ҳисоб-китоб кўрсаткичлари
	Касалхона ёрдами	Амбулатория ёрдами	
Поликлиникали бўлим касалхонаси	300-400	50-100	Касалхона ҳар 1000 кишига 11 ўрин ҳисобидан ҳамда ихтисослаштирилган ёрдам кўрсатиш учун бўлим чегараларида яшовчи ҳар 1000 кишига қўшимча 3 та ўрин. Поликлиника йилига 1 киши 10 марта ташриф буюриши ҳисобидан.
Поликлиникали тугун касалхонаси	200-300	50-100	Касалхона ҳар 1000 кишига 11 ўрин ҳисобидан ҳамда ихтисослаштирилган ёрдам кўрсатиш учун бўлим чегараларида яшовчи ҳар 1000 кишига қўшимча 1 та ўрин, аммо камида 100 та ўрин. Поликлиника йилига 1 киши 8 марта ташриф буюриши ҳисобидан.
Йўналишдаги амбулатория	–	50-100	Аҳоли сони 1000-2500 кишигача бўлган аҳоли пунктлари учун йилига 1 киши 8 марта ташриф буюриши ҳисобидан.
Фельдшер-акушерлик пункти	–	–	Бошқа соғлиқни сақлаш муассасалари мавжуд бўлмаган ҳудудларда аҳолиси 300-500 кишилик аҳоли пунктида жойлашган станцияларнинг бирида назарда тутилади.

Изоҳлар: 1. Даволаш муассасалари жойлашган аҳоли пунктларида дорихоналар (одатда жамоат ёки турар-жой биноларига қурилган) назарда тутилмиши лозим.

2. Темир йўл транспорти корхоналарида, ёрдамчи бинолар ва саноат корхоналарининг хоналарини лойиҳалаш бўйича норма ва қоидалар талабларига биноан (шиловчилар сонига қараб) фелдшерлик ёки ишифокорлик саломатлик пунктлари назарда тутилмиши лозим.

22-жадвал

Санитария-эпидемиологик станциялар (СЭС)	Аҳоли, минг киши	СЭС сони	СЭС тоифаси
Йўлдаги	300гача	Бир йўлда битта	IV
	300 дан 400гача	Шунинг ўзи	III
	400 дан 500гача	Шунинг ўзи	III
	500дан кўп	Шунинг ўзи	II
Бўлимдаги	30гача	Йўл бўлими учун битта	IV
	30 дан 60гача	Шунинг ўзи	III
	60 дан 100гача	Шунинг ўзи	III
	500дан кўп	Шунинг ўзи	II
Йўналиш	30гача	Хизмат кўрсатиладиган темирйўл йўналишида битта	III
	30 дан 60гача	Шунинг ўзи	III
	60дан кўп	Шунинг ўзи	II

