МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (МИНТРАНС РОССИИ)

П Р И К А З

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО
Регистрационный № 69324
от "20" июля 2022 г.

23 июня 2022 г. Москва № 250

Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации

В соответствии с абзацем первым пункта 1 статьи 17 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2011, № 30, ст. 4596; 2019, № 30, ст. 4135), подпунктом 5.2.37 пункта 5 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 32, ст. 3342), п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить прилагаемые Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации.

2. Признать утратившими силу:

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286 «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 28 января 2011 г., регистрационный № 19627);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 12 августа 2011 г. № 210 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 8 сентября 2011 г., регистрационный № 21758);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 4 июня 2012 г. № 162 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован

Министерством юстиции Российской Федерации 28 июня 2012 г., регистрационный № 24735);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 13 июня 2012 г. № 164 «О внесении изменения в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 18 июня 2012 г., регистрационный № 24613);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 30 марта 2015 г. № 57 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 23 апреля 2015 г., регистрационный № 37020);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 9 ноября 2015 г. № 330 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 4 декабря 2015 г., регистрационный № 39978);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 25 декабря 2015 г. № 382 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 31 декабря 2015 г., регистрационный № 40409);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 3 июня 2016 г. № 145 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 29 июня 2016 г., регистрационный № 42676);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 1 сентября 2016 г. № 257 «О внесении изменений в приложение № 5 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 3 ноября 2016 г., регистрационный № 44248);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 30 января 2018 г. № 36 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта

Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 11 апреля 2018 г., регистрационный № 50716);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 9 февраля 2018 г. № 54 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 3 мая 2018 г., регистрационный № 50958);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 5 октября 2018 г. № 349 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 6 декабря 2018 г., регистрационный № 52897);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 25 декабря 2018 г. № 472 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 12 июля 2019 г., регистрационный № 55235).

3. Настоящий приказ вступает в силу с 1 августа 2022 г. и действует шесть лет со дня его вступления в силу.

Министр В.Г. Савельев

Федорчук Александр Александрович
8 499 495 05 40

УТВЕРЖДЕНЫ
приказом Минтранса России
от 23 июня 2022 г. № 250

ПРАВИЛА
технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации

I. Общие положения

1. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее – Правила) устанавливают систему организации движения поездов, требования к технической эксплуатации сооружений и устройств инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования [1] (далее – инфраструктура), железнодорожных путей необщего пользования[2], железнодорожного подвижного состава [3] и определяют обязанности работников железнодорожного транспорта общего[4] и необщего пользования[5] (далее – железнодорожный транспорт, работники железнодорожного транспорта соответственно).

2. Правила и приложения к ним обязательны для выполнения всеми организациями и индивидуальными предпринимателями, выполняющими работы (оказывающие услуги) для пользователей услугами железнодорожного транспорта[6], связанные с организацией и (или) осуществлением перевозочного процесса[7], работы (услуги), связанные с техническим обслуживанием и ремонтом железнодорожных путей, сооружений и устройств инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования и находящихся на них сооружений и устройств, железнодорожного подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте, охраной объектов железнодорожного транспорта и грузов, и работниками железнодорожного транспорта.

---

[1] Абзац четвертый пункта 1 статьи 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2018, № 32, ст. 5105) (далее – Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации).

[2] Абзац шестой пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

[3] Абзац седьмой пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

[4] Абзац второй пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

[5] Абзац третий пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

[6] Абзац девятый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

[7] Абзац восьмой пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

3. Требования к видимым и звуковым сигналам для обеспечения безотказной[8] и безопасной работы железнодорожного транспорта, типы сигнальных приборов для передачи сигналов на железнодорожном транспорте приведены в Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам.

4. Правила приема, отправления и пропуска поездов[9], выполнения маневровой работы и закрепления железнодорожного подвижного состава, правила приема и отправления поездов в условиях выполнения ремонтно-строительных работ, порядок назначения поездов и выполнения поездной и маневровой работы, приведены в Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам.

II. Обязанности работников железнодорожного транспорта

5. Работники железнодорожного транспорта в соответствии со своими должностными обязанностями должны обеспечивать выполнение Правил и приложений к ним, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Соблюдение требований Правил работниками железнодорожного транспорта обеспечивается организациями железнодорожного транспорта и индивидуальными предпринимателями, выполняющими функции работодателя по отношению к указанным работникам.

6. Ответственными за содержание и (или) исправное техническое состояние железнодорожных путей, сооружений и устройств железнодорожного транспорта с обеспечением периодичности выполнения ремонтов, установленных нормативной технической документацией, являются работники железнодорожного транспорта, непосредственно их обслуживающие.

Работники железнодорожного транспорта в соответствии с должностными обязанностями должны знать правила эксплуатации технических средств и состояние сооружений и устройств, систематически проверять их и содержать в

---

[8] Подпункт 6 пункта 3 ГОСТ Р 27.102-2021 «Национальный стандарт Российской Федерации. Надежность в технике. Надежность объекта. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 8 октября 2021 г. № 1104-ст (М., «ФГБУ «РСТ», 2021) (далее – ГОСТ Р 27.102-2021).

[9] Абзац тридцать пятый пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза http://www.tsouz.ru/, 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г. (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 7, ст. 632), Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 40, ст. 5310) (далее – ТР ТС 001/2011).

исправном [10] и (или) работоспособном [11] техническом состоянии [12], выполнять техническое обслуживание и ремонт в соответствии с ремонтной [13] и эксплуатационной документацией [14], соблюдать метрологические требования, установленные Федеральным законом от 26 июня 2008 г. № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений»[15].

7. Работники железнодорожного транспорта обязаны соблюдать правила и нормы по охране труда, промышленной, экологической, пожарной безопасности, санитарно-эпидемиологические правила и нормативы в соответствии со своими должностными обязанностями и должностными инструкциями.

Работники железнодорожного транспорта обязаны незамедлительно оповещать любыми доступными средствами связи руководителя о ситуациях, представляющих угрозу жизни и здоровью людей, сохранности имущества работодателя[16].

8. В случаях обнаружения неисправностей, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения, а также при проследовании поезда без установленных в приложении № 1 к Правилам поездных сигналов, работники железнодорожного транспорта, обнаружившие такую неисправность или отсутствие установленных в приложении № 1 к Правилам поездных сигналов, обязаны подавать сигнал остановки поезду, маневрирующему составу или отдельно идущему локомотиву в соответствии с приложением № 1 к Правилам, принимать незамедлительные меры к его остановке, устранению неисправности и (или) к ограждению опасного места в соответствии с приложением № 1 к Правилам и (или) сообщить дежурному по ближайшей железнодорожной станции[17].

9. Доступ на локомотивы, в кабины управления мотор-вагонного подвижного состава [18], к специальному самоходному подвижному составу [19], к сигналам,

---

[10] Подпункт 12 пункта 3 ГОСТ Р 27.102-2021.
[11] Подпункт 14 пункта 3 ГОСТ Р 27.102-2021.
[12] Подпункт 22 пункта 3 ГОСТ Р 27.102-2021
[13] Абзац тридцатый пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 003/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза http://www.tsouz.ru/, 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г., Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (далее – ТР ТС 003/2011).
[14] Абзац пятьдесят четвертый пункта 4 ТР ТС 003/2011.
[15] Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 26, ст. 3021; 2021, № 24, ст. 4188.
[16] Абзац восьмой части второй статьи 21 Трудового кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 3; 2006, № 27, ст. 2878).
[17] Абзац одиннадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.
[18] Абзац двадцать шестой пункта 4 ТР ТС 001/2011.
[19] Подпункт 3.2.22 пункта 3 ГОСТ 34056-2017 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Состав подвижной. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 231-ст (М., «Стандартинформ», 2017) (далее – ГОСТ 34056-2017).

железнодорожным стрелкам[20] (далее – стрелка), аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в помещения, из которых производится управление сигналами и указанными устройствами, имеют работники железнодорожного транспорта, в случае, если нахождение работников железнодорожного транспорта на указанных объектах предусмотрено их должностными обязанностями. Запрещается доступ посторонних лиц на указанные в настоящем пункте объекты.

Переводить стрелки, управлять сигналами, аппаратами, механизмами и устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения и эксплуатацией железнодорожного транспорта, разрешается работникам железнодорожного транспорта в соответствии с их должностными обязанностями.

Работники железнодорожного транспорта допускаются к управлению локомотивами, мотор-вагонным подвижным составом, специальным самоходным подвижным составом при исполнении служебных обязанностей в порядке, устанавливаемом работодателем в соответствии с требованиями, установленными на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования при наличии свидетельства, выданного в соответствии с Порядком выдачи свидетельства, подтверждающего право на управление курсирующими по железнодорожным путям локомотивом, мотор-вагонным подвижным составом и (или) специальным самоходным подвижным составом, приостановления действия и аннулирования указанного свидетельства, а также требований к его оформлению, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 августа 2019 г. № 273[21].

Допуск к управлению локомотивами, мотор-вагонным подвижным составом, самоходным специальным подвижным составом, сигналами, аппаратами, механизмами и устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, к переводу стрелок работников железнодорожного транспорта, проходящих стажировку и лиц, проходящих профессиональное обучение по профессиям, связанным с безопасностью движения поездов и управлением локомотивами, мотор-вагонным, специальным самоходным подвижным составом, осуществляется в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (далее – владелец инфраструктуры) [22] (владельца

---

[20] Подпункт 25 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 27 ноября 2009 г. № 523-ст (М., «Стандартинформ», 2010), с изменением ГОСТ Р 53431-2009 «Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения» (М., «Стандартинформ», 2012) (далее – ГОСТ Р 53431-2009).

[21] Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 7 октября 2019 г., регистрационный № 56154.

[22] Абзац десятый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

железнодорожных путей необщего пользования[23]) и должен включать в себя требования, содержащиеся в статьях 25 и 25.1 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»[24].

10. В соответствии с пунктом 3 статьи 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»[25] лица, принимаемые на работу, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, и работники, выполняющие такую работу и (или) подвергающиеся воздействию вредных и опасных производственных факторов, проходят за счет средств работодателей обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (в течение трудовой деятельности) медицинские осмотры, включающие в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов в соответствии с Порядком проведения обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров на железнодорожном транспорте, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19 октября 2020 г. № 428[26].

Работники железнодорожного транспорта, которые осуществляют производственную деятельность, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой проходят обязательные предрейсовые или предсменные медицинские осмотры, а также по требованию работодателей медицинское освидетельствование на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения)[27].

В соответствии с требованиями абзаца второго части первой статьи 76 Трудового кодекса Российской Федерации [28] работники железнодорожного транспорта, находящиеся в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения, отстраняются от работы.

11. Работники железнодорожного транспорта, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования, должны проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний Правил, инструкций по организации движения поездов и маневровой работы, по сигнализации на железнодорожном транспорте, и иных

---

[23] Абзац четырнадцатый статьи 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170) (далее – Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»).

[24] Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2019, № 30, ст. 4135.

[25] Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2015, № 29, ст. 4356.

[26] Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 27 ноября 2020 г., регистрационный № 61125. В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 19 октября 2020 г. № 428 данный акт действует до 1 января 2027 г.

[27] Абзац третий пункта 3 статьи 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

[28] Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, №1, ст. 3.

нормативных правовых актов федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта[29].

Работники железнодорожного транспорта, ответственные за погрузку, размещение, крепление грузов в вагонах, контейнерах и выгрузку грузов, должны проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний технических условий размещения и крепления грузов в железнодорожном подвижном составе[30].

Работники железнодорожного транспорта, не прошедшие аттестацию, не допускаются к выполнению определенных в настоящем пункте работ.

Проведение указанных аттестаций осуществляется в соответствии с пунктом 4 статьи 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»[31].

III. Организация эксплуатации технологических систем, сооружений, устройств и объектов технического назначения железнодорожного транспорта

12. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) должен обеспечивать безопасную эксплуатацию сооружений, устройств и объектов железнодорожного транспорта.

13. Сооружения, устройства, механизмы и оборудование железнодорожного транспорта должны соответствовать утвержденной проектной[32], конструкторской и эксплуатационной документации[33]. Владелец сооружений, устройств, механизмов и оборудования железнодорожного транспорта должен иметь на них техническую документацию.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожного пути необщего пользования) должен иметь:

ремонтную и эксплуатационную документацию на железнодорожные пути, сооружения и устройства;

масштабные и схематические планы железнодорожных станций[34], продольные профили всех главных, станционных железнодорожных путей[35] и сортировочных

---

[29] Абзац второй пункта 4 статьи 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

[30] Абзац третий пункта 4 статьи 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

[31] Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2013, № 27, ст. 3477.

[32] Подпункт 3.1. пункта 3 ГОСТ Р 21.001-2021 «Национальный стандарт Российской Федерации. Система проектной документации для строительства. Общие положения», введенного в действие приказом Росстандарта от 10 декабря 2021 г. № 1762-ст (М., «ФГБУ «РСТ», 2022).

[33] Пункт 3.1.1 пункта 3 ГОСТ Р 2.601-2019 «Национальный стандарт. Единая система конструкторской документации. Эксплуатационные документы», введенного в действие приказом Росстандарта от 29 апреля 2019 г. № 177-ст (М., «Стандартинформ», 2019).

[34] Абзац одиннадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

[35] Подпункт 14 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

горок[36], расположенных на принадлежащих им железнодорожных путях, а владелец инфраструктуры, в том числе железнодорожных путей необщего пользования, на которых обращаются его локомотивы.

Размещение и техническое оснащение эксплуатационных и ремонтных локомотивных, мотор-вагонных депо, пунктов технического обслуживания локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, мастерских, экипировочных устройств и других сооружений и устройств, предназначенных для обслуживания локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, осуществляется таким образом, чтобы были обеспечены установленные размеры движения поездов, эффективное использование локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, качественный ремонт и техническое обслуживание, рациональное использование материальных ресурсов, экологическую безопасность и безопасные условия труда, а также условия для тушения пожаров, проведения аварийно-спасательных работ в железнодорожном подвижном составе и на стационарных объектах железнодорожного транспорта, ликвидации аварийных ситуаций с железнодорожным подвижным составом, перевозящим опасные грузы.

Размещение и техническое оснащение эксплуатационных и ремонтных вагонных депо, пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов, промывочно-пропарочных станций и других сооружений и устройств вагонного хозяйства осуществляется таким образом, чтобы были произведены качественный ремонт и техническое обслуживание, рационально использовались материальные ресурсы, обеспечивались экологическая безопасность, безопасные условия труда, условия для проведения работ по тушению пожаров и ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами.

14. Порядок оформления, заполнения, передачи бланков и документов, связанных с эксплуатацией, обслуживанием, ремонтом объектов инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования, организацией движения поездов и маневровой работы, их хранения, в том числе с использованием автоматизированных систем, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

15. Сооружения и устройства инфраструктуры должны содержаться в техническом состоянии, обеспечивающем пропуск поездов с допустимой скоростью движения[37], но не более конструкционной скорости[38].

---

[36] Подпункт 15 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[37] Подпункт 2.2.35 пункта 2 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г. № 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее – ГОСТ 34530-2019).

На железнодорожных путях общего пользования, отнесенных к малоинтенсивным линиям (участкам) в соответствии с Критериями отнесения железнодорожных путей общего пользования к малоинтенсивным линиям (участкам), утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 27 марта 2018 г № 330[39], сооружения и устройства инфраструктуры должны обеспечивать пропуск поездов и скоростями, установленными локальными нормативными актами владельца инфраструктуры, но не более указанных в настоящем пункте.

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, а также на малоинтенсивных участках, железнодорожных станциях, на которых отменены дежурства дежурных по железнодорожным станциям, порядок движения поездов, обслуживаемых машинистом без помощника машиниста, а также перечень таких участков устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На участках с особо интенсивным движением поездов[40], не оборудованных диспетчерской централизацией, вождение поездов машинистом без помощника машиниста допускается при наличии дежурных по железнодорожным станциям

Конструкция и состояние железнодорожных путей необщего пользования, примыкающих непосредственно или через другие железнодорожные пути необщего пользования к железнодорожным путям общего пользования, должны обеспечивать пропуск вагонов с допустимыми на железнодорожных путях общего пользования[41] нормами погонных нагрузок, предельно допустимых сил по воздействию на железнодорожный путь, расчетных осевых нагрузок [42], а также пропуск железнодорожного подвижного состава, предназначенного для обслуживания железнодорожных путей необщего пользования.

В зависимости от конструкции и технического состояния конкретных участков железнодорожных путей общего и необщего пользования их владельцами устанавливаются скорости, соответствующие состоянию сооружений и устройств на этих участках.

16. Сооружения и устройства железнодорожного транспорта должны удовлетворять требованиям габаритов приближения строений[43] $С^{44}$, $С_п^{45}$, $С_{250}^{46}$,

---

[38] Подпункт 2.2.34 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

[39] Собрание законодательства Российской Федерации, 2018, № 14, ст. 1980.

[40] Подпункт 2.12.38 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г., № 748-ст (М., Стандартинформ, 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения»(«ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее – ГОСТ 34530-2019).

[41] Абзац пятый статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

[42] Подпункт «и» пункта 13 ТР ТС 001/2011.

[43] Абзац восьмой пункта 4 ТР ТС 003/2011.

1-СМ[47].

Габариты приближения строений должны соблюдаться у всех эксплуатируемых железнодорожных путей общего и необщего пользования, сооружений и устройств, ранее приведенных к указанным в настоящем пункте габаритам.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) формирует перечень негабаритных мест, подлежащих приведению в соответствие с Правилами, осуществляют проверки габаритов сооружений и устройств и устранения негабаритных мест.

Запрещается нарушать габариты приближения строений при проведении любых ремонтных, строительных и других работ, за исключением случаев полного закрытия движения по железнодорожному пути, габарит которого нарушается, на период проведения работ.

17. На прямых участках перегонов расстояние между осями первого и второго главных путей, а также третьего и четвертого главных путей должно быть не менее 4100 мм.

Расстояние между осями второго и третьего главных железнодорожных путей на прямых участках перегонов должно быть не менее 10000 мм – при скорости движения по любому из смежных путей свыше 140 км/ч, не менее 8000 мм – при скорости движения не выше 140 км/ч, а в сложных топографических, инженерно-геологических, планировочных и других местных условиях, когда применение основных норм проектирования вызывает значительное увеличение объема строительно-монтажных работ на существующих линиях необходимость переустройства земляного полотна, станционных железнодорожных путей и искусственных сооружений, сноса капитальных строений (далее – трудные условия) – не менее 6000 мм с соответствующим снижением скорости до 90 км/ч и менее.