23-жадвал

Савдо, жамоат овқатланиш ва маиший хизмат корхоналари	Жойлашуви	Ҳисоб-китоб кўрсаткичлари
Оддий ассортиментдаги озиқ-овқат ва саноат моллари дўконлари	Ҳар бир станцияда; Аҳолиси 200 кишигача бўлган аҳоли пунктида.	36 м ² савдо майдони
Озиқ-овқат дўконлари	Ҳар бир станцияда; Аҳолиси 200 киши ва ундан ортиқ бўлган аҳоли пунктида	200 киши учун 18 м ² савдо майдони ҳисобидан, аммо камида 36 м ²
Ноозиқ-овқат дўконлар	Ҳар бир станцияда; Аҳолиси 200 киши ва ундан ортиқ бўлган аҳоли пунктида	200 киши учун 18 м ² савдо майдони ҳисобидан, аммо камида 36 м ²
Ошхоналар	Узел, саралаш ва бошқа станцияларда, шунингдек алоҳида корхоналарда (депо, участка, устахона, масофа, омборхона) ходимлар сони 150 нафар ва ундан кўп бўлса. Локомотив бригадасининг дам олиш уйларида 30 нафаргача бўлса.	100 нафар ишловчига 25та ўтириш жойи ҳисобидан 100 ўринга 50та ўтириш жойи ҳисобидан
Иссиқ овқат бериладиган ташқи буфетлар	Ходимлар сони 150 нафаргача бўлса (локомотив бригадасининг дам олиш уйларида 30 нафаргача)	8 нафар ишловчига 2 ўтириш жойи ҳисобидан
Механизациялаштирилган нон заводлари (новвойхоналар)	Участка ёки тугун станцияси қошида аҳоли пунктида	Бир суткада 1000 кишига 0,6 t нон маҳсулотлари ҳисобидан
Ун омборлари	Барча нон заводлар ва новвойхоналарда	20 кунлик ун захираси ҳисобидан, лекин камида 120 t
Сабзавот ва картошка сақлаш омборлари	Участка ёки тугун станциясидаги аҳоли пунктида	Ҳар 1000 кишига 70 t картошка ва 30 t сабзавот ҳисобида
Тузлаш-биғитиш пунктлари	Ишчи таъминоти бўлими (ИТБ – ОРС) ёки унинг филиали ишлайдиган чегараларда	Ҳар 1000 кишига 30 t тузлама ва сабзавот ҳисобидан
Совутгичлар	Ошхона ва озиқ-овқат дўконлари назарда тутилган жойларда	Ҳар 1000 кишига 10 t тез бузиладиган маҳсулотлар ҳисобидан, аммо камида 25 t
Совутгичли озиқ-овқат маҳсулотлари омборлари	Ишчи таъминоти бўлими (ИТБ – ОРС) ёки унинг филиали ишлайдиган чегараларда	1000 кишига 15 t маҳсулот ҳисобидан (жумладан, тез бузиладиган маҳсулотларни сақлаш учун 35%), аммо камида 250 t ҳисобидан
Совутгичли мева сақлаш омборлари	Шунинг ўзи	Ҳар 1000 кишига 15 t мева ҳисобидан
Саноат моллари омборлари	Шунинг ўзи	Ҳар 1000 кишига 100 м ² омбор майдони ҳисобидан, аммо камида 600 м ²

Алкоголсиз ичимлик чиқариш цехи	Аҳолиси 2000 кишидан иборат қишлоқда ва бошқалар (ҳар бир йўналишда 200 km. гача масофада темир йўл линиясига туташган аҳоли пунктларини ҳисобга олган ҳолда)	1000 кишига йил давомида 3000 декалитр ҳисобидан
Аҳолига маиший хизмат кўрсатиш комбинатлари (устахоналари): а) кийим-бош тикиш б) пойафзал таъмирлаш с) кийим таъмирлаш д) кичик хўжалик анжомларини таъмирлаш учун	Аҳоли сони 500 киши ва ундан кўп бўлган аҳоли пунктларида (ҳар бир томонга 100 km масофада темир йўл линиясига туташган аҳоли пунктларини ҳисобга олган ҳолда) Шунинг ўзи Шунинг ўзи Шунинг ўзи	300 кишига бита иш жойи ҳисобидан Шунинг ўзи Шунинг ўзи Шунинг ўзи
Саргарошхоналар	300 кишилиқ аҳоли пунктларида ва бошқалар	Шунинг ўзи
Ҳаммомлар	Барча аҳоли пунктларида	Аҳолиси 500 кишидан ортиқ бўлган аҳоли пунктларида 100 кишига битта жой ва аҳолиси 500 кишигача бўлган аҳоли пунктларида 65 кишига битта жой, аммо камида 5 та жой ҳисобида
Механизациялашган кир ювиш масканлари	Аҳоли сони 1000 киши ва ундан кўп бўлган аҳоли пунктларида	Йилига 100 кишига 4 t ювиладиган кийим-чойшаб ҳисобида
Сафарга келганлар учун уйлар	Йўл бўлини учун битта	Ҳар 300 кишига 2 ўрин ҳисобида
Телевизорлар, радио ва фототехника жиҳозларини ишлатиш ва таъмирлаш ательеси	Йўл бўлини учун битта	Ҳар 1000 кишига 3 иш жойи ҳисобида
<p>Изоҳлар:</p> <p>1. Аҳолиси 300 кишигача бўлган аҳоли пунктларида аҳолига маиший хизматларни кўчма воситалар ёрдамида кўрсатишга йўл қўйилади.</p> <p>2. Озиқ-овқат ва саноат моллари омборхоналари, нон заводлари ва нонвойхоналар, сабзавот омборлари, картошка омборлари ва тузлаш-бижигитиш пунктлари автомобил ва одатда шохобча темир йўлларга эга бўлиши лозим.</p> <p>3. Механизациялаштирилган нон заводлари (новвойхоналар), ун дўконлари ва алкогольсиз ичимликлар ишлаб чиқарадиган цехларининг яқин аҳоли пунктларида жойлашган бундай корхоналар мавжуд бўлмаганда ёки улардан фойдаланиш имкони бўлмаганда назарда тутилмиши лозим.</p>		