До реконструкции железнодорожной линии допускается сохранять расстояние между осями второго и третьего главных железнодорожных путей не менее 5000 мм с соответствующим снижением скорости до 90 км/ч и менее.

Расстояние между осями смежных железнодорожных путей на железнодорожных станциях, прямых участках должно быть не менее 4800 мм, на второстепенных железнодорожных путях (железнодорожные пути стоянки

---

[44] Подпункт 3.2 пункта 3 ГОСТ 9238-2013 «Межгосударственный стандарт. Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений», введенного в действие приказом Росстандарта от 22 ноября 2013 г. № 1608-ст (М., «Стандартинформ», 2014), с изменениями ГОСТ 9238-2013 «Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений» («ИУС «Национальные стандарты», 2015, № 6), ГОСТ 9238-2013 «Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 1) (далее – ГОСТ 9338-2013).

[45] Абзац четвертый подпункта 3.2 пункта 3 ГОСТ 9238-2013.

[46] Абзац пятый подпункта 3.2 пункта 3 ГОСТ 9238-2013.

[47] Абзац шестой подпункта 3.2 пункта 3 ГОСТ 9238-2013.

железнодорожного подвижного состава, железнодорожные пути грузовых дворов) и железнодорожных путях грузовых районов – не менее 4500 мм.

До реконструкции путевого развития действующих железнодорожных станций допускается сохранять расстояние между осями смежных железнодорожных путей менее установленного настоящим пунктом, но не менее 4100 мм, а также сохранять при расположении главных железнодорожных путей на железнодорожных станциях крайними, расстояние между ними не менее 4100 мм.

Расстояние между осями железнодорожных путей, предназначенных для непосредственной перегрузки грузов, контейнеров из вагона в вагон, может составлять не менее 3600 мм.

Расстояние между осями смежных железнодорожных путей на станциях железнодорожных путей необщего пользования на прямых участках железнодорожных путей должно быть не менее 4100 мм.

Горизонтальные расстояния на кривых участках между осями смежных железнодорожных путей и между осью железнодорожного пути и габаритом приближения строений на перегонах и железнодорожных станциях должно соответствовать проектной документации (для вновь строящихся и реконструируемых железнодорожных линий) и требованиям габаритов железнодорожного подвижного состава[48] и приближения строений[49].

18. Пассажирские и грузовые платформы, расположенные на железнодорожных линиях со смешанным движением пассажирских[50] и грузовых поездов[51] на прямых участках, должны соответствовать габариту приближения строений.

В процессе эксплуатации пассажирских платформ с номинальной высотой 1300, 1100, 550 и 200 мм допускается изменение их высоты от уровня головок рельсов[52] до 20 мм в сторону увеличения (кроме пассажирских платформ с высотой 1300 мм) и до 50 мм в сторону уменьшения.

Порядок эксплуатации и содержание платформ с номинальной высотой 1300 мм устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

В процессе эксплуатации пассажирских платформ с номинальными значениями высоты 1300, 1100, 550 мм и расстояния от оси железнодорожного пути 1920 мм, и пассажирских платформ с номинальными значениями высоты 200 мм и

---

[48] Подпункт 2.1 пункта 2 ГОСТ 9238-2013.
[49] Подпункт 2.2 пункта 2 ГОСТ 9238-2013.
[50] Подпункт 2.12.10 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.
[51] Подпункт 2.12.28 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.
[52] Подпункт 64 пункта 4 ГОСТ Р 50542-93 «Государственный стандарт Российской Федерации. Изделия из черных металлов для верхнего строения рельсовых путей. Термины и определения», введенного в действие постановлением Госстандарта России от 30 марта 1993 г. № 97 (М., «Стандартинформ», 2006) (далее – ГОСТ Р 50542-93).

расстояния от оси железнодорожного пути 1745 мм допускается изменение установленных габаритом приближения строений расстояний от оси железнодорожного пути до 30 мм в сторону увеличения и до 25 мм в сторону уменьшения.

Существующие пассажирские платформы с номинальной высотой 200 мм разрешается эксплуатировать до их переустройства, если высота таких платформ не превышает 270 мм при расстоянии от оси пути не менее 1425 мм.

На пассажирских остановочных пунктах владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) должны обеспечивать освещение мест посадки пассажиров в вагоны и высадки из вагонов и помещения для пассажиров.

19. Пассажирские платформы, расположенные у железнодорожных путей общего пользования, по которым пропускаются пассажирские поезда со скоростью более 200 км/ч, оборудуются владельцем инфраструктуры защитными ограждениями пассажиров от воздушного удара на расстоянии не менее 2 м от края высокой платформы и не менее 2,3 м от края низкой платформы[53].

Владельцем инфраструктуры на расстоянии не менее 2 м от края платформы со стороны движения скоростного[54] или высокоскоростного пассажирского поезда[55] наносится линия, обозначающая границу опасной зоны.

20. Железнодорожные линии на участках обращения пассажирских поездов со скоростями более 160 км/ч должны быть ограждены владельцем инфраструктуры. Ограждения не устанавливаются в местах, где доступ к железнодорожному полотну ограничен естественными и (или) искусственными препятствиями. Требования к ограждениям на указанных железнодорожных линиях устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

21. Элементы железнодорожного подвижного состава не должны нарушать габарит железнодорожного подвижного состава[56].

Грузы, контейнеры (груженые или порожние) размещаются и закрепляются в железнодорожном подвижном составе в соответствии с техническими условиями размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах[57].

Для проверки соответствия внешних границ погруженного на открытый железнодорожный подвижной состав груза габариту погрузки в местах массовой погрузки (более 100 вагонов в сутки) устанавливаются контрольно-габаритные устройства [58]. Все средства измерений и контроля технических параметров

---

[53] Подпункт 5.5.1 пункта 5 ГОСТ 9238-2013.
[54] Подпункт 2.12.17 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.
[55] Подпункт 2.12.18 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.
[56] Абзац девятый пункта 4 ТР ТС 001/2011.
[57] Часть вторая статьи 23 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170).
[58] Подпункт 94 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

сооружений и устройств железнодорожного транспорта, а также железнодорожного подвижного состава, применяемые на железнодорожном транспорте должны соответствовать Федеральному закону от 26 июня 2008 г. № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений» [59].

Возможность пропуска транспортного средства по условиям габаритов проводов, расположенных на опорах контактной сети и воздушных линий электропередачи на железнодорожных переездах, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

22. Грузы, выгруженные из вагонов или контейнеров либо подготовленные к погрузке в вагоны или контейнеры около железнодорожного пути, размещаются так, чтобы габарит приближения строений не нарушался, и закрепляются от самопроизвольного перемещения.

Грузы (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при высоте до 1,2 м должны находиться не ближе 2 м от наружной грани головки крайнего рельса, а при большей высоте – не ближе 2,5 м.

Выгруженные из вагона или подготовленные к погрузке в вагон багаж [60], почтово-багажные тележки или грузы, находящиеся на пассажирских платформах, расположенных у железнодорожного пути, по которому пропускается скоростной [61] или высокоскоростной железнодорожный подвижной состав [62], размещаются на расстоянии не менее 2 м от края платформы этого железнодорожного пути с закрепленными почтово-багажными тележками.

23. Путевое развитие и техническое оснащение железнодорожной станции осуществляется таким образом, чтобы обеспечивалось движение поездов, выполнение норм времени на операции по приему и отправлению поездов, посадке и высадке пассажиров, погрузке, выгрузке грузов, багажа и грузобагажа, техническому обслуживанию и осмотру железнодорожных составов и вагонов, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, пожарную безопасность, безопасные условия труда.

24. Железнодорожные станции оборудуются железнодорожной электросвязью [63] (далее – технологическая электросвязь), виды которой установлены

---

[59] Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 26, ст. 3021; 2021, № 24, ст. 4188.

[60] Абзац девятый статьи 2 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170).

[61] Абзац сороковой пункта 4 ТР ТС 001/2011.

[62] Абзац десятый пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» ТР ТС 002/2011, принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза http://www.tsouz.ru, 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г., Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе (далее – ТР ТС 002/2011).

[63] Абзац двенадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

в пункте 105 Правил.

В зависимости от объема работы железнодорожные станции оборудуются автоматизированными системами управления, информационно-вычислительной сетью инфраструктуры, устройствами для приема и транспортировки перевозочных документов и централизованного ограждения составов поездов, проходящих техническое обслуживание, осмотр и ремонт вагонов.

25. На железнодорожных станциях должны освещаться:

здания и сооружения, предназначенные для обслуживания пассажиров;

железнодорожные пути и парки приема и отправления поездов, производства погрузочно-выгрузочной, маневровой работы, экипировки, технического обслуживания и ремонта железнодорожного подвижного состава;

территории грузовых районов, контейнерные площадки, сортировочные платформы, вагонные весы, смотровые вышки, габаритные ворота, устройства автоматического выявления коммерческих неисправностей поездов и вагонов;

сбрасывающие башмаки, сбрасывающие остряки, сбрасывающие стрелки[64], стационарные устройства для закрепления вагонов;

места встречи поездов работниками железнодорожного транспорта;

стрелочные горловины, склады, пешеходные переходы;

указатели устройств сбрасывания, путевого заграждения, стационарных устройств для закрепления вагонов, гидравлических колонок;

сигнальные приборы на железнодорожных путях локомотивного, вагонного, путевого и других хозяйств.

Железнодорожные переезды должны освещаться на станциях и на перегонах.

Освещение осуществляется в целях обеспечения безопасности движения поездов и маневровых передвижений, безопасности пассажиров при посадке в вагоны и высадке из вагонов, бесперебойной и безопасной работы обслуживающего персонала, охраны грузов, багажа и грузобагажа.

Наружное освещение не должно влиять на отчетливую видимость сигнальных огней.

До реконструкции указанных объектов допускается их эксплуатация с действующими параметрами освещенности.

26. Горки сортировочной станции [65] (далее – сортировочные горки) оборудуются светофорной сигнализацией, станционной радиосвязью и устройствами двусторонней парковой связи.

Сортировочные горки в зависимости от объема работы оборудуются устройствами механизации и автоматизации роспуска вагонов, горочной

---

[64] Подпункт «д» пункта 31 ТР ТС 003/2011.

[65] Подпункт 2.11.10 пункта 2.11 ГОСТ 34530-2019.

централизацией стрелок, горочной автоматической локомотивной сигнализацией[66] и устройствами для передачи и пересылки необходимых документов. Все стрелки, включаемые в горочную централизацию, оборудуются устройствами механизированной очистки или снеготаяния.

На железнодорожных станциях с автоматизированными и механизированными горками должны быть оборудованы мастерские и механизированные площадки для технического обслуживания и ремонта горочного оборудования.

27. Сооружения, устройства, места выполнения приема к перевозке, сортировки и выдачи грузов на железнодорожных станциях и железнодорожных путях необщего пользования, предназначенные для выполнения грузовых операций, должны быть в состоянии, обеспечивающем сохранность грузов, железнодорожного подвижного состава и безопасное выполнение грузовых операций.

Помещения для работников железнодорожного транспорта, обслуживающих грузоотправителей и грузополучателей должны быть в состоянии, обеспечивающем выполнение операций по приему к перевозке, сортировке и выдаче грузов.

Железнодорожные станции в местах выполнения грузовой работы оборудуются устройствами посекционного отключения напряжения в контактной сети железнодорожного пути для проведения осмотра грузовых поездов в коммерческом отношении.

28. Вагонные весы (автоматического[67] и неавтоматического[68] действия) и иные устройства автоматического выявления непригодных в коммерческом отношении[69] вагонов и поездов могут устанавливаться в местах, определяемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Технические средства коммерческого осмотра (вагонные весы, автоматизированные системы коммерческого осмотра поездов и вагонов, посты автоматизированного приема и диагностики подвижного состава на сортировочных станциях), установленные на железнодорожных путях общего пользования, должны

---

[66] Абзац второй пункта 4 ТР ТС 001/2011.

[67] Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 8.647-2015 «Межгосударственный стандарт. Государственная система обеспечения единства измерений. Весы вагонные автоматические. Часть 1. Метрологические и технические требования. Методы испытаний», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 мая 2016 г. № 446-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменениями ГОСТ 8.647-2015 «Государственная система обеспечения единства измерений. Весы вагонные автоматические. Часть 1. Метрологические и технические требования. Методы испытаний» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 2).

[68] Подпункт Т.1.2 раздела Т ГОСТ Р 53228-2008 «Национальный стандарт Российской Федерации. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 25 декабря 2008 г. № 739-ст (М., «Стандартинформ»,2010), с изменениями ГОСТ Р 53228-2008 «Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания» («ИУС «Национальные стандарты», 2013, № 7).

[69] Часть пятая статьи 20 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170).

быть подключены к автоматизированным системам владельца инфраструктуры с целью организации передачи и хранения информации в базе данных.

29. Кабельные линии связи и системы железнодорожной автоматики и телемеханики [70], принадлежащие владельцу инфраструктуры (владельцу железнодорожных путей необщего пользования) и используемые в перевозочном процессе, прокладываются в границах полосы отвода железных дорог (далее – полоса отвода)[71], вне пределов земляного полотна. Порядок прокладки кабельных линий связи в переделах земляного полотна устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Допускается осуществлять подвеску линий связи на основе волоконно-оптических кабелей, принадлежащих владельцу инфраструктуры (владельцу железнодорожных путей необщего пользования) и используемых в перевозочном процессе, на опорах контактной сети или линий электропередачи на высоте [72], установленной проектной, ремонтной или эксплуатационной документацией.

Линии железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической железнодорожной электросвязи [73], управления объектами железнодорожного электроснабжения [74] и другие линии, за исключением линий электропередачи напряжением выше 1000 В, при пересечении электрифицированных железнодорожных путей выполняются только в кабельном исполнении.

До реконструкции допускается эксплуатация воздушных линий связи при максимальной стреле провеса на высоте не менее:

2,5 м – от земли в ненаселенной местности;

3 м – от земли в населенной местности;

5,5 м – от полотна пересекаемых автомобильных дорог;

7,5 м – от верха головки рельса пересекаемых неэлектрифицированных железнодорожных путей.

30. Сооружения и устройства линий железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической железнодорожной электросвязи, управления объектами электроснабжения защищаются от электромагнитных помех и опасного влияния тягового тока, линий электропередачи, атмосферных и коммутационных перенапряжений и повышенных токов устройствами защиты с параметрами,

---

[70] Абзац десятый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

[71] Абзац семнадцатый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

[72] Подпункт 4.1.3 пункта 4 ГОСТ 33799-2016 «Межгосударственный стандарт. Железнодорожная электросвязь. Правила подвески самонесущего волоконно-оптического кабеля на опорах контактной сети железной дороги и линий электропередачи напряжением выше 1000В», введенного в действие приказом Росстандарта от 8 июля 2016 г. № 821-ст (М., «Стандартинформ», 2016).

[73] Абзац двенадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

[74] Абзац тринадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

соответствующими проектной, ремонтной или эксплуатационной документации.

31. Эксплуатация технических средств инфраструктуры, систем интервального регулирования[75] до ввода их в постоянную эксплуатацию и меры, обеспечивающие безопасность движения поездов, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

32. В служебных помещениях дежурных по железнодорожным станциям устанавливаются приборы управления и контроля устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической электросвязи, пульты управления секционными разъединителями, дистанционного включения наружного освещения и аппаратура автоматизированного рабочего места, относящаяся к работе дежурного по железнодорожной станции.

33. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) оборудует помещения станционных постов централизации и стрелочных постов сигнальными приборами, инструментами и материалами. Стрелочные посты дополнительно к указанным устройствам оборудуются телефонной связью.

34. Сооружения, устройства и объекты инфраструктуры, предназначенные для обслуживания пассажиров и других пользователей услугами железнодорожного транспорта, в том числе маломобильных граждан, должны обеспечивать беспрепятственный доступ к ним и пользования ими в соответствии со статьей 15 Федерального закона от 24 ноября 1995 г. № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»[76].

Помещения, предназначенные для обслуживания пассажиров и других пользователей услугами железнодорожного транспорта, для мероприятий, относящихся к оказанию дополнительных услуг для пассажиров и других пользователей услугами железнодорожного транспорта, не допускается занимать для других целей.

35. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования пешеходные переходы в одном уровне с железнодорожными путями оборудуются пешеходными настилами, указателями и предупредительными надписями. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом определяет перечень пешеходных переходов, которые дополнительно к указанным устройствам оборудуются автоматической сигнализацией.

36. Перечень объектов железнодорожного транспорта, принадлежащих владельцу инфраструктуры (владельцу железнодорожных путей необщего

---

[75] Подпункт 6 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[76] Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 48, ст. 4563; 2021, № 22, ст. 3687.

пользования), подлежащих оборудованию системами и устройствами отображения времени, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Информационно-вычислительные системы контроля и управления объектами инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования или железнодорожным подвижным составом (далее – информационно-управляющие системы) оборудуются комплексом технических средств и кабельных линий, которые обеспечивают выдачу, корректировку и демонстрацию точного времени, синхронизированного с эталонными сигналами точного времени [77] Российской Федерации (далее – система Единого точного времени). Перечень информационно-управляющих систем, подлежащих оборудованию системами Единого точного времени устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Погрешность устройств отображения времени, с учетом регионального (часового пояса) времени по сравнению с эталонными сигналами синхронизации Российской Федерации допускается ±5 с.

Погрешность устройств учета времени в информационно-управляющих системах, с учетом регионального (часового пояса) времени по сравнению с эталонными сигналами синхронизации Российской Федерации допускается ±1 с.

37. Применяемые на железнодорожном транспорте автоматизированные системы управления оборудованием (исполнительными устройствами), технологическими процессами управления, контроля и обеспечения безопасности движения поездов должны соответствовать требованиям функциональной [78], [79] и информационной безопасности [80] и Требованиям к обеспечению защиты информации в автоматизированных системах управления производственными и технологическими процессами на критически важных объектах, потенциально опасных объектах, а также объектах, представляющих повышенную опасность для жизни и здоровья людей и для окружающей природной среды, утвержденным

---

[77] Подпункт 3.2.24 пункта 3 ГОСТ 8.567-2014 «Межгосударственный стандарт. Государственная система обеспечения единства измерений. Измерения времени и частоты. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 28 октября 2014 г. № 1450-ст (М., «Стандартинформ», 2014).

[78] Подпункт 3.26 пункта 3 ГОСТ 33477-2015 «Межгосударственный стандарт. Система разработки и постановки продукции на производство. Технические средства железнодорожной инфраструктуры. Порядок разработки, постановки на производство и допуска к применению», введенного в действие приказом Росстандарта от 6 октября 2015 г. № 1483-ст (М., «Стандартинформ», 2016).

[79] ГОСТ 33432-2015 «Межгосударственный стандарт. Безопасность функциональная. Политика, программа обеспечения безопасности. Доказательство безопасности объектов железнодорожного транспорта», введенного в действие приказом Росстандарта от 4 декабря 2015 г. № 2107-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменениями ГОСТ 33432-2015 «Безопасность функциональная. Политика, программа обеспечения безопасности. Доказательство безопасности объектов железнодорожного транспорта» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 3).

[80] Подпункт 3.2.1 пункта 3 ГОСТ Р 53114-2008 «Национальный стандарт Российской Федерации. Защита информации. Обеспечение информационной безопасности в организации. Основные термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 18 декабря 2008 г. № 532-ст (М., «Стандартинформ», 2009).

приказом Федеральной службы по техническому и экспортному контролю от 14 марта 2014 г. № 31[81].

Автоматизированные системы управления, используемые на железнодорожном транспорте, должны содержаться в работоспособном состоянии и обеспечивают возможность:

ввода, передачи, обработки и хранения, архивирования и резервирования данных;

выдачи результатов расчетов потребителям в установленные сроки;

решения задач планирования, оперативного управления, учета, статистики во всех хозяйствах железнодорожного транспорта.

Подключение терминального и другого оборудования к автоматизированным системам, используемым на железнодорожном транспорте, осуществляется владельцем таких систем.

38. Устройства водоснабжения и водообработки владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) должны обеспечивать бесперебойное снабжение водой локомотивов, поездов, железнодорожных станций и другие хозяйственные, противопожарные и питьевые потребности для обеспечения технологической работы железнодорожного транспорта.

Владелец инфраструктуры и владелец железнодорожных путей необщего пользования должны содержать очистные сооружения в технически исправном состоянии.

39. Владелец инфраструктуры размещает средства, позволяющие принять незамедлительные меры по ликвидации последствий транспортных происшествий, чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте:

восстановительные поезда [82] для восстановления движения поездов в соответствии с графиком движения поездов вследствие транспортных происшествий, ликвидации их последствий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

пожарные поезда[83] и подразделений пожарной охраны для предупреждения и тушения пожаров, проведения аварийно-спасательных работ, связанных с тушением пожаров в зоне чрезвычайной ситуации.

Владельцы железнодорожных путей необщего пользования обеспечивают наличие необходимого и достаточного количества восстановительных сил и средств,

---

[81] Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 30 июня 2014 г., регистрационный № 32919, с изменениями, внесенными приказами Федеральной службы по техническому и экспортному контролю от 23 марта 2017 г. № 49 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 25 апреля 2017 г., регистрационный № 46487), от 9 августа 2018 г. № 138 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 5 сентября 2018 г., регистрационный № 52071), от 15 марта 2021 г. № 46 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 1 июля 2021 г., регистрационный № 64063).

[82] Подпункт 2.12.22 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

[83] Подпункт 2.12.23 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

средств пожаротушения и других средств для проведения работ по предупреждению и ликвидации последствий аварийных ситуаций в соответствии с требованиями статьи 24 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»[84].

40. Железнодорожные пути, определенные владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), для стоянки восстановительных и пожарных поездов, автомотрис[85] и дрезин[86], предназначенных для ведения восстановительных работ, запрещается занимать другим железнодорожным подвижным составом.

IV. Обслуживание сооружений и устройств железнодорожного транспорта

41. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) обязан содержать все элементы железнодорожного пути[87], железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционные здания, сооружения[88] и устройства инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования в исправном и (или) работоспособном техническом состоянии, обеспечивающем безопасное движение поездов и маневровой работы, выполнение заданных размеров движения поездов с установленными скоростями в соответствии с графиком движения поездов, требования по охране труда, промышленной и транспортной безопасности, санитарно-эпидемиологических норм в соответствии с проектной, ремонтной или эксплуатационной документацией.

42. Порядок организации и выполнения работ, связанных с эксплуатацией всех элементов железнодорожного пути, железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционных зданий, сооружений (за исключением искусственных сооружений) и устройств инфраструктуры общего и необщего пользования, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) на основании проектной, ремонтной или эксплуатационной документации и должен содержать, в том числе:

номенклатуру и периодичность выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту;

---

[84] Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2003, № 28, ст. 2884.
[85] Подпункт 2.3.37 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.
[86] Подпункт 2.3.44 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.
[87] Абзац восемнадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.
[88] Подпункт 3.1.3 пункта 3 ГОСТ Р ИСО 6707-1-2020 «Национальный стандарт Российской Федерации. Здания и сооружения. Общие термины», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 декабря 2020 г. № 1388-ст (М., «Стандартинформ», 2021).

порядок планирования и контроля выполнения работ;

нормы материально-технического и технологического обеспечения работ по техническому обслуживанию и ремонту;

состав, порядок оформления, согласования и утверждения технологической документации, используемой для проведения работ по техническому обслуживанию и ремонту.

43. Периодичность, порядок проведения и оформления осмотров и проверок железнодорожного пути, железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционных зданий, сооружений (за исключением искусственных сооружений) и устройств инфраструктуры на основании проектной, ремонтной или эксплуатационной документации определяются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) должен проводить не реже двух раз в год осмотр стрелочных переводов, главных и приемо-отправочных железнодорожных путей железнодорожных станций, определять сроки и мероприятия по устранению обнаруженных неисправностей, вести учет результатов их осмотра.

Продольные профили сортировочных горок, подгорочных и профилированных вытяжных железнодорожных путей, железнодорожных путей для скатывания вагонов с вагоноопрокидывателей проверяются не реже одного раза в три года, на остальном протяжении станционных железнодорожных путей всех железнодорожных станций общего и необщего пользования профиль проверяется не реже одного раза в десять лет. При нарушении предельных сроков проверки продольных профилей указанных путей запрещается оставление железнодорожного подвижного состава на этих путях без локомотива.

Продольный профиль железнодорожных путей (участков железнодорожных путей), на которых производится реконструкция и ремонт, вызывающие изменение продольного профиля, проверяется после окончания этих работ.

Участки железнодорожного пути, на которых производятся работы с изменением плана и профиля, проверяются после их окончания с представлением владельцу инфраструктуры (владельцу железнодорожных путей необщего пользования) документации, в соответствии с пунктом 14 Правил.

44. Техническое обслуживание и ремонт всех элементов инфраструктуры: железнодорожного пути, железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционных зданий, сооружений (за исключением мостов) и устройств инфраструктуры эксплуатируемых на железнодорожных участках с номинальным

размером ширины железнодорожной колеи (далее – ширина колеи) 1435 мм на территории Российской Федерации, выполняется в соответствии с порядком, устанавливаемым локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

V. Сооружения и устройства путевого хозяйства

45. Номинальный размер ширины колеи на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 350 м и более должен быть1520 мм. Номинальный размер ширины колеи на более крутых кривых должен быть:

при радиусе от 300 до 350 м – 1530 мм;

при радиусе менее 300 м – 1535 мм.

На железнодорожных путях общего пользования, где комплексная замена рельсошпальной решетки не производилась, допускается до их реконструкции на прямых и кривых участках железнодорожного пути радиусом 650 м и более, а для железнодорожных путей необщего пользования на прямых и кривых участках радиусом 350 м и более с деревянными шпалами номинальный размер ширины колеи – от 1520 до 1524 мм до их реконструкции. В этих случаях на более крутых кривых ширина колеи принимается:

при радиусе от 450 до 650 м – 1530 мм;

при радиусе от 350 до 450 м – 1535 мм;

при радиусе менее 350 м – 1540 мм.

Величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранений на прямых и кривых участках железнодорожного пути, не должны превышать по уширению +8 мм, по сужению -4 мм. Порядок устранения отклонений, превышающих указанные значения, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Движение закрывается на участках железнодорожного пути с шириной колеи менее 1512 мм и более 1548 мм.

46. Ширина земляного полотна [89] поверху на прямых участках железнодорожного пути общего и необщего пользования должна соответствовать верхнему строению железнодорожного пути. На существующих железнодорожных линиях до их реконструкции запрещается эксплуатация путей, на которых ширина земляного полотна на однопутных железнодорожных линиях менее 5,5 м, двухпутных – менее 9,6 м, а в скальных и дренирующих грунтах – на однопутных железнодорожных линиях – менее 5 м, двухпутных – менее 9,1 м. Минимальная ширина обочины земляного полотна поверху должна быть не менее 0,4 м с каждой стороны железнодорожного пути.

---

[89] Подпункт 2.7.25 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

На железнодорожных путях необщего пользования:

расстояние от оси железнодорожного пути до бровки отвала определяется в зависимости от высоты отвала, рода отвальных грунтов, типа и рода используемого железнодорожного подвижного состава и устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожного пути необщего пользования;

расстояние от подошвы развала до оси ближайшего железнодорожного пути определяется в зависимости от высоты откоса и категории грунта и должно быть не менее 2,5 м;

расстояние от оси бровки уступа до оси железнодорожного пути при обработке уступов экскаваторами с верхней погрузкой должно быть не менее 2,5 м.

Бровка земляного полотна [90] железнодорожного пути в местах разлива вод сооружается не менее чем на 0,5 м выше максимальной высоты наката волны при сильных ветрах[91].

Ширина плеча балластной призмы [92] должна быть не менее 250 мм для участков бесстыкового железнодорожного пути[93] и не менее 200 мм – для участков звеньевого железнодорожного пути. Значения параметров ширины балластной призмы при отступлениях от указанных значений на протяжении более 10 м на звеньевом железнодорожном пути в кривых со стороны наружной нити и на бесстыковом железнодорожном пути в прямых и кривых, требующие ограничения скорости или закрытия движения поездов, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

47. Значения параметров, характеризующих положение рельсовых нитей в профиле, плане, по уровню и по ширине колеи (далее – геометрия рельсовой колеи), требующих закрытия движения должны быть:

---

[90] Подпункт «в» пункта 27 ТР ТС 003/2011.

[91] Подпункт 2.3.1 пункта 2.3 Общих требований технической эксплуатации железных дорог пространства 1520, утвержденных Протоколом пятьдесят девятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 20 ноября 2013 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 20 ноября 2013 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

[92] Подпункт 2.7.27 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

[93] Подпункт 3.3 пункта 3 ГОСТ 34665-2020 «Межгосударственный стандарт. Рельсы железнодорожные, сваренные электроконтактным способом. Технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 20 августа 2020 г. № 519-ст (М., «Стандартинформ», 2020) (далее – ГОСТ 34665-2020).

при отступлениях по уровню и перекосам на 50 мм и более, по отклонению рельсовых нитей по уровню, при одновременном отклонении левой и правой нитки (далее – просадка) на 45 мм и более;

при разности смежных стрел, измеряемых от середины хорды длиной 20 м при длине неровности пути от 10 до 20 м включительно превышающий 65 мм и более, а при длине неровности пути более 20 до 40 м включительно превышающей 90 мм и более (для путей необщего пользования на 100 мм и более);

по рельсовым стыкам, имеющим по рабочей поверхности[94] и (или) боковой грани[95] головки рельсов горизонтальные и вертикальные ступеньки более 5 мм.

Значения параметров геометрии рельсовой колеи, требующих ограничения скорости, определяются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) на основании проектной, ремонтной или эксплуатационной документации.

Переход от рельсов одного типа[96] к рельсам другого типа осуществляется с использованием переходных рельсов или накладок[97].

48. Верх головок рельсов обеих нитей железнодорожного пути должен быть в одном уровне на прямых участках.

На прямых участках железнодорожного пути допускается содержание одной рельсовой нити, по уровню верха головки рельса, не требующее устранений, на 6 мм выше другой.

Владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) на кривых участках железнодорожного пути в зависимости от радиуса кривой и скоростей движения поездов устанавливается возвышение наружной рельсовой нити в соответствии с проектной, ремонтной или эксплуатационной документацией.

Величина непогашенного ускорения [98], если иное не предусмотрено конструкторской документацией на железнодорожный подвижной состав, не должна превышать следующих значений:

при опрокидывании наружу кривой и расположения вагона на участке

---

[94] Подпункт 75 пункта 4 ГОСТ Р 50542-93.

[95] Подпункт 76 пункта 4 ГОСТ Р 50542-93.

[96] Пункт 4.1 ГОСТ Р 51685-2013 «Национальный стандарт Российской Федерации. Рельсы железнодорожные. Общие технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 14 октября 2013 г. № 1155-ст (М., «Стандартинформ», 2014), с изменениями ГОСТ Р 51685-2013 «Рельсы железнодорожные. Общие технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 февраля 2016 г. № 65-ст («ИУС «Национальные стандарты», 2016, № 5).

[97] Пункт 56 приложения № 1 к ТР ТС 003/2011, пункт 17 приложения № 3 к ТР ТС 003/2011.

[98] Подпункт 3.3 пункта 3 ГОСТ Р 55050-2012 «Национальный стандарт Российской Федерации. Железнодорожный подвижной состав. Нормы допустимого воздействия на железнодорожный путь и методы испытаний», введенного в действие приказом Росстандарта от 8 ноября 2012 г. № 703-ст (М., «Стандартинформ», 2013) (далее – ГОСТ Р 55050-2012).

круговой кривой среднего радиуса 650 м – 0,7 м/с^2[99];

при опрокидывании внутрь кривой и расположении вагона на участке круговой кривой среднего радиуса 300 м – 0,9 м/с^2[100].

Скорость изменения величины непогашенного ускорения не должна превышать 0,6 м/с^3.

На кривых участках пути независимо от радиуса кривой возвышение наружного рельса не должно превышать 150 мм. Величина возвышения наружной нити на стрелочных переводах[101] не должна превышать 75 мм.

На перегонах многопутных линий головки рельсов всех путей, расположенных на общем земляном полотне, должны устраиваться на одном уровне. В процессе эксплуатации разница на уровне поверхности катания головок рельсов на прямых участках пути должна составлять не более 150 мм в соответствии с проектной документацией.

Запрещается превышать величину уклона отвода возвышения наружного рельса в кривых участках пути более 3,2 мм/м на всей длине переходной кривой или ее части длиной не менее 30 м.

На закрестовинных и переводных кривых стрелочных переводов при понижении наружной нити по отношению к внутренней (обратного возвышения) более 40 мм движение запрещается.

49. Для определения условий пропуска подвижного состава в зависимости от обращающихся и перспективных нагрузок все мосты должны быть проклассифицированы по грузоподъемности владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Мосты и тоннели по перечню, утвержденному, владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), ограждаются контрольно-габаритными устройствами, оборудуют оповестительной сигнализацией[102] и заградительными светофорами[103] в соответствии с требованиями Федерального закона от 30 декабря 2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»[104].

50. Порядок применения диагностических средств контроля состояния железнодорожного пути и сооружений инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования)

---

[99] Подпункт 5.3.1 пункт 5 ГОСТ 33211-2014 «Межгосударственный стандарт. Вагоны грузовые. Требования к прочности и динамическим качествам», введенного в действие приказом Росстандарта от 5 июня 2015 г. № 565-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменениями ГОСТ 33211-2014 «Вагоны грузовые. Требования к прочности и динамическим качествам» («ИУС «Национальные стандарты», 2017, № 8) (далее – ГОСТ 33211-2014).

[100] Подпункт 5.3.2 пункта 5 ГОСТ 33211-2014.

[101] Подпункт 24 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[102] Подпункт 86 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[103] Подпункт 50 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[104] Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 1, ст. 5; 2013, № 27, ст. 3477.

в соответствии с эксплуатационной документацией.

51. Рельсы и стрелочные переводы на железнодорожных путях общего пользования и железнодорожных путях необщего пользования по мощности и состоянию должны соответствовать условиям их эксплуатации (грузонапряженности, осевым нагрузкам и скоростям движения поездов).

Рельсы железнодорожного пути(на прямых и в кривых участках) должны иметь установку с уклоном внутрь рельсовой колеи по отношению к верхней постели шпал (далее – подуклонка) 1/20 (наклон внутрь колеи относительно поверхности шпал), если иное не предусмотрено проектной документацией.

Подуклонка рельсов не должна быть меньше 1/60 и больше 1/12, а по внутренней рельсовой нити в кривых участках пути при возвышении наружной нити свыше 85 мм – соответственно меньше 1/30 и больше 1/12 и должны соответствовать проектной или эксплуатационной документации железнодорожного пути.

52. Стрелочные переводы на железнодорожных путях общего пользования должны иметь крестовины[105] следующих марок:

на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях, по которым происходит движение пассажирских поездов, – не круче 1/11;

на перекрестных переводах и одиночных, являющихся продолжением перекрестных, – не круче 1/9;

стрелочные переводы, по которым пассажирские поезда проходят только по прямому пути перевода, допускаются крестовины марки не круче 1/9, при этом допускается отклонение движения пассажирских поездов на боковой путь [106] по стрелочным переводам марки 1/9, если замена таких переводов на марку 1/11 вызывает переустройство стрелочных горловин, осуществить которое в данное время не представляется возможным;

на приемо-отправочных железнодорожных путях грузового движения – не круче 1/9, симметричных крестовин – не круче 1/6;

на прочих железнодорожных путях – не круче 1/8, симметричных крестовин – не круче 1/4,5.

На железнодорожных путях необщего пользования допускается использование стрелочных переводов с крестовинами следующих марок:

на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях – не круче 1/9, симметричных крестовин – не круче 1/6;

на прочих железнодорожных путях – не круче 1/7, симметричных крестовин – не круче 1/4,5;

на подгорочных железнодорожных путях – не круче 1/9, симметричных –

---

[105] Подпункт 35 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.
[106] Подпункт 2.7.5 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

не круче 1/6.

На стрелочных переводах, глухих пересечениях[107] и примыкающих к ним путям запрещается укладка рельсов разного типа.

Расстояние между отведенным остряком и рамным рельсом должно обеспечивать проход колес без касания остряка. Разность ширины колеи и величины желоба между остряком и рамным рельсом в конце строжки остряка не должна быть более 1458 мм.

Вертикальный износ рамных рельсов, остряков[108], усовиков и сердечников крестовин[109] и порядок их эксплуатации при превышении норм износа определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с проектной, эксплуатационной и ремонтной документацией.

Взаимное положение остряков и рамных рельсов контролируется средством измерений (далее – шаблон). Измерение производится в контрольных точках: в острие остряка и на расстоянии (450 ± 10) мм от него – для стрелок марки 1/22; (350 ± 10) мм – для стрелок марки 1/18; (200 ± 10) мм – для обыкновенных и симметричных стрелок марок 1/11 и 1/9; (120 ± 10) мм – для симметричных стрелок марки 1/6 и перекрестных переводов марки 1/9. При наличии просвета между наклонной гранью шаблона и головкой рамного рельса движение по стрелочному переводу в направлении от рамного рельса к крестовине запрещается.