МУНДАРИЖА

1. УМУМИЙ ҚОИДАЛАР	3
2. ЙЎЛНИНГ БЎЙЛАМА ПРОФИЛИ ВА ПЛАНИ. АЖРАТИШ ПУНКТЛАРИ ИНИ ЖОЙЛАШТИРИШ. ПЕРЕГОНЛАРДА ЙЎЛНИНГ БЎЙЛАМА ПРОФИЛИ	9
Перегонларда йўлнинг режаси	16
Ажратиш пунктлариини жойлаштириш	22
Ажратиш пунктларида йўлларнинг бўйлама профили ва плани ...	24
3. ЕР ПОЛОТНОСИ	30
4. ЙЎЛНИНГ ЮҚОРИ ҚУРИЛМАСИ. ПЕРЕГОНЛАРДА ЙЎЛНИНГ ЮҚОРИ ҚУРИЛМАСИ	41
Станциялардаги йўлнинг юқори қурилмаси	43
Кўприкларда (йўл ўтказмалари, эстакадалар, виадукларда) ва туннелларда (галереяларда) йўлнинг устки тузилмаси	46
5. ЙЎЛ ВА ИНШОТЛАРНИ УЮМЛАРДАН ҲИМОЯ ҚИЛИШ. ЕРЛАРНИНГ АЖРАТИШ ПОЛОСАЛАРИ	48
6. КЎПРИКЛАР ВА ҚУВУРЛАР	51
7. ТУННЕЛЛАР	54
8. СТАНЦИЯЛАР ВА ТУГУНЛАР	56
9. УЛАНИШЛАР ВА КЕСИШМАЛАР	65
10. ЙЎЛ ХЎЖАЛИГИ	67
11. ЙЎЛОВЧИЛАР ХЎЖАЛИГИ	68
12. ЮК ХЎЖАЛИГИ	73
13. ЛОКОМОТИВ ХЎЖАЛИГИ	77
14. ВАГОН ХЎЖАЛИГИ	81
15. СУВ ТАЪМИНОТИ, КАНАЛИЗАЦИЯ ВА ИССИҚЛИК ТАЪМИНОТИ	85
16. ЭЛЕКТРЛАШТИРИШ	87
17. ЭНЕРГЕТИКА ХЎЖАЛИГИ	95
19. АЛОҚА	107
20. ТЕМИР ЙЎЛ ТРАНСПОРТИНИ АВТОМАТЛАШТИРИЛГАН БОШҚАРИШ ТИЗИМИ	109
21. МАЪМУРИЙ БЎЛИНИШ. ТУРАР ЖОЙ ВА ЖАМОАТ БИНОЛАРИ	110