При зазоре между подошвой остряка, подвижного (поворотного) сердечника и подушкой стрелочного башмака более 10 мм на двух и более брусьях в пределах участка прилегания к рамному рельсу (усовику) движение закрывается.

При наличии просвета между рабочей гранью упорных накладок и шейкой остряка (подвижного сердечника) более 10 мм на двух и более накладках, движение закрывается.

53. Запрещается эксплуатировать на железнодорожных путях общего и необщего пользования стрелочные переводы и глухие пересечения, у которых выявлена одна из следующих неисправностей:

1) разъединение стрелочных остряков и подвижных сердечников крестовин с тягами;

2) отставание остряка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм и более, измеряемое у остряка и сердечника тупой крестовины

---

[107] Подпункт 3.3 пункта 3 ГОСТ 33535-2015 «Межгосударственный стандарт. Соединения и пересечения железнодорожных путей. Технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 29 октября 2015 г. № 1663-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменениями ГОСТ 33535-2015 «Соединения и пересечения железнодорожных путей. Технические условия» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 2) (далее – ГОСТ 33535-2015).

[108] Подпункт 3.8 пункта 3 ГОСТ 33722-2016 «Межгосударственный стандарт. Остряки стрелочных переводов. Общие технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 19 сентября 2016 г. № 1154-ст (М., «Стандартинформ», 2016) (далее – ГОСТ 33722-2016).

[109] Подпункты 3.26, 3.27, 3.28, 3.29, 3.30, 3.31 пункта 3 ГОСТ 33535-2015.

против первой тяги, у сердечника острой крестовины – в острие сердечника при запертом положении стрелки;

3) в противошерстном направлении [110] (от остряков до крестовины) при глубине выкрашивания остряка более 3 мм и длине выкрашивания;

4) на главных железнодорожных путях – 200 мм и более;

5) на приемо-отправочных железнодорожных путях – 300 мм и более;

6) на прочих станционных железнодорожных путях – 400 мм и более;

7) в пошерстном направлении [111] (от крестовины в сторону дефектного остряка) при выкрашивании остряка в сечении 0 – 20 мм, глубиной более 12 мм при длине выкрашивания остряка;

8) на главных железнодорожных путях – 200 мм и более;

9) на приемо-отправочных железнодорожных путях – 300 мм и более;

10) на прочих станционных железнодорожных путях – 400 мм и более;

11) при образовании цепочки из отдельных дефектов в общую длину дефекта включаются смежные дефекты, расположенные на расстоянии, меньшем длины наименьшего из 2 смежных дефектов;

12) понижение остряка против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 мм и более, измеряемое в сечении, где ширина головки остряка или подвижного сердечника поверху 50 мм и более;

13) расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм;

14) расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435 мм;

15) излом остряка или рамного рельса;

16) излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса);

17) разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше.

Запрещается эксплуатация стрелочных переводов с шириной колеи более 1546 мм и менее 1512 мм.

Порядок и технология измерения указанных параметров стрелочных переводов и глухих пересечений устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с учетом периодичности, указанной в пункте 44 Правил.

54. Порядок пропуска железнодорожного подвижного состава по дефектным и остродефектным рельсам и по стрелочным переводам, имеющим дефекты металлических частей, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования),

---

[110] Подпункт 151 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[111] Подпункт 150 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

содержащий меры, гарантирующие безопасность движения, и должен соответствовать требованиям Правил.

При изломе рельса в пределах моста или тоннеля движение запрещается, а на других участках железных дорог при изломе рельса меры, гарантирующие безопасность движения, в том числе запрещение движения, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

55. Стрелочными контрольными замками оборудуются стрелки нецентрализованные[112] на железнодорожных путях общего пользования[113]:

расположенные на железнодорожных путях, по которым производится прием и отправление поездов;

охранные стрелки;

ведущие на железнодорожные пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами[114] класса 1 (взрывчатыми материалами) (далее – опасные грузы класса 1 (ВМ);

ведущие на железнодорожные пути, предназначенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов;

ведущие в предохранительные и улавливающие тупики.

Контрольными стрелочными замками оборудуются стрелки нецентрализованные на железнодорожных путях необщего пользования:

примыканий к главным и приемо-отправочным железнодорожным путям[115] общего пользования;

ведущие в предохранительные и улавливающие тупики.

Стрелки и подвижные сердечники крестовин (кроме расположенных на горочных и сортировочных железнодорожных путях), в том числе централизованные [116] и имеющие контрольные замки, оборудуются приспособлениями для возможности запирания их навесными замками [117]. Эти приспособления должны обеспечивать (не допуская отставания на 4 мм и более) плотное прилегание остряка к рамному рельсу, подвижного сердечника крестовины к усовику.

56. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего

---

[112] Подпункт 27 пункта 3 ГОСТ Р 53431 – 2009.

[113] Подпункт 38 пункта 3 ГОСТ Р 53431 – 2009.

[114] Подпункт 3.13 пункт 3 ГОСТ Р 57479-2017 «Национальный стандарт Российской Федерации. Грузы опасные. Маркировка», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 мая 2017 г. № 455-ст (М., «Стандартинформ», 2017), с изменениями ГОСТ Р 57479-2017 «Грузы опасные. Маркировка» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 8).

[115] Подпункт 2.7.13 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

[116] Подпункт 28 пункта 2 ГОСТ Р 53431-2009.

[117] Подпункт 3.27 пункта 3 ГОСТ 5089-2011 «Межгосударственный стандарт. Замки, защелки, механизмы цилиндровые. Технические условия», введенного приказом Росстандарта от 20 сентября 2012 г. № 394-ст (М., «Стандартинформ», 2013).

пользования) оборудует стрелки нецентрализованные стрелочными указателями в соответствии с эксплуатационной документацией в соответствии с приложением № 1 к Правилам.

Дистанционно управляемые из кабины локомотива, мотор-вагонного или специального самоходного подвижного состава стрелки оборудуются стрелочными указателями (освещаемыми или неосвещаемыми) в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Стрелки, включенные в электрическую централизацию, и стрелки подгорочных горловин сортировочных парков указателями не оборудуются.

57. Для предотвращения самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава или составов без локомотива за пределы полезной длины путей на железнодорожных станциях, разъездах и обгонных пунктах продольный профиль вновь построенных и реконструированных приемоотправочных железнодорожных путей, на которых предусматриваются отцепка локомотивов от вагонов и производство маневровых операций, проектируется вогнутого (ямообразного) очертания с одинаковыми отметками высот по концам полезной длины путей.

Для предупреждения самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава вагонов на другие железнодорожные пути и маршруты [118] приема, следования и отправления поездов в необходимых случаях предусматривается устройство предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков , стрелочных сбрасывающих остряков [119] (далее – сбрасывающий остряк), сбрасывающих стрелок [120] и применение стационарных устройств для закрепления вагонов.

Во всех случаях на железнодорожных станциях, разъездах и обгонных пунктах на уклонах должны быть обеспечены условия трогания с места поездов в пределах установленной нормы массы.

Оборудование путей устройствами предупреждения самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава выполняется в соответствии с порядком, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

58. Движение пассажирских поездов со скоростями от 140 до 250 км/ч осуществляется по железнодорожному пути со сварными рельсовыми плетями, у которых при изменениях температуры концевые участки удлиняются или укорачиваются, а на остальном протяжении возникают продольные силы, пропорциональные изменениям температуры (далее – бесстыковой

---

[118] Подпункт 133 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.
[119] Подпункт 32 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.
[120] Подпункт 3.17 пункта 3 ГОСТ 33535-2015.

железнодорожный путь).

59. Пересечения железнодорожных путей общего и необщего пользования другими железнодорожными путями, трамвайными, троллейбусными линиями, автомобильными дорогами и городскими улицами должны осуществляться в соответствии со статьей 21 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»[121].

Места пересечений железнодорожных путей общего и необщего пользования на территориях предприятий специально обустроенными дорогами, предназначенными для обеспечения технологического процесса работы данного предприятия, содержатся, обслуживаются и оснащаются устройствами, обеспечивающими безопасность движения в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).

Порядок устройства, содержания и обслуживания, открытия и закрытия указанных пересечений устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

60. Эксплуатация железнодорожных переездов осуществляется в соответствии с требованиями условий эксплуатации железнодорожных переездов[122].

61. Пересечения железнодорожных путей инженерными сооружениями, в том числе линиями связи, электропередачи, нефте-, газо-, продуктопроводами и другими наземными и подземными сооружениями, на стадии проектирования согласовываются владельцами указанных объектов с владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

62. Запрещается примыкание проектируемых и вновь строящихся железнодорожных путей необщего пользования к главным железнодорожным путям на перегонах железнодорожных путей общего пользования.

Временная укладка и снятие стрелочных переводов на перегонах в связи со строительством вторых железнодорожных путей, производством работ по реконструкции и капитальному ремонту сооружений и устройств, строительством новых раздельных пунктов осуществляются по согласованию с владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) и в соответствии с проектной документацией.

При переводе на консервацию раздельного пункта решение о сохранении или закрытии примыкания на перегоне железнодорожного пути необщего

---

[121] Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5553; 2018, № 53, ст. 8434.

[122] Пункт 4 статьи 21 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

пользования принимает владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования).

Прекращение работы раздельного пункта по пассажирским и грузовым операциям осуществляется после закрытия их для выполнения указанных операций.

63. В местах пересечения железнодорожных путей в одном уровне и в местах примыкания железнодорожных линий, железнодорожных путей необщего пользования и соединительных железнодорожных путей к главным железнодорожным путям общего пользования, на перегонах и железнодорожных станциях должны располагаться предохранительные тупики или охранные стрелки.

Места примыкания действующих железнодорожных путей необщего пользования, соединительных железнодорожных путей, объединяющих несколько путей необщего пользования, к приемо-отправочным и другим станционным железнодорожным путям общего и необщего пользования для предотвращения самопроизвольного выхода железнодорожного подвижного состава на железнодорожную станцию или перегон должны быть оборудованы владельцами примыкающих железнодорожных путей необщего пользования одним из соответствующих устройств: предохранительный тупик, охранная стрелка, сбрасывающий башмак, сбрасывающий остряк или сбрасывающая стрелка. Если в местах примыкания к приемо-отправочным и другим станционным железнодорожным путям имеются существующие устройства, указанные в настоящем пункте (в том числе владельца инфраструктуры), дополнительно оборудовать места примыкания путей необщего пользования не требуется.

Полезная длина предохранительных тупиков должна быть не менее 50 м.

Допускается эксплуатация предохранительных тупиков полезной длиной менее 50 метров до проведения реконструкции данных путей.

При проектировании и строительстве перегонов, имеющих затяжные спуски, и на железнодорожных станциях, ограничивающих такие перегоны, должны быть предусмотрены улавливающие тупики.

Разводные мосты должны быть ограждены с обеих сторон предохранительными тупиками либо сбрасывающими башмаками или сбрасывающими стрелками.

64. На железнодорожном пути на участках со скоростью движения поездов более 140 км/ч запрещается перекладка рельсов с боковым износом головки рельса с одной нити на другую или из кривых участков железнодорожного пути в прямые.

65. Стрелочные переводы, по которым осуществляется пропуск пассажирских поездов со скоростью от 140 до 250 км/ч включительно, оборудуются внешними замыкателями и стационарными устройствами очистки от снега и льда.

66. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с приложением № 1 к Правилам обеспечивает

установку:

сигнальных и путевых знаков[123] у главных железнодорожных путей;

предельных столбиков стрелочных переводов.

Для обозначения границ железнодорожной полосы отвода железнодорожных путей общего и необщего пользования, для обозначения на поверхности земли скрытых сооружений земляного полотна устанавливаются особые путевые знаки в порядке, определяемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На электрифицированных участках запрещается устанавливать сигнальные и путевые знаки на опорах контактной сети, на которых установлены светофорные головки, комплектные трансформаторные подстанции, разъединители и разрядники контактной сети.

Предельные столбики устанавливаются посередине междупутья в месте, где расстояние между осями сходящихся железнодорожных путей составляет не менее 4100 мм. На существующих станционных железнодорожных путях, по которым не обращается железнодорожный подвижной состав, построенный по габариту Т [124], разрешается сохранить расстояние не менее 3810 мм. На перегрузочных железнодорожных путях с суженным междупутьем предельные столбики устанавливаются в месте, где ширина междупутья составляет не менее 3600 мм.

Сигнальные, путевые и особые путевые знаки должны соответствовать требованиям, установленным приложением № 1 к Правилам.

67. Порядок содержания участка железнодорожного пути в местах морозного пучения грунтов [125] (далее – пучина) устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных пути путей необщего пользования).

Основными требованиями к исправлению железнодорожного пути на пучинах являются:

проведение контрольных мероприятий за местом образования пучины;

устройство отводов от вершины пучины;

обеспечение безопасности движения поездов при производстве работ по устройству отводов от пучин.

Участки железнодорожного пути, на которых предполагается укладка

---

[123] ГОСТ 8442-65* «Государственный стандарт Союза ССР. Знаки путевые и сигнальные железных дорог», введенного в действие Госстандартом СССР 17 апреля 1965 г., с изменениями ГОСТ 8442-65 «Знаки путевые и сигнальные железных дорог», введенного в действие постановлением Госстандарта СССР от 27 июня 1990 г. № 1906 («ИУС «Государственные стандарты», 1990, № 10) (М., «Издательство стандартов», 1983) (далее – ГОСТ 8442-65*).

[124] Подпункт 4.2.1 пункта 4 ГОСТ 9238-2013.

[125] Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 28622-2012 «Межгосударственный стандарт. Грунты. Метод лабораторного определения степени пучинистости», введенного в действие приказом Росстандарта от 27 декабря 2012 г. № 2016-ст (М., «Стандартинформ», 2013) (далее – ГОСТ 28622-2012).

пучинных подкладок, должны быть заблаговременно (до замерзания балласта) подготовлены для исправления пучин (заменены дефектные и подтесанные шпалы, изломанные подкладки, дефектные костыли, подрезан балласт под подошвой рельса[126] с целью обеспечения зазора не менее 30 мм между поверхностью балласта и подошвой рельса).

При исправлении железнодорожного пути на пучинах должны соблюдаться следующие правила:

уклоны отводов от пучин должны быть не круче номинальных уклонов отводов (по обеим нитям) при исправлении пути на пучинах, приведенных в таблице № 1;

между концами отводов двух смежных пучин должна устраиваться разделительная площадка параллельно элементу профиля пути длиной не менее 10 м;

при длине разделительной площадки менее 10 м пучинные подкладки должны укладываться на всем протяжении между пучинами с соблюдением уклонов, указанных в таблице № 1;

конец отвода от пучины должен располагаться на расстоянии не менее 10 м от перелома профиля, если это условие нельзя обеспечить, устраивается участок длиной не менее 10 м со средним уклоном между двумя смежными уклонами проектного профиля пути.

Таблица № 1

Номинальные уклоны отводов (по обеим нитям) при исправлении пути на пучинах

Скорость движения поездов, км/ч	Уклоны отводов на расстоянии от горба в обе стороны, мм/м		
	до 5 м	более 5 м	на всем протяжении
60 и менее	2,0	3,0	-
более 60 до 80 включительно	1,5	2,5	-
более 80 до 100 включительно	1,0	2,0	-
более 100 до 120 включительно	-	-	0,8

[126] Подпункт 3.2 пункта 3 ГОСТ 32698-2014 «Межгосударственный стандарт. Скрепление рельсовое промежуточное железнодорожного пути. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 22 августа 2014 г. № 932-ст (М., «Стандартинформ», 2015) (далее – ГОСТ 32698-2014). В соответствии с пунктом 2 приказа Росстандарта от 20 апреля 2021 г. № 224-ст данный межгосударственный стандарт действует
до 1 сентября 2023 г.

более 120 до140 включительно	-	-	0,7

При исправлении пучины на стрелочном переводе в пределах рамных рельсов и крестовины устраивается площадка на протяжении переводной кривой, перед рамными рельсами и за крестовиной отвод устраивается с уклоном 0,001.

68. Эксплуатация верхнего строения пути[127] осуществляется при соблюдении следующих требований к верхнему строению пути:

1) зазор в стыке, находящемся на противоположном от изолирующего стыка конца рельса, должен быть не менее 3 мм;

2) при величине зазора более 35 мм с диаметром отверстий в рельсах 36 мм и величине зазора более 38 мм с диаметром отверстий в рельсах 40 мм движение закрывается;

3) при величинах зазоров, не соответствующих нормативным параметрам и не требующих закрытия движения до производства работ по их регулировке, допускаемые скорости поездов устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с обеспечением требований безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

4) при изломе одной стыковой накладки движение поездов прекращается;

5) расстояния между осями шпал должны соответствовать проектной (для вновь строящихся и реконструируемых линий), ремонтной или эксплуатационной документации;

6) отклонения от нормативных значений на главных железнодорожных путях общего и необщего пользования допускаются не более 80 мм при деревянных шпалах и не более 40 мм – при железобетонных шпалах.

Допустимые скорости движения в зависимости от наличия дефектных (негодных) деревянных шпал, негодных узлов скреплений переводных и мостовых брусьев устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

В зоне острия остряков стрелочных переводов запрещается наличие более двух расположенных подряд дефектных брусьев, не обеспечивающих параметров содержания геометрии рельсовой колеи,.

При обнаружении на звеньевом пути зазоров между рельсом и подкладкой, при которых подошва рельса оказывается выше реборд подкладок[128] с наружной стороны:

на 4 шпалах (брусьях) на прямых, на подходах к мостам и тоннелям движение закрывается;

---

[127] Подпункт 2.7.23 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.
[128] Подпункт 102 пункта 5 ГОСТ Р 50542-93.

на 5 шпалах (брусьях) движение закрывается.

При наличии дефектов рельсовой колеи, не соответствующих проектной (для вновь строящихся и реконструируемых линий), ремонтной документации и не требующих закрытия движения поездов по участку, скорости движения устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с учетом эксплуатационной документации.

69. Верхнее строение железнодорожного пути на мостах, в тоннелях и на подходах к ним должно соответствовать проектной (для вновь строящихся и реконструируемых мостов и тоннелей), ремонтной или эксплуатационной документации.

Толщина балластного слоя под шпалой должна быть не менее 250 мм, до реконструкции тоннеля должна – не менее 150 мм.

70. Перечень инструмента строгого учета, порядок его учета и хранения, получения и выдачи, а также порядок нанесения клейма с целью учета устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

VI. Системы и устройства железнодорожной автоматики и телемеханики

71. Сигнальные приборы железнодорожного транспорта[129] (далее – сигналы) предназначены для обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, для четкой организации движения поездов и маневровой работы.

Требования сигналов являются обязательными к выполнению работниками железнодорожного транспорта.

72. На железнодорожном транспорте светофоры и семафоры применяются в качестве постоянных сигнальных устройств, в соответствии с приложением № 1 к Правилам.

73. Места установки светофоров определяются комиссией при проектировании систем автоматики и телемеханики, назначаемой владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), и в условиях эксплуатации должны соответствовать выполненному проекту оборудования перегонов и станций системами железнодорожной автоматики и телемеханики.

74. Для красных, желтых и зеленых сигнальных огней входных,

---

[129] Подпункт 3.3 пункта 3 ГОСТ 34707-2021 «Межгосударственный стандарт. Элементы оптические для световых сигнальных приборов железнодорожного транспорта. Технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 10 февраля 2021 г. № 51-ст. (М., «Стандартинформ», 2021).

предупредительных, проходных, заградительных светофоров и светофоров прикрытия, в соответствии с приложением № 1 к Правилам на прямых участках железнодорожного пути общего пользования минимально допустимое расстояние видимости из кабины управления подвижной единицей составляет не менее 1000 м.

В кривых участках железнодорожного пути видимость показаний указанных светофоров и сигнальных полос на светофорах должна быть обеспечена на расстоянии не менее 400 м. В исключительных случаях, когда установка повторительных светофоров невозможна по условиям габарита или особенностей местности, допускается сокращение расстояния видимости огней перечисленных светофоров не менее 200 м.

75. На железнодорожных путях необщего пользования видимость сигнальных огней светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках железнодорожного пути обеспечивается на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и установленной скорости движения, а сигнализации на железнодорожных путях необщего пользования применяемой для разрешения выезда и въезда железнодорожного подвижного состава в производственное помещение (далее – въездной сигнализации) и технологической сигнализации – не менее 50 м.

76. Видимость сигнальных огней выходных и маршрутных светофоров главных железнодорожных путей составляет не менее 400 м, выходных и маршрутных светофоров главных железнодорожных путей в кривых, боковых железнодорожных путей, горочных светофоров, пригласительных сигналов и маневровых светофоров – не менее 200 м, а показания маршрутных указателей – не менее 100 м.

77. Видимость сигнальных огней повторительных светофоров (в совокупности с основным) обеспечивается на расстоянии, установленном требованиями для данного типа светофоров (основного).

78. Видимость огней переездных светофоров на прямых участках автомобильных дорог составляет не менее 100 м, на кривых участках автодорог – не менее 50 м.

79. В зоне видимости сигналов светофоров не должны находиться объекты и конструкции, в том числе огни всех цветов, мешающие восприятию сигналов и искажающие сигнальные показания.

80. При возникновении неисправности устройств управления светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание, а предупредительные светофоры – показание, соответствующее запрещающему показанию связанных с ними основных светофоров.

При автоматической блокировке светофоры должны автоматически

принимать запрещающее показание при входе поезда на ограждаемые ими блок-участки[130] или в случае неисправности рельсовых цепей этих участков или других технических средств, применяемых для контроля свободности блок-участка.

На железнодорожных путях необщего пользования при преимущественном движении поездов вагонами вперед должна предусматриваться зависимость, обеспечивающая перекрытие (закрытие) выходного светофора, только после прохода светофора всем составом и локомотивом.

81. К системам железнодорожной автоматики и телемеханики[131] относятся: системы интервального регулирования движения поездов, устройства автоматической локомотивной сигнализации и контроля схода подвижного состава, системы электрической централизации стрелок и светофоров, диспетчерской централизации[132], диспетчерского контроля и диагностики устройств железнодорожной автоматики, устройства механизации и автоматизации сортировочных горок, маневровой автоматической локомотивной сигнализации, переездной и пешеходной сигнализации, ключевой зависимости стрелок и светофоров, системы счета осей.

Оборудование перегонов и станций железнодорожных линий данными системами железнодорожной автоматики и телемеханики осуществляется в соответствии с проектом, выполненным на основании исходных данных, представляемых владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Проектируемые системы и устройства железнодорожной автоматики и телемеханики должны соответствовать требованиям безопасности статьи 4 пункта 25 ТР ТС 003/2011.

82. При оборудовании перегонов и станций системами интервального регулирования движением поездов, электрической централизацией стрелок и светофоров предусматриваются устройства для передачи информации о параметрах движения на локомотивные устройства безопасности.

Необходимость применения таких устройств, выбор их типов определяется

---

[130] Подпункт 2.9.2 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

[131] Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 33895-2016 «Межгосударственный стандарт. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на перегонах железнодорожных линий. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 234-ст (М., «Стандартинформ», 2017). Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 33892-2016 «Межгосударственный стандарт. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на сортировочных станциях. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 марта 2017 г. № 221-ст (М., «Стандартинформ», 2017). Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 33893-2016 «Межгосударственный стандарт. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных переездах. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 марта 2017 г. № 222-ст (М., «Стандартинформ», 2017). Подпункт 3.1 пункт 3 ГОСТ 33894-2016 «Межгосударственный стандарт. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 233-ст (М., «Стандартинформ», 2017).

[132] Подпункт 2.9.17 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

проектом на основании исходных данных, представляемых владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

83. Железнодорожные станции оборудуются устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики, оборудование стрелок, входящих в маршруты приема и отправления поездов, зависимостью с входными, выходными и маршрутными светофорами.

Устройствами электрической централизации в процессе эксплуатации не допускаются (кроме случаев применения ответственных команд):

открытие входного светофора при маршруте, установленном на занятый железнодорожный путь;

перевод стрелки при занятости ее подвижным составом и в случае неисправности технических средств, применяемых для контроля свободности стрелочных путевых участков;

открытие светофоров, соответствующих данному маршруту, если стрелки не поставлены в положение по маршруту или охранное;

перевод входящей в маршрут стрелки или открытия светофора враждебного маршрута при открытом светофоре, ограждающем установленный маршрут.

Устройства автоматической [133] и полуавтоматической блокировки [134], автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования[135] движения поездов, не должны допускать открытие выходного, проходного или локомотивного светофора до освобождения железнодорожным подвижным составом ограждаемого ими блок-участка или межстанционного (межпостового) перегона, а также самопроизвольное закрытие светофора в результате перехода питания с основных на резервные устройства, обеспечивающие электроснабжение железнодорожных потребителей.

После открытия на железнодорожной станции выходного светофора исключается открытие соседней железнодорожной станцией выходных светофоров, проходных светофоров блок-постов для отправления поездов на этот же путь перегона в противоположном направлении.

Путевые устройства автоматической локомотивной сигнализации должны обеспечивать передачу на локомотив, мотор-вагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав информации о показаниях путевых светофоров, к которым приближается поезд, или информацию о занятости или свободности впереди лежащих блок-участков – при движении только по показаниям локомотивных светофоров.

Устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава

---

[133] Подпункт 2.9.14 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.
[134] Подпункт 2.9.21 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019
[135] Подпункт 2.9.16 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

при срабатывании передают информацию о сходе и наличии волочащихся деталей в устройства перегонной и станционной железнодорожной автоматики и телемеханики, машинисту локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава. Порядок взаимодействия устройств контроля схода железнодорожного подвижного состава при срабатывании и устройств железнодорожной автоматики и телемеханики устанавливается технической документацией владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

84. Схемы расстановки светофоров, таблицы зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах на железнодорожных станциях утверждаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

85. При демонтаже или укладке вновь станционных путей, стрелочных переводов, сбрасывающих устройств, элементов путевого развития, а также изменении сигнализации действующих станций вносятся изменения в проектную документацию устройств электрической, диспетчерской централизации, диспетчерского контроля и диагностики. После проведения строительно-монтажных и пусконаладочных работ по внесению изменений в вышеуказанные устройства производится проверка зависимостей между стрелками, светофорами и маршрутами на соответствие с вновь утвержденными владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) таблицами зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах.

86. Объекты инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования, на которых располагается оборудование железнодорожной автоматики и телемеханики, должны защищаться от помех и опасного влияния тягового тока, линий электропередачи, атмосферных и коммутационных перенапряжений в соответствии с техническими решениями, утверждаемыми порядком, устанавливаемым локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

87. Перегоны и железнодорожные станции на скоростных и высокоскоростных линиях оборудуются:

автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией как самостоятельным средством интервального регулирования движения поездов как с фиксированными, так и с изменяемыми от скорости движения поезда («подвижными») границами блок-участков;

автоматической локомотивной сигнализацией непрерывного типа;

электрической централизацией стрелок и светофоров;

устройствами диспетчерской централизации и (или) диспетчерского контроля за движением поездов;

системами диагностики и мониторинга устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.

На участках, где движение скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов осуществляется со скоростью от 160 км/ч и до 250 км/ч включительно, устройства автоблокировки или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов[136], дополняются устройствами многозначной автоматической локомотивной сигнализации или другими системами обеспечения безопасности движения поездов (в том числе с использованием радиоканала).

На участках, где движение скоростных пассажирских поездов осуществляется со скоростями не более 160 км/ч разрешается применять системы автоблокировки с трехзначной или четырехзначной сигнализацией и автоматической локомотивной сигнализацией непрерывного типа.

88. Для пропуска скоростных и высокоскоростных поездов владелец инфраструктуры предусматривает специальный режим работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики (далее – режим скоростного движения), включаемый дежурным по станции или диспетчером поездным[137].

89. Главные пути железнодорожных станций с автономным управлением могут передаваться в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, на диспетчерское управление средствами диспетчерской централизации для обеспечения установки маршрутов пропуска скоростных и высокоскоростных поездов по главным путям железнодорожных станций в правильном направлении и включения режима скоростного движения.

90. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) обязан обеспечивать видимость сигнальных показаний светофоров и маршрутных указателей.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) не реже одного раза в квартал осуществляет проверку видимости светофоров по главным железнодорожным путям перегонов и железнодорожных станций, работу автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности, систем автоматического управления торможением поезда, если иное не предусмотрено эксплуатационной документацией.

На малоинтенсивных линиях периодичность проверки видимости светофоров по главным железнодорожным путям перегонов и железнодорожных станций, работы автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности, систем автоматического управления торможением поезда устанавливает владелец инфраструктуры.

---

[136] Подпункт 2.9.16 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.
[137] Подпункт 2.12.63 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

Порядок проверки видимости светофоров по главным железнодорожным путям перегонов и железнодорожных станций, работы автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности, систем автоматического управления торможением поезда устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

91. В условиях эксплуатации стрелочные переводы, приводные и замыкающие устройства стрелок электрической централизации должны:

обеспечивать при крайних положениях стрелок плотное прилегание прижатого остряка к рамному рельсу и подвижного сердечника крестовины к усовику;

не допускать замыкания остряков стрелки или подвижного сердечника крестовины при закладке между прижатым остряком и рамным рельсом или подвижным сердечником и усовиком шаблона толщиной 4 мм и более;

обеспечивать отвод другого остряка от рамного рельса на расстояние не менее 125 мм.

92. Стрелочные контрольные замки, обеспечивающие в устройствах ключевой зависимости взаимное замыкание стрелок и сигналов, в условиях эксплуатации должны:

допускать извлечение ключа только при запертой стрелке;

запирать стрелки только в положении, указанном на вынутом из замка ключе, при условии плотного прилегания остряка к рамному рельсу;

не допускать возможности запирания стрелки при закладке между прижатым остряком и рамным рельсом шаблона толщиной 4 мм и более.

Не допускается применение стрелочных контрольных замков одной и той же серии в пределах одной железнодорожной станции, а на крупных железнодорожных станциях – в пределах одной группы смежных стрелочных постов, находящихся под контролем одного старшего дежурного стрелочного поста (далее – стрелочного района) и смежных с ним стрелочных постов других районов.

93. На железнодорожных путях необщего пользования могут применяться устройства въездной (выездной) и технологической сигнализации, при которых управление сигнализацией производится уполномоченным лицом. Эти устройства могут также иметь взаимозависимость с устройствами электрической централизации при наличии их на железнодорожных путях, непосредственно примыкающих

к технологическим объектам или производственным помещениям и должны обеспечивать безопасность подачи, уборки вагонов к местам производства погрузочно-выгрузочных операций.

Порядок управления устройствами сигнализации, обеспечивающий

безопасность движения при передвижении (подаче) вагонов, устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

94. Содержание поверхностей катания колесных пар подвижного состава, поверхностей катания головок рельсов и элементов стрелочных переводов, рельсовых соединителей, элементов обратной тяговой сети, а также регулировка аппаратуры рельсовых цепей осуществляется таким образом, чтобы в условиях эксплуатации обеспечивалась надежная[138] работа электрических рельсовых цепей по фиксации занятости участков пути подвижным составом. Технология, порядок обслуживания и технические параметры содержания вышеуказанных элементов подвижного состава и инфраструктуры для обеспечения надежной работы рельсовых цепей утверждаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

95. Аппараты управления релейных и электромеханических систем железнодорожной автоматики и телемеханики, обеспечивающих зависимости, содержатся закрытыми и опломбированными. Перечень видов пломбируемых устройств устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

96. Вскрытие опломбированных аппаратов управления систем железнодорожной автоматики и телемеханики производится только уполномоченными лицами владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с предварительной записью в журнале осмотра этих устройств. Контроль сохранности целостности пломб на аппаратах устройств автоматики и телемеханики осуществляется уполномоченными работниками владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

97. Порядок ведения технической документации устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, внесения в нее изменений, применения специализированных автоматизированных систем для разработки, хранения и актуализации технической документации устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

98. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок утверждения технических решений (в том числе типовых) по оборудованию устройствами сигнализации, централизации и блокировки.

---

[138] Подпункт 5 пункта 3 ГОСТ 27.102-2021 «Межгосударственный стандарт. Надежность в технике. Надежность объекта. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 8 октября 2021 г. № 1104-ст (М., «Стандартинформ», 2022).

99. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) на основании технической документации изготовителей (разработчиков) устройств железнодорожной автоматики и телемеханики устанавливает локальным нормативным актом назначенный срок службы принадлежащих им объектов железнодорожной автоматики и телемеханики и порядок его продления.

100. Порядок действий при выключении и включении устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, устройств механизации и автоматизации сортировочных горок при их неисправности, осмотре и ремонте устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с соблюдением требований Правил.

101. Временные изменения зависимостей устройств железнодорожной автоматики и телемеханики осуществляют в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

VII. Устройства технологической железнодорожной электросвязи

102. Поездной диспетчерской и поездной межстанционной железнодорожной электросвязью оборудуются все участки железнодорожного пути, на которых обращаются поезда.

Участки, оборудованные автоблокировкой, автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, диспетчерской централизацией и все электрифицированные участки железных дорог, оборудуются перегонной связью и энергодиспетчерской связью.

Наряду с перечисленными видами технологической электросвязи на участках инфраструктуры используются установленные локальным нормативным актом владельца инфраструктуры виды электросвязи для управления движением поездов и перевозками, обеспечения безопасности, содержания и ремонта объектов инфраструктуры, технического обслуживания железнодорожного подвижного состава, взаимодействия организаций железнодорожного транспорта и оказания услуг пассажирам и пользователям услуг железнодорожного транспорта.

103. Поездной радиосвязью оборудуются все участки железнодорожного пути, на которых обращаются поезда.

Двусторонняя связь машинистов поездных локомотивов, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава устойчиво обеспечивается поездной радиосвязью:

с диспетчером поездным в пределах всего диспетчерского участка;

с дежурными по железнодорожным станциям, ограничивающими перегон;

с машинистами встречных и вслед идущих локомотивов, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава, находящихся на одном перегоне в пределах зоны радиопокрытия локомотивных радиостанций (при невозможности установления прямой связи между машинистами на одном перегоне связь осуществляется через дежурных по станциям или диспетчера поездного);

с дежурными по железнодорожному переезду в пределах длины участков приближения к переезду;

с начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и помощником машиниста при выходе его из кабины для ограждения поезда на расстояние в соответствии с пунктом 57 приложения № 1 к Правилам и при удалении его от оси пути следования поезда в пределах действия носимой радиостанции.

До внедрения цифровых систем поездной радиосвязи разрешается обеспечивать радиосвязь машинистов поездных локомотивов, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава при следовании по перегону с дежурным по одной из железнодорожных станций, ограничивающих перегон, при условии наличия устойчивой радиосвязи с диспетчером поездным. Порядок организации взаимодействия машинистов, диспетчера поездного и дежурных по железнодорожным станциям, обеспечивающий безопасность движения поездов, и перечень перегонов устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок пользования поездной радиосвязью, в том числе для передачи автоматических речевых сообщений, а также порядок действий работников железнодорожного транспорта при неисправности поездной радиосвязи.

Осуществление взаимодействия в области организационно-технологического обеспечения функционирования и эксплуатации средств технологической электросвязи на пограничных переходах, в том числе порядок организации служебных переговоров между диспетчером поездным, дежурным по железнодорожной станции и машинистами поездных локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, в том числе при их нахождении на территории сопредельных государств, и порядок их совместного использования определяется международным договором[139].

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает технические параметры

---

[139] Пункт 2 статьи 3 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

и функциональность систем поездной радиосвязи и беспроводной передачи данных на железнодорожном транспорте общего пользования.

104. На железнодорожных станциях в зависимости от технологической потребности применяются устройства станционной радиосвязи, устройства двусторонней парковой связи (на основе радиосвязи, или громкоговорящей связи, или их сочетания), ремонтно-оперативная радиосвязь, беспроводная (радиосвязь) передачи данных для информационно-управляющих систем и другие виды технологической электросвязи.

Система громкоговорящего оповещения применяется для информирования пассажиров и пользователей услугами железнодорожного транспорта в зонах их регламентированного присутствия, устанавливаемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), а также для оповещения лиц, работающих на железнодорожных путях, о приближении железнодорожного подвижного состава до перевода их на системы радиосвязи.

Виды используемой технологической электросвязи определяются в порядке, установленном владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Для двусторонней связи дежурного по железнодорожной станции, оператора сортировочной горки, диспетчеров маневровых железнодорожной станции, машинистов маневровых локомотивов и других работников, участвующих в приеме, отправлении, пропуске, формировании и расформировании поездов, закреплении составов и во всех маневровых передвижениях на железнодорожной станции в границах железнодорожной станции ими должна использоваться станционная радиосвязь.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) устанавливает локальным нормативным актом тип, технические решения по организации станционной радиосвязи, порядок пользования и ведения переговоров по ней.

Радиостанции каждого маневрового района железнодорожной станции, локомотивные радиостанции обслуживающих его локомотивов и носимые радиостанции работников, занятых маневровыми передвижениями в этих районах, должны быть включены в отдельную выделенную радиогруппу, организованную по техническим решениям, определяемым владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

В пределах одной железнодорожной станции либо на разных железнодорожных станциях, находящихся в пределах взаимной радиодоступности, не допускается включение в одну радиогруппу станционной радиосвязи радиостанций работников разных маневровых районов .

Устройства двухсторонней парковой связи, применяемые для передачи указаний о поездной и маневровой работе, обслуживании и ремонте объектов инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава, используются с применением радиосредств или средств громкоговорящего исполнения в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Устройства двусторонней парковой связи должны быть постоянно включены.

В пределах железнодорожной станции (раздельного пункта), парка железнодорожной станции или зоны производства работ, в зависимости от технологии работы, устройствами двусторонней парковой связи обеспечивается устойчивая двусторонняя связь между пользователями.

В системах двусторонней парковой связи, системах оповещения, работающих на железнодорожных путях, системах информирования пассажиров применяются устройства громкоговорящей связи направленного действия для обеспечения восприятия команд и информационных сообщений работниками железнодорожного транспорта и пассажирами соответственно, и для уменьшения шумового воздействия за пределами полосы отвода железных дорог инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования.

Устройства громкоговорящего оповещения, предназначенные для информирования лиц, работающих на железнодорожных путях, о приближении железнодорожного подвижного состава должны включаться на период производства работ на железнодорожных станциях и перегонах и выключаться после их окончания.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок применения подвижной радиотелефонной (сотовой) связи общего пользования для организации переговоров работников железнодорожной станции по вопросам, не связанным с обеспечением управления движением и обеспечением безопасности движения, транспортной безопасности, но связанным с обслуживанием и ремонтом технических средств или оказанием услуг.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок применения подвижной электросвязи на железнодорожных станциях для технической эксплуатации или в качестве резервной при перерыве основных видов связи.

105. Двусторонняя связь между работниками ремонтных подразделений с руководителем работ, руководителя работ с машинистами локомотивов хозяйственных поездов, специального самоходного подвижного состава, участвующими в ремонтных работах.

Перечень участков, оборудуемых ремонтно-оперативной радиосвязью, перечень пользователей и технические решения определяются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

106. Устройства документированной регистрации переговоров и (или) видеорегистрации действий дежурного и диспетчерского персонала применяются для оснащения рабочих мест по решению владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок оснащения рабочих мест и применения устройств документированной регистрации переговоров и (или) видеорегистрации действий дежурного
и диспетчерского персонала на железнодорожном транспорте устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

107. Не допускается использование поездной диспетчерской, поездной межстанционной, стрелочной связи, поездной и станционной радиосвязи и двусторонней парковой связи технологической электросвязи для переговоров по вопросам, не связанным с движением поездов, за исключением экстренных случаев.

Устройствами поездной диспетчерской связи оборудуются помещения:

дежурных по железнодорожным станциям;

дежурных по паркам железнодорожных станций;

диспетчеров: поездных, маневровых, станционных, локомотивных;

операторов железнодорожных станций;

дежурных по эксплуатационным локомотивным и мотор-вагонным депо, подменным пунктам;

энергодиспетчеров и диспетчеров подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики;

сменных инженеров подразделений связи.

На участках с диспетчерской централизацией подключение телефонов дежурных по переездам к поездной диспетчерской связи выполняется в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На железнодорожных станциях, на которых по штатному расписанию не предусмотрено присутствие дежурных работников, должностные обязанности которых связаны с организацией движения поездов и маневровой работой, или не предусмотрено круглосуточное дежурство таких работников, при наличии технической возможности допускается подключение к поездной диспетчерской связи телефонов (переговорных устройств), устанавливаемых по месту жительства

начальников железнодорожных станций, специалистов железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, с подключением таких телефонов (переговорных устройств) диспетчером поездным только на время переговоров.

При наличии технической возможности допускается временно включать в провода и каналы поездной диспетчерской связи на перегонах переносные телефоны машинистов поездов и водителей дрезин (при вынужденной остановке), начальников восстановительных и пожарных поездов (караулов), электромехаников подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и руководителей восстановительных, путевых работ и работ по устройствам электроснабжения в порядке устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

К поездной межстанционной связи подключаются только телефоны дежурных по железнодорожным станциям, а на участках с автоблокировкой телефоны перегонной связи и дежурных по переездам.

108. Не допускается включение в сеть стрелочной связи телефонов, кроме телефонов станционных постов централизации, стрелочных постов и дежурного по железнодорожной станции.

109. Перечень закрытых и пломбируемых устройств технологической электросвязи определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок контроля наличия пломб и порядок вскрытия распорядительных и абонентских аппаратов (устройств) технологической железнодорожной электросвязи.

Плановые работы по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов технологической железнодорожной электросвязи, связанных с обеспечением безопасности движения поездов, производятся в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). В случаях, когда при выполнении таких работ необходимо обеспечить перерыв работы технологической электросвязи, который может повлиять на движение поездов, их выполнение производится с согласия дежурного по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией – с согласия диспетчера поездного.

Действие поездной радиосвязи и систем технологической беспроводной передачи данных на участках инфраструктуры проверяется с использованием вагона-лаборатории [140] радиосвязи и (или) других технических средств

---

[140] Подпункт 2.4.25 пункта 2.4 ГОСТ 34530-2019.

с регистрацией результатов[141] в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

110. Поездная радиосвязь и беспроводная передача данных при скорости движения от 140 до 250 км/ч включительно обеспечивается цифровыми системами технологической железнодорожной электросвязи, а также цифровыми системами технологической радиосвязи, которыми оборудуются инфраструктура, локомотивы и мотор-вагонный подвижной состав скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий обеспечивающими в соответствии с требованиями по безопасности и электромагнитной совместимости[142].

111. Поездная радиосвязь гектометрового (с номинальной частотой 2 МГц) и метрового (с номинальной частотой 160 МГц) радиочастотных диапазонов на высокоскоростных линиях используется в качестве резерва цифровых систем поездной радиосвязи.

112. Владелец инфраструктуры локальным нормативным актом устанавливает порядок измерения уровней радиопомех в радиоканале поездной радиосвязи и системы беспроводной передачи данных на скоростных и высокоскоростных линиях.

113. Владелец инфраструктуры локальным нормативным актом устанавливает периодичность и объемы технического обслуживания, ремонта средств и сооружений железнодорожной электросвязи скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий.

114. Техническое обслуживание сооружений и устройств железнодорожной электросвязи на скоростных и высокоскоростных железнодорожных линиях выполняется на основании с анализа технического состояния систем, устройств и сооружений связи, полученных с использованием средств контроля их рабочих характеристик, управления качеством передачи и статистики возникновения неисправностей.

VIII. Сооружения и устройства железнодорожного электроснабжения

115. Устройства железнодорожного электроснабжения обеспечивают надежное[143] электроснабжение:

---

[141] Подпункт 6.7 пункта 6 ГОСТ Р МЭК 60300-1-2017 «Национальный стандарт Российской Федерации. Менеджмент риска. Руководство по применению менеджмента надежности», введенного в действие приказом Росстандарта от 12 сентября 2017 г. № 1063-ст (М., «Стандартинформ», 2017).

[142] Подпункт 161-01-07 пункта 2 ГОСТ Р 50397-2011 (МЭК 60050-161:1990) «Национальный стандарт Российской Федерации. Совместимость технических средств электромагнитная. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 8 декабря 2011 г. № 756-ст (М., «Стандартинформ», 2013).

[143] Подпункт 2 пункта 2 ГОСТ 32192-2013 «Межгосударственный стандарт. Надежность в железнодорожной технике. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 декабря 2013 г. № 2420-ст (М., «Стандартинформ», 2014).

электроподвижного состава (включая мотор-вагонный подвижной состав) для движения поездов с нормами массы, скоростями и интервалами между ними при установленных размерах движения в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования);

устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической железнодорожной электросвязи и вычислительной техники не менее чем от двух независимых источников электроснабжения. Переход этих источников с основной системы электроснабжения на резервную и (или) наоборот осуществляется автоматически за время не более 1,3 с.

До переустройства систем железнодорожного электроснабжения допускается выполнять переход с основной системы на резервную и (или) обратно за время, установленное локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

116. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает назначенный срок службы принадлежащих им объектов железнодорожного электроснабжения и порядок его продления на основании технической документации изготовителей (разработчиков) устройств электроснабжения.

117. Порядок оснащения объектов железнодорожной автоматики, телемеханики и связи источниками резервного электропитания, нормы их содержания и минимальное время работы устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

118. Напряжение на токоприемнике электроподвижного состава должно быть не менее 21 кВ и не более 29 кВ при переменном токе и не менее 2,7 кВ и не более 4 кВ – при постоянном токе.

Допускается напряжение на токоприемнике электроподвижного состава не менее 19 кВ при переменном токе и не менее 2,4 кВ – при постоянном токе в случаях, устанавливаемых владельцем инфраструктуры.

119. Номинальное напряжение системы электроснабжения переменного тока на устройствах железнодорожной автоматики, телемеханики и связи должно быть 220 В при однофазном электропитании или 380 В – при трехфазном электропитании. Отклонения напряжения от указанных величин допускается не более ± 10 %.

120. Устройства железнодорожного электроснабжения должны защищаться от токов короткого замыкания, перенапряжений, включая атмосферные и коммутационные, и перегрузок сверх установленных норм. В точках подключения нагрузки владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей

необщего пользования) в соответствии с проектной и эксплуатационной документацией должна обеспечиваться селективность защиты устройств железнодорожного электроснабжения и электрооборудования потребителей от токов короткого замыкания, перенапряжений, включая атмосферные и коммутационные.

Металлические подземные сооружения, металлические и железобетонные мосты, путепроводы, опоры контактной сети, светофоры, гидроколонки, металлические устройства, объекты, конструкции и сооружения инфраструктуры, находящиеся в районе линий, электрифицированных на постоянном токе, защищаются от электрической коррозии.

Тяговые подстанции линий, электрифицированных на постоянном токе, а также электроподвижной состав должны иметь защиту от проникновения в контактную сеть токов, нарушающих нормальное действие устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.

Линии электропередачи напряжением свыше 1000 В, проложенные по опорам контактной сети, должны отключаться при однофазных замыканиях на землю.

121. Высота подвеса контактного провода вне искусственных сооружений должна быть не менее:

5750 мм – на перегонах и железнодорожных станциях ;

6000 мм – на железнодорожных переездах.

Высота подвеса контактного провода в пределах искусственных сооружений должна быть не менее:

5550 мм – для контактной сети постоянного тока с номинальным напряжением 3 кВ;

5570 мм – для контактной сети переменного тока с номинальным напряжением 25 кВ.

Высота подвеса контактного провода должна быть не более 6800 мм.

122. В пределах искусственных сооружений расстояние от токоведущих элементов токоприемника и частей контактной сети, находящихся под напряжением, до заземленных частей сооружений и железнодорожного подвижного состава должно быть не менее 200 мм на линиях, электрифицированных на постоянном токе, и не менее 270 мм – на переменном токе.

123. Расстояние от оси крайнего железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети на перегонах и железнодорожных станциях должна быть не менее 3100 мм.

Опоры в выемках должны устанавливаться вне пределов кюветов.

В особо сильно снегозаносимых выемках (кроме скальных) и на выходах из них (на длине не менее 100 м) расстояние от оси крайнего железнодорожного

пути до внутреннего края опор контактной сети должна быть не менее 5700 мм[144]. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает перечень мест с особо сильно снегозаносимыми выемками.

На существующих линиях до их реконструкции, а также в особо трудных условиях на вновь электрифицируемых линиях расстояние от оси железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети допускается на железнодорожных станциях не менее 2450 мм, а на перегонах – не менее 2750 мм[145].

Все указанные размеры устанавливаются для прямых участков пути. На кривых участках указанные выше расстояния увеличиваются в соответствии с габаритным уширением, установленным для опор контактной сети.

124. Все металлические сооружения (мосты, путепроводы, опоры), на которых крепятся элементы контактной сети, детали крепления контактной сети на железобетонных опорах, железобетонных и неметаллических искусственных сооружениях, отдельно стоящие металлические конструкции, расположенные на расстоянии менее 5 м от частей контактной сети, находящиеся под напряжением, заземляются.

Все расположенные в зоне влияния контактной сети и воздушных линий переменного тока металлические сооружения, на которых возникают опасные напряжения, заземляются.

На путепроводах, и пешеходных мостах, расположенных над электрифицированными железнодорожными путями, устанавливаются предохранительные щиты и сплошной настил в местах прохода людей для ограждения частей контактной сети, находящихся под напряжением.

125. Контактная сеть должна разделяться на секции при помощи изолирующих сопряжений анкерных участков (обеспечивающих электрическую независимость смежных секций), нейтральных вставок, секционных и секционирующих изоляторов, разъединителей.

Опоры контактной сети, ограничивающие пролет с изолирующим сопряжением (в том числе выполненным в виде секционного изолятора), должны иметь отличительную окраску. Между этими опорами запрещается остановка электроподвижного состава с поднятым токоприемником.

Линии электропередачи автоблокировки и продольного электроснабжения напряжением свыше 1000 В должны разделяться на секции с помощью секционирующих изоляторов и (или) разъединителей.

126. Схема питания и секционирования контактной сети, линий автоблокировки и продольного технологического электроснабжения определяется

---

[144] Подпункт 5.1.12 пункта 5 ГОСТ 9238-2013.
[145] Подпункт 5.1.10 пункта 5 ГОСТ 9238-2013

локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок выверки схемы питания и секционирования контактной сети и линий электропередачи устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

127. Переключение разъединителей контактной сети электровозных и моторвагонных депо, экипировочных устройств, железнодорожных путей, специализированных для осмотра оборудования электроподвижного состава, установленного на крыше, производится уполномоченными лицами владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Переключение остальных разъединителей производится по указанию энергодиспетчера.

Приводы секционных разъединителей с ручным управлением должны быть заперты на замки.

Порядок переключения разъединителей контактной сети, выключателей и разъединителей линий электропередачи, запирания приводов разъединителей на замки, обеспечивающий бесперебойность электроснабжения и безопасность производства работ, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

128. Расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до поверхности земли при максимальной стреле провеса должно быть не менее:

6,0 м – на перегонах, в том числе 5,0 м – в труднодоступных местах;

7,0 м – на пересечениях с автомобильными дорогами, железнодорожных станциях и в населенной местности.

При пересечениях железнодорожных путей общего и необщего пользования расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до уровня верха головки рельса не электрифицированных железнодорожных путей должно быть не менее 7,5 м. На электрифицированных линиях это расстояние до проводов контактной сети устанавливается в зависимости от уровня напряжения пересекаемых воздушных линий электропередачи в соответствии с проектной и эксплуатационной документацией.

IX. Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава

129. Эксплуатируемый на железнодорожном транспорте железнодорожный подвижной состав должен проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержаться в эксплуатации в исправном техническом состоянии, обеспечивающем безопасность движения и эксплуатации

железнодорожного транспорта, соответствовать требованиям по охране труда, экологической и пожарной безопасности, санитарно-эпидемиологическим правилам и нормативам в сроки, установленные ремонтной и эксплуатационной документацией.

130. На инфраструктуре и железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатация железнодорожного подвижного состава и его составных частей:

с истекшим назначенным сроком службы[146] (ресурсом) железнодорожного подвижного состава, за исключением железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях необщего пользования без выхода на железнодорожные пути общего пользования;

имеющих неисправности, угрожающие безопасности движения железнодорожного транспорта в соответствии с Правилами;

не соответствующих требованиям эксплуатационной документации и Правилам;

не прошедших пономерной учет и не учтеных в соответствующих автоматизированных базах данных;

с нечитаемыми, неразличимыми или отсутствующими маркировкой, идентификационными номерами или приемочными клеймами, когда наличие таких маркировки, идентификации или нанесения приемочного клейма обязательны.

Запрещается установка на железнодорожный подвижной состав деталей и узлов, назначенный срок службы (ресурс) которых истек (при его наличии).

Внесение изменений в конструкцию железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования, влияющих на его эксплуатационные характеристики, допускается в соответствии с законодательством Российской Федерации и Евразийского экономического союза.

Ответственными за содержание в исправном техническом состоянии железнодорожного подвижного состава, соблюдение периодичности выполнения планово-предупредительных ремонтов, за соблюдение назначенного срока службы (ресурса) железнодорожного подвижного состава являются владельцы железнодорожного подвижного состава.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) осуществляет контроль соблюдения указанных требований при эксплуатации железнодорожного подвижного состава и его составных частей .

131. Запрещается включать в поезда на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования железнодорожный подвижной состав, имевший сход с рельсов, до его осмотра и признания годным для движения.

---

[146] Абзац двадцать восьмой пункта 4 ТР ТС 001/2011.

Для движения железнодорожного подвижного состава, имевшего сход с рельсов, производится его комиссионный осмотр по результатам которого определяется возможность включения такого железнодорожного подвижного состава в поезд. При необходимости включения таких вагонов в поезда, следующие по инфраструктуре, состав комиссии утверждает владелец инфраструктуры с участием представителя владельца железнодорожного подвижного состава, а при включении в поезда, следующие по железнодорожным путям необщего пользования, состав комиссии утверждает владелец железнодорожных путей необщего пользования с участием представителя владельца железнодорожного подвижного состава.

Порядок передислокации железнодорожного подвижного состава, имевшего сход с рельсов, определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) и должен предусматривать меры, гарантирующие безопасность движения такого состава.

132. На инфраструктуре допускается эксплуатация железнодорожного подвижного состава, представляющего историческую ценность, выпуск которого прекращен, а назначенный срок службы – истек или не был установлен при изготовлении (далее – исторический железнодорожный подвижной состава).

Для подтверждения возможности эксплуатации исторического железнодорожного подвижного состава необходимо:

провести техническое диагностирование с целью определения его остаточного ресурса до перехода в предельное состояние;

выполнить ремонт для восстановления технических характеристик до нормативных значений в соответствии с ремонтной документацией и Правилами.

Владелец инфраструктуры на основании данных пономерного учета должен вести учет исторического железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на инфраструктуре. Эксплуатация исторического железнодорожного подвижного состава допускается при одновременном выполнении следующих условий:

1) подтверждения исправного технического состояния, обеспечивающего безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, выполнение требований по охране труда и пожарной безопасности;

2) оборудования тягового исторического подвижного состава средствами радиосвязи, совместимыми со средствами радиосвязи инфраструктуры на участках обращения;

3) наличия идентификационного номера[147].

---

[147] Приказ Минтранса России от 24 января 2018 г. № 28 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по осуществлению

Порядок допуска к эксплуатации на инфраструктуре, включения в перечень исторического железнодорожного подвижного состава и подтверждения его исправного технического состояния определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

Эксплуатация исторического железнодорожного подвижного состава на инфраструктуре допускается в исторических поездах или для участия в исторических мероприятиях.

133. На каждую единицу железнодорожного подвижного состава ведется паспорт[148] (технический паспорт[149]) или формуляр[150] (при наличии) в бумажном и (или) электронном виде, содержащий сведения о его вводе в эксплуатацию, отметку о приемке, в том числе по результатам инспекторского контроля[151] (при его проведении), типах оборудования, модернизации[152] и проведенных плановых ремонтах, о комплектации номерными составными частями в случае, если наличие данной информации предусмотрено в паспорте (техническом паспорте) или формуляре (при наличии).

134. Ремонт, в том числе проводимый в рамках сервисного обслуживания[153], железнодорожного подвижного состава выполняется на предприятиях, имеющих условный номер клеймения[154], полученный на соответствующий вид работ. Данное требование не распространяется на ремонт тягового железнодорожного подвижного состава, обращающегося на железнодорожных путях необщего пользования без права выхода на инфраструктуру.

пономерного учета железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях общего и необщего пользования» (зарегистрирован Минюстом России 16 февраля 2018 г., регистрационный № 50063).

[148] Абзац тридцать второй пункта 4 ТР ТС 001/2011.

[149] Пункт 1.1 статья 17 Федерального закона от 10 января 2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2022, № 12, ст. 1783).

[150] Абзац пятьдесят второй пункта 4 ТР ТС 001/2011.

[151] Подпункт 3.10 пункта 3 ГОСТ 32894-2014 «Межгосударственный стандарт. Продукция железнодорожного назначения. Инспекторский контроль. Общие положения», введенного в действие приказом Росстандарта от 22 августа 2014 г. № 952-ст (М., «Стандартинформ», 2015) (далее – ГОСТ 32894-2014).

[152] Абзац двадцать четвертый пункта 4 ТР ТС 001/2011.

[153] Подпункт 43 пункта 2 ГОСТ 32884-2014 «Межгосударственный стандарт. Эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт железнодорожного подвижного состава. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 27 октября 2014 г. № 1432-ст (М., «Стандартинформ», 2015).

[154] Положение об условных номерах клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей, утверждено Протоколом шестьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту – участников Содружества Независимых Государств от 21 октября 2014 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 21 октября 2014 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г.
(Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

Ремонт составных частей железнодорожного подвижного состава, входящих в перечень составных частей, подлежащих клеймению, выполняется на предприятиях, имеющих условный номер клеймения, полученный на соответствующие виды работ.

На каждую единицу вновь изготовленного, модернизированного или прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава предприятием, выполнившим данные виды работ, оформляется документ, подтверждающий его приемку:

уведомление о приемке формы ВУ-36 [155] – для вновь изготовленного и модернизированного железнодорожного подвижного состава, а также для грузовых вагонов, прошедших ремонт;

документы, подтверждающие приемку пассажирских вагонов, локомотивов, мотор-вагонного и специального подвижного состава, прошедших ремонт, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Предприятие, оформившее документ, подтверждающий приемку, подтверждает соответствие[156] железнодорожного подвижного состава при выпуске его в эксплуатацию:

требованиям конструкторской документации – вновь изготовленного или модернизированного железнодорожного подвижного состава;

требованиям ремонтной или эксплуатационной документации (в части требований к ремонту) – прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава.

Ответственными за качество выполненного технического обслуживания и ремонта железнодорожного подвижного состава, его составных частей являются предприятия, непосредственно их осуществляющие.

Предприятие, осуществляющее изготовление, модернизацию или ремонт составных частей железнодорожного подвижного состава является ответственным

---

[155] Приложение Е, Г к Протоколу шестьдесят седьмого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 20 октября 2017 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 20 октября 2017 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

[156] Абзац восемнадцатый статьи 2 Федерального закона от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании». Собрание законодательства Российской федерации, 2002, № 52, ст. 5140, 2007, № 19, ст. 2293, 2016, № 15, ст. 2066) (далее – Федеральный закон «О техническом регулировании»).

за их соответствие конструкторской (при изготовлении и модернизации) или ремонтной документации (при выполнении ремонта) при выпуске железнодорожного подвижного состава в эксплуатацию.

135. Ответственным за допуск к эксплуатации на инфраструктуре (железнодорожных путях необщего пользования) вновь изготовленного, модернизированного, прошедшего плановый ремонт (в соответствии с ремонтной или эксплуатационной документацией) железнодорожного подвижного состава является владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования).

Допуск к эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования железнодорожного подвижного состава осуществляется при наличии документов об обязательном подтверждении соответствия [157] (для вновь изготовленного железнодорожного подвижного состава в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации и правом Евразийского экономического союза), документа, подтверждающего его приемку, и в случае, если в паспорт (технический паспорт) или формуляр (при наличии) должны быть внесены сведения, указанные в пункте 133 Правил.

Допуск железнодорожного подвижного состава к эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования осуществляется после его осмотра, в ходе которого проводится:

сверка технических и эксплуатационных характеристик железнодорожного подвижного состава с указанными в паспорте (техническом паспорте) или формуляре
(при наличии);

сверка идентификационных номеров составных частей, определенных данными информационных систем учета железнодорожного подвижного состава[158] с их фактическим наличием на железнодорожном подвижном составе.

По результатам осмотра оформляется акт допуска железнодорожного подвижного состава к эксплуатации на железнодорожных путях общего

---

[157] Пункт 3 статьи 20 Федерального закона «О техническом регулировании»

[158] Пункты 1-10 Методических положений по ведению автоматизированного банка данных парка грузовых вагонов, утвержденных Протоколом шестьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту – участников Содружества Независимых Государств от 22 октября 2014 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 22 октября 2014 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г.
(Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

пользования после изготовления, модернизации, ремонта (далее – Акт допуска) (рекомендуемый образец приведен в приложении № 4 к Правилам).

При выявлении несоответствия (несоответствий) требованиям, установленным настоящим пунктом, владелец инфраструктуры указывает их в Акте допуска.

После устранения несоответствия (несоответствий) железнодорожный подвижной состав повторно предъявляется к осмотру для допуска к эксплуатации на инфраструктуре.

Владелец инфраструктуры локальным нормативным актом определяет порядок организации допуска железнодорожного подвижного состава к эксплуатации на инфраструктуре, который содержит в себе требования к месту допуска и его оснащению.

Владелец железнодорожных путей необщего пользования локальным нормативным актом определяет порядок организации допуска железнодорожного подвижного состава на железнодорожные пути необщего пользования, который содержит в себе требования к месту допуска и его оснащению.

136. Каждая единица железнодорожного подвижного состава при эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования должна иметь маркировку, нанесенную в соответствии с техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава»[159].

Для железнодорожного подвижного состава и его составных частей, выпущенных в обращение после 2 августа 2017 г., стран участников Евразийского экономического союза, также следующие отличительные знаки и надписи[160]:

технический знак (цифровой код) принадлежности к железнодорожной администрации;

оператор железнодорожного подвижного состава или иной владелец железнодорожного подвижного состава;

номер, табличка с указанием завода-изготовителя, дата и место постройки;

идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях в случаях и в местах, установленных конструкторской документацией;

---

[159] Пункт 8 ТР ТС 001/2011.

[160] Пункты 1 – 5 Альбома-справочника 632-2011 ПКБ ЦВ. Знаки и надписи на вагонах грузового парка железных дорог колеи 1520 мм, утвержденных Протоколом пятьдесят седьмого заседания Совета по железнодорожному транспорту – участников Содружества Независимых Государств от 17 октября 2012 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 17 октября 2012 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г.
(Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

дата и место производства видов ремонта, установленных ремонтной и эксплуатационной документацией;

масса тары (кроме локомотивов и специального самоходного подвижного состава).

Кроме того, должны быть нанесены следующие надписи:

конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов и котла – на локомотивах, мотор-вагонном и специальном самоходном подвижном составе;

число мест – на пассажирских вагонах, мотор-вагонном и специальном железнодорожном подвижном составе, на котором предусматривается доставка работников к месту производства работ и обратно;

грузоподъемность – на грузовых, почтовых, багажных вагонах.

серия, номер, наименование юридического лица, физического лица (фамилия, имя, отчество (при наличии) – на тендерах паровозов.

На раму вагона, предназначенного для установки железнодорожных сменных кузовов, наносятся данные о массе тары грузового вагона с массой сменного железнодорожного кузова (кузовов).

Каждый железнодорожный кузов должен иметь следующие отличительные знаки и надписи:

наименование (товарный знак) изготовителя[161];

дату выпуска;

идентификационный номер вагона;

грузоподъемность вагона.

Необходимость нанесения других знаков и надписей на железнодорожный подвижной состав, не препятствующих видимости знаков и надписей, указанных в настоящем пункте, определяется локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава .

Каждый крупнотоннажный контейнер должен соответствовать требованиям Международной конвенции по безопасным контейнерам от 2 декабря 1972 г.[162] , Таможенной конвенции, касающейся контейнеров от 2 декабря 1972 г.[163] .

Эксплуатация железнодорожного подвижного состава без табличек завода-изготовителя допускается при условии нанесения на него трафарета с обозначением кода (наименования) завода-изготовителя и даты постройки единицы железнодорожного подвижного состава, и наличия данной информации в

---

[161] Абзац третий пункта 100 ТР ТС 001/2011.

[162] Ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 июля 1976 г. № 4251-IX (Ведомости Верховного Совета СССР, 1976, № 31, ст. 442), вступила в силу для СССР 6 сентября 1977 г.

[163] Ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 июля 1976 г. № 4252-IX (Ведомости Верховного Совета СССР, 1976, № 31, ст. 441) вступила в силу для СССР 23 февраля 1977 г.

его паспорте (техническом паспорте) или формуляре (при наличии).

137. Порядок проследования опытных образцов подвижного состава[164] к месту проведения испытаний или выставочных мероприятий и обратно устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

Порядок передислокации по инфраструктуре железнодорожного подвижного состава, отцепленного в пути следования по причине технической неисправности, к ближайшему месту проведения ремонта и железнодорожного подвижного состава на промывочно-пропарочные станции с обеспечением мер, гарантирующих безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

138. На инфраструктуре и железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатировать железнодорожный подвижной состав со следующими отсутствующими или неисправными устройствами:

специальными подножками, поручнями или приспособлениями, предусмотренными конструкцией локомотива для безопасности обслуживающего персонала при эксплуатации, осмотре, техническом обслуживании или ремонте;

предусмотренными конструкцией локомотива ограждениями вращающихся частей дизеля, электрических машин, вентиляторов, компрессоров.

139. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования запрещается включать в состав поезда (кроме случаев перевозки железнодорожного подвижного состава в качестве груза на своих осях и пересылки локомотивов в недействующем состоянии) и эксплуатировать для выполнения маневровой работы локомотивы, мотор-вагонный и специальный самоходный подвижной состав (если конструкторской документацией предусмотрено наличие перечисленных устройств), имеющие:

1) неисправность средств поездной и станционной радиосвязи или их несовместимости с сетями радиосвязи на участках обращения соответствующего железнодорожного подвижного состава;

2) неисправность устройств автоматической локомотивной сигнализации;

3) неисправность локомотивных устройств безопасности, обеспечивающих контроль установленных скоростей движения, соответствия скорости сигналам автоматической локомотивной сигнализации, периодическую проверку бдительности (бодрствования) машиниста, управление электропневматическим клапаном автостопа ЭПК [165] для включения экстренного торможения поезда (далее – локомотивные устройства безопасности);

4) неисправность приборов для подачи звукового сигнала;

---

[164] Подпункт 3. 8 пункта 3 ГОСТ Р 55050-2012.

[165] Пункт 113 ГОСТ 34703-2020 «Межгосударственного стандарта. Оборудование тормозное железнодорожного подвижного состава. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 15 декабря 2020 г. № 1316-ст (М., «Стандартинформ», 2020).

5) неработающих устройств для очистки лобовых стекол кабины машиниста;

6) неисправность систем жизнеобеспечения (системы обеспечения микроклиматом и санитарного узла);

7) неисправность пневматического, электропневматического, электрического, ручного или автоматического стояночного тормозов[166], или компрессора;

8) неисправность привода передвижения;

9) неисправность вентилятора выпрямительной установки, неисправность вентилятора холодильника дизеля, неисправность тягового преобразователя электрической энергии, выпрямительной установки;

10) неисправность радиоэлектронных средств передачи данных при наличии системы управления движением и контроля, использующей радиоканал в качестве среды передачи данных;

11) неисправность сцепных [167] (автосцепных [168]) устройств, в том числе при обрыве цепочки расцепного рычага или его деформации;

12) неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора;

13) трещину в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа;

14) неисправность буксового или моторно-осевого подшипника;

15) трещину или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;

16) неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающую вытекание смазки;

17) неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры;

18) неисправность токоприемника;

19) неисправность средств пожаротушения и пожарной сигнализации;

20) неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля;

21) посторонний шум (стук) в дизеле;

22) неисправность питательного прибора, предохранительного клапана, водоуказательного прибора, течь контрольной пробки огневой коробки котла паровоза;

---

[166] Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 32880-2014 «Межгосударственный стандарт. Тормоз стояночный железнодорожного подвижного состава. Технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 23 октября 2014 г. № 1397-ст (М., «Стандартинформ», 2015) (далее – ГОСТ 32880-2014).

[167] Подпункт 3.12 пункта 3 ГОСТ 33434-2015 «Межгосударственный стандарт. Устройство сцепное и автосцепное железнодорожного подвижного состава. Технические требования и правила приемки», введенного в действие приказом Росстандарта от 4 декабря 2015 г. № 2109-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменениями ГОСТ 33434-2015 «Устройство сцепное и автосцепное железнодорожного подвижного состава. Технические требования и правила приемки» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 3); ГОСТ 33434-2015 «Устройство сцепное и автосцепное железнодорожного подвижного состава. Технические требования и правила приемки» («ИУС «Национальные стандарты», 2016, № 12) (далее – ГОСТ 33434-2015).

[168] Подпункт 3.5 пункта 3 ГОСТ 33434-2015.

23) отсутствие защитных кожухов электрооборудования;

24) неисправность гидродемпферов;

25) неисправность аккумуляторной батареи;

26) неисправность системы регистрации и анализа параметров работы подвижного состава;

27) неисправность системы определения географической координаты местоположения;

28) неисправность системы учета расхода дизельного топлива, газа или электроэнергии;

29) неисправность систем информирования машиниста о расписании и энергооптимальной скорости движения поезда;

30) неисправность или отсутствие предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на железнодорожный путь;

31) неисправность кодового бортового датчика системы автоматической идентификации.

140. На инфраструктуре запрещается включать в состав поезда (кроме случаев перевозки железнодорожного подвижного состава в качестве груза на своих осях и локомотивов, пересылаемых в недействующем состоянии):

1) локомотивы, имеющие:

неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя (за исключением случаев штатного отключения исправных тяговых электродвигателей для повышения энергоэффективности локомотива при неполной тяговой нагрузке);

неисправность системы газоподготовки и системы контроля загазованности (для газомоторных локомотивов);

неисправность или отсутствие устройств станционной радиосвязи на локомотивах, предназначенных для выполнения маневровых работ;

неисправность системы подачи песка;

неисправность устройства отбора мощности для высоковольтного отопления с учетом расхода электроэнергии на отопление вагонов (для пассажирских электровозов);

2) мотор-вагонный подвижной состав, имеющий:

неисправность связи «пассажир – машинист»;

неисправность запорных устройств или контроля закрывания входных дверей;

3) специальный самоходный подвижной состав, имеющий:

неисправность системы подачи песка;

неисправность стопорных и предохранительных устройств приведения рабочих органов специального самоходного подвижного состава в транспортное положение, предусмотренное их конструкцией.

Запрещается эксплуатация локомотивов, используемых для перевозки пассажиров, специальных и опасных грузов, и головных вагонов мотор-вагонного подвижного состава без предусмотренной конструкторской документацией исправно работающей аппаратуры спутниковой навигации.

Порядок эксплуатации локомотивов, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава на инфраструктуре (железнодорожных путях необщего пользования) при возникновении указанных неисправностей в пути следования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

141. Локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав запрещается допускать к эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования без обслуживания (регулировки) и проверки действия (работоспособности), предусмотренных эксплуатационной документацией, следующих устройств:

локомотивных устройств безопасности;

устройств поездной и станционной радиосвязи или их несовместимость с сетями радиосвязи на участках обращения соответствующего железнодорожного подвижного состава;

средств беспроводной передачи данных (при использовании);

систем автоведения, регистрации параметров работы, систем учета расходов дизельного топлива или электроэнергии (при использовании);

системы автоматизированного вождения грузовых соединенных поездов и поездов повышенной массы и длины (при использовании);

системы автоматического и (или) дистанционного управления (при использовании).

Периодичность и порядок осмотра перечисленных устройств, порядок расшифровки скоростемерных лент и (или) файлов, размещенных на электронных носителях, устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава, с учетом требований, установленных на инфраструктуре (железнодорожных путях необщего пользования).

142. На отдельных участках железнодорожных путей общего пользования в соответствии с перечнем, определенным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, допускается обслуживание локомотива, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава машинистом без помощника машиниста.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования), владелец железнодорожного подвижного состава локальным нормативным актом устанавливает порядок обслуживания локомотива, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава машинистом

без помощника машиниста, обеспечивающий безопасность движения поездов в соответствии с Правилами.

143. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатировать локомотивы (кроме маневровых), мотор-вагонный и специальный самоходный подвижной состав, управляемые машинистом без помощника машиниста, при неисправности (в соответствии с эксплуатационной документацией) или отсутствии следующих устройств (дополнительно к устройствам, указанным в пункте 141 Правил):

систем контроля скорости движения поезда, автоматического торможения при превышении допустимой скорости, контроля бодрствования (бдительности) машиниста;

зеркал и (или) видеокамер заднего вида;

блокировки тормоза (для локомотивов);

устройств для очистки лобовых стекол кабины машиниста;

устройств поездной и станционной радиосвязи или их несовместимости с сетями радиосвязи на участках обращения соответствующего железнодорожного подвижного состава.

Запрещается эксплуатировать на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования маневровые локомотивы, управляемые машинистом без помощника машиниста, при неисправности (в соответствии с эксплуатационной документацией) или отсутствии следующих устройств (помимо указанных в настоящем пункте):

устройств дистанционной отцепки маневрового локомотива от вагонов;

второго пульта управления;

зеркал и (или) видеокамер заднего вида;

устройств, обеспечивающих автоматическую остановку в случае внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива;

средств станционной радиосвязи, совместимых со станционной радиосвязью, используемой на железнодорожных станциях обращения;

локомотивных устройств безопасности на маневровых локомотивах владельцев железнодорожных путей необщего пользования, выходящих на железнодорожную станцию примыкания железнодорожных путей общего пользования.

144. Запрещается включать в состав поезда пассажирские вагоны (кроме случаев перевозки железнодорожного подвижного состава в качестве груза на своих осях), имеющие:

неисправность электропневматического тормоза;

неисправность системы отопления или электроотопления;

неисправность электрооборудования, вентиляции, климатических систем;

неисправность радиосвязи начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда с машинистом локомотива в пассажирском вагоне с радиокупе (штабном вагоне).

Запрещается выдавать под пассажирские поезда электровозы без исправно работающего устройства отбора мощности для высоковольтного отопления с учетом расхода электроэнергии на отопление вагонов.

Запрещается следование пассажирских вагонов на тележках типа КВЗ-5[169], специальных вагонов на тележках типа КВЗ-И2[170] со скоростью более 120 км/ч. Запрещается включать в пассажирские поезда специальные вагоны на тележках типа КВЗ-И2, ЦМВ[171], КВЗ-5.

145. Запрещается включать в состав поезда, следующие по инфраструктуре во всех видах сообщения груженые грузовые вагоны (кроме случаев перевозки железнодорожного подвижного состава в качестве груза на своих осях), в отношении которых после 1 января 2016 г. выполнены работы по продлению

---

[169] Абзац восьмой подпункта 2.6.22 пункта 2.6 Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (инструкции осмотрщику вагонов) № 808-2017 ПКБ ЦВ, утвержденной Протоколом пятидесятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 22 мая 2009 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 22 мая 2009 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

[170] Таблица 4.1 Правил технического обслуживания и текущего отцепочного ремонта рефрижераторного подвижного состава № 769-2014 ПКБ ЦВ, утвержденных Протоколом пятьдесят третьего заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 ноября 2015 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 5 ноября 2015 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

[171] Таблица 4.2 Правил технического обслуживания и текущего отцепочного ремонта рефрижераторного подвижного состава № 769-2014 ПКБ ЦВ, утвержденных Протоколом пятьдесят третьего заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 ноября 2015 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 5 ноября 2015 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

назначенных сроков службы (ресурсов), за исключением:

специального железнодорожного подвижного состава, включаемого в хозяйственные поезда и предназначенного для производства работ по содержанию, обслуживанию, ремонту сооружений и устройств железных дорог;

вагонов пожарных и восстановительных поездов;

вагонов-цистерн, предназначенных для перевозки желтого фосфора, виноматериалов, гептила, амила, уксусной кислоты, ядохимикатов, алкилбензолсульфокислоты, меланжа, молока, поливинилхлорида, капролактама, суперфосфорной кислоты, сульфанола;

рефрижераторных вагонов;

вагонов-термосов;

вагонов-ледников;

вагонов-дизель-электростанций;

вагонов-транспортеров;

вагонов-платформ для перевозки гусеничной и колесной техники.

146. После выгрузки груза грузовые вагоны должны быть очищены внутри и снаружи от его остатков в соответствии с Правилами очистки и промывки вагонов и контейнеров после выгрузки грузов, утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 10 апреля 2013 г. № 119[172].

При погрузке грузовых вагонов не допускается попадание груза на буксовые узлы или подшипники колесных пар и элементы тележек или тормозное оборудование, автосцепное оборудование грузовых вагонов.

Запрещается эксплуатация грузовых вагонов при наличии признаков температурного воздействия на элементы грузовых вагонов, превышающего значения, определенные эксплуатационной документацией.

При погрузочно-разгрузочных работах запрещается открывать и закрывать двери, погрузочные и разгрузочные крышки люков, борта грузовых вагонов с применением тракторов, погрузчиков, лебедок, кранов и другой техники, не предназначенной для выполнения данных работ.

Запрещается устранение сдвига и восстановление сыпучести грузов в грузовых вагонах способами и устройствами, не предназначенными для этих целей.

147. Колесные пары железнодорожного подвижного состава при эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования должны подвергаться осмотру под железнодорожным подвижным составом и иметь на бирке или иных, предусмотренных ремонтной документацией местах, поставленные знаки о дате и месте их изготовления и выполненных ремонтах.

148. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатация колесных пар, у которых расстояние между внутренними

---

[172] Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 16 мая 2013 г., регистрационный № 28417.

гранями колес в ненагруженном состоянии не соответствует следующим значениям:

от 1439 до 1443 мм – у мотор-вагонного подвижного состава;

от 1439 до 1443 мм –у локомотивов, вагонов и специального самоходного подвижного состава, эксплуатируемых со скоростью от 120 до 140 км/ч включительно;

от 1437 до 1443 мм – у локомотивов, вагонов, специального самоходного подвижного состава эксплуатируемых со скоростью до 120 км/ч, а также у железнодорожного подвижного состава, не имеющего права выхода на железнодорожные пути общего пользования;

от 1439 до 1441 мм – у локомотивов, эксплуатируемых со скоростью от 140 до 200 км/ч включительно;

от 1439 до 1443 мм – у пассажирских вагонов, эксплуатируемых со скоростью от 140 до 160 км/ч включительно.

149. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатация колесных пар железнодорожного подвижного состава при наличии следующих неисправностей буксового узла, оснащенного подшипниками роликовыми цилиндрическими, сдвоенными, кассетными в корпусе буксы:

1) ослабление болтового крепления смотровой или крепительной крышек корпуса буксы[173];

2) трещины, вмятины, выпуклости и протертости смотровой или крепительной крышек буксы;

3) сдвиг корпуса буксы;

4) разрушение или трещины корпуса буксы;

5) выброс смазки на диск и обод колеса;

6) нагрев верхней части корпуса буксы с роликовыми цилиндрическими и сдвоенными подшипниками более 60 °С без учета температуры окружающего воздуха, а для букс с кассетными подшипниками в корпусе – более 70 °С без учета температуры окружающего воздуха.

Запрещается допускать к эксплуатации колесные пары железнодорожного подвижного состава с подшипниками кассетного типа, с адаптером, имеющие следующие неисправности:

1) трещину или откол наружного кольца кассетного подшипника;

2) нарушение целостности уплотнения или кожуха уплотнения подшипника;

3) смещение (перекос) адаптера на наружном кольце кассетного подшипника,

---

[173] Подпункт 3.4 пункта 3 ГОСТ 34385-2018 «Межгосударственный стандарт. Буксы и адаптеры для колесных пар тележек грузовых вагонов. Общие технические условия», введенный в действие приказом Росстандарта от 24 мая 2018 г. № 275-ст (М., «Стандартинформ», 2018), с изменениями ГОСТ 34385-2018 «Буксы и адаптеры для колесных пар тележек грузовых вагонов. Общие технические условия» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 5) (далее – ГОСТ 34385-2018).

откол или трещина адаптера;

4) трещину или излом вставки между опорной поверхностью буксового проема боковой рамы и адаптером, если иное не предусмотрено эксплуатационной документацией;

5) отсутствие, или обрыв, или ослабление одного или более болтов торцевого крепления подшипников на оси;

6) выброс смазки на колесо или боковую раму тележки;

7) сдвиг подшипника на шейке оси колесной пары;

8) нагрев корпуса подшипника кассетного типа более 80 °С без учета температуры окружающего воздуха или верхней части адаптера более 70 °С без учета температуры окружающего воздуха.

Колесная пара железнодорожного подвижного состава допускается к эксплуатации в соответствии с эксплуатационной документацией при выделении смазки в виде равномерно распределенного валика на уплотнении кассетного подшипника.

150. Запрещается эксплуатация колесных пар локомотива, имеющих:

1) остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2 ± 0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13 ± 0,1) мм от поверхности катания;

2) параметр крутизны (опасная форма гребня) менее 6,0 мм;

3) выщербину, раковину или вмятину на круге катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной более 10 мм;

4) раковины на поверхности катания бандажа[174], обода цельнокатаного колеса;

5) выщербины или вмятины на вершине гребня глубиной более 3 мм, длиной более 4 мм;

6) ослабление бандажа на колесном центре;

7) сдвиг контрольной отметки бандажа относительно контрольной отметки колесного центра;

8) ослабление и сдвиг цельнокатаного колеса или колесного центра на оси;

9) ослабление зубчатого колеса на оси или ступице колесного центра;

10) смещение металла (далее – навар) на поверхности катания более 0,5 мм;

11) протертые места на средней части оси локомотивов тех серий, где средняя часть оси открыта при эксплуатации глубиной более 4,0 мм;

12) местное или общее увеличение ширины бандажа или обода цельнокатаного колеса более 6,0 мм;

---

[174] Подпункт 3.8 пункта 3 ГОСТ 11018-2011 «Межгосударственный стандарт. Колесные пары тягового подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 5 марта 2012 г. № 14-ст (М., «Стандартинформ», 2012), с изменением ГОСТ 11018-2011 «Колесные пары тягового подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия» («ИУС «Национальные стандарты», 2016, № 1) (далее – ГОСТ 11018-2011).

13) ослабление бандажного кольца более чем в трех местах по его окружности суммарной длиной ослабленного места более 30 % окружности кольца, а также ближе 100 мм к замку кольца;

14) трещину в любой части оси колесной пары, ободе, диске, ступице или бандаже колеса;

15) кольцевые выработки от тормозных колодок на поверхности катания на расстоянии до 40 мм от наружного торца бандажа глубиной более 2 мм, шириной более 15 мм, а на других участках поверхности катания бандажа глубиной более 1 мм, шириной более 2 мм;

16) неисправность буксовых, моторно-осевых подшипников и опорных подшипников тяговых редукторов, характеризующаяся нагревом их узлов до температуры более 80 °С;

17) электродуговые ожоги и плены на средней части оси;

18) вертикальный подрез гребня более 18 мм;

19) разность толщины гребней у одной колесной пары локомотива при минимальной толщине одного из гребней 27 мм и менее более 4 мм;

20) забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм и более по диаметру);

21) следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары;

22) сдвиг или ослабление ступицы колеса на подступичной части оси;

23) местное уширение обода колеса (раздавливание) более 5 мм;

24) поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся в глубь металла, или если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм.

При скоростях движения до 120 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, указанным выше в настоящем пункте):

25) равномерный прокат по кругу катания у локомотивов – более 7 мм, а у локомотивов на железнодорожных путях необщего пользования – более 9 мм;

26) толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов (для локомотивов на железнодорожных путях необщего пользования (горнорудных предприятий) – менее 22 мм) при измерении на расстоянии (20 ± 0,1) мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, у локомотивов с высотой гребня 28 мм – при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;

27) ползун (выбоину) на круге катания колеса глубиной более 1 мм.

При скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):

28) равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;

29) толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии (20 ± 0,1) мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у локомотивов с высотой гребня 28 мм – при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;

30) ползун (выбоину) по кругу катания глубиной более 1 мм;

31) толщину обода цельнокатаного колеса менее 25 мм;

32) толщину бандажа менее 45 мм для электровозов и менее 36 мм для тепловозов;

При скоростях движения от 140 до 160 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения более 120 до 140 км/ч включительно):

33) ползун (выбоину) по кругу катания глубиной более 0,5 мм;

34) толщину обода цельнокатаного колеса менее 40 мм;

35) толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм;

36) разницу проката у левого и правого колеса одной колесной пары не более 1,5 мм;

37) толщину бандажа менее 50 мм для электровозов и менее 45 мм для тепловозов;

38) разницу диаметров бандажей (колес) комплекта колесных пар локомотива – не более 5 мм, в одной тележке – не более 3 мм;

при скоростях движения более 160 до 200 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения от 140 до 160 км/ч включительно):

39) ползуны (выбоину) и выщербины любой глубины;

40) толщину обода цельнокатаного колеса менее 45 мм;

41) равномерный прокат по кругу катания более 2 мм;

42) толщину бандажа менее 60 мм для электровозов и менее 55 мм для тепловозов.

Допускается эксплуатация колесной пары локомотива со скоростями до 160 км/ч включительно с выщербиной глубиной до 1 мм при отсутствии расслоения металла независимо от их длины.

151. Запрещается эксплуатация колесных пар мотор-вагонного подвижного состава, имеющих:

1) трещины в любой части оси и (или) колеса колесной пары;

2) остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2 ± 0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13 ± 0,1) мм от поверхности катания;

3) забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм и более по диаметру);

4) следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары;

5) сдвиг или ослабление ступицы колеса на подступичной части оси;

6) кольцевые выработки на круге катания колеса глубиной у основания гребня более 1 мм или кольцевые выработки – на средних участках поверхности круга катания колеса более 1 мм, кольцевые выработки на фаске с внешней стороны колесной пары – более 2 мм или шириной более 15 мм;

7) местное уширение обода колеса (раздавливание) более 5 мм;

8) поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся в глубь металла, или если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм;

9) навар на поверхности катания более 0,5 мм.

При скоростях движения до 120 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, указанным выше в настоящем пункте):

10) равномерный прокат по кругу катания бандажа (цельнокатаного колеса) – более 7 мм, в поездах пригородного сообщения – более 8 мм;

11) толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм с высотой гребня 28 мм – при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;

12) вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном;

13) ползун (выбоину) на круге катания колеса более 1 мм.

При скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):

14) равномерный прокат по кругу катания бандажа (цельнокатаного колеса) – более 5 мм;

15) толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм;

16) трещины или расслоение в выщербине, идущее вглубь металла;

17) выщербины при наличии расслоения металла глубиной более 1 мм независимо от их длины;

18) выщербина, раковина или вмятина на круге катания глубиной более 3 мм и длиной у моторного вагона подвижного состава более 10 мм, у прицепного вагона – более 25 мм.

При скоростях движения от 140 до 250 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения более 120 до 140 км/ч включительно):

19) выщербину, раковину или вмятину на поверхности катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной или шириной более 24 мм;

20) ползун (выбоину) на поверхности катания при скорости

движения от 140 до 200 км/ч более 0,5 мм, при скорости движения от 200 до 250 км/ч – более 0,17 мм.

Для скоростного и высокоскоростного мотор-вагонного подвижного состава запрещается эксплуатация колесных пар при следующих износах и повреждениях при любых скоростях движения (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения от 140 до 250 км/ч включительно):

21) прокат по кругу катания более 5 мм;

22) толщину гребня более 35 мм или менее 29 мм;

23) выщербину, раковину или вмятину на поверхности катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной или шириной более 24 мм.

152. Запрещается эксплуатация грузовых вагонов, в том числе рефрижераторных, укомплектованных колесными парами, имеющих:

при скоростях движения до 120 км/ч включительно:

1) трещины в любой части оси и (или) колеса колесной пары;

2) остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2 ± 0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13 ± 0,1) мм от поверхности катания;

3) забоины, вмятины средней части оси глубиной более 2 мм, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм и более по диаметру);

4) следы контакта с электродом или с электросварочным проводом в любой части оси и (или) колеса;

6) сдвиг или ослабление посадки ступицы колеса на подступичной части оси;

7) кольцевые выработки на поверхности катания колеса у основания гребня глубиной более 1 мм, на конусности 1:3,5 более 2 мм или шириной более 15 мм (при наличии кольцевых выработок на других участках поверхности катания нормы их браковки такие же как у кольцевых выработок, расположенных у гребня);

8) местное уширение (раздавливание) обода колеса более 5 мм;

9) откол наружной боковой поверхности обода колеса, включая откол кругового наплыва, глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, или если ширина оставшейся части обода колеса в месте откола менее 120 мм или в поврежденном месте независимо от размеров откола имеется трещина, идущая вглубь металла;

10) навар на поверхности катания колеса высотой более 1 мм;

11) ползун на поверхности катания колеса глубиной более 1 мм;

12) неравномерный прокат по кругу катания колеса – более 2 мм, определяемый разностью измерений в сечениях максимального износа и с каждой стороны от этого сечения на расстоянии до 500 мм по окружности;

13) выщербины на поверхности катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 50 мм;

14) трещины в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла;

15) вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном;

16) толщину обода колеса по кругу катания менее 22 мм;

17) равномерный прокат по кругу катания колеса более 9 мм;

18) толщину гребня колеса более 33 мм или менее 24 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;

19) толщину гребня колеса более 33 мм или менее 22 мм у железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях необщего пользования (горнорудных предприятий);

при скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):

20) повреждение на круге катания колеса, вызванное наваром высотой более 0,5 мм;

21) выщербины на круге катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 25 мм, трещина в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла,

22) равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;

23) неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 1,5 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов (кроме плоскоременных) – более 1 мм;

24) толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;

25) толщину обода колеса по кругу катания менее 35 мм.

153. Запрещается эксплуатация колесных пар специального железнодорожного подвижного состава, имеющих:

1) трещины в любой части оси и (или) колеса колесной пары;

2) остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2 ± 0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13 ± 0,1) мм от поверхности катания;

3) сдвиг или ослабление посадки ступицы колеса на подступичной части оси;

4) вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм;

5) ползун на поверхности катания колеса более 1 мм;

6) следы контакта с электродом или с электросварочным проводом в любой части оси и (или) колеса;

7) забоины, вмятины глубиной более 2 мм, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм по диаметру);

8) кольцевые выработки на поверхности катания колеса у основания гребня глубиной более 1 мм, на конусности 1:3,5 более 2 мм или шириной более 15 мм;

9) местное уширение (раздавливание) обода колеса более 5 мм;

10) повреждение на поверхности катания колеса, вызванное наваром, высотой более 1 мм;

11) неравномерный прокат по кругу катания более 2 мм;

12) выщербины или раковины на поверхности катания глубиной более 3 мм или длиной у приводных колесных пар более 10 мм, а у неприводных – более 25 мм;

13) толщину обода колеса по кругу катания менее 22 мм;

14) откол наружной боковой поверхности обода колеса, включая откол кругового наплыва, глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, или если ширина оставшейся части обода колеса в месте откола менее 120 мм или в поврежденном месте независимо от размеров откола имеется трещина, идущая вглубь металла;

при скоростях движения до 120 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, указанным выше в настоящем пункте):

15) равномерный прокат по кругу катания более 8 мм;

16) толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм при высоте гребня 28 мм и измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня или при высоте гребня 30 мм и измерении на расстоянии (20 ± 0,1) мм от вершины гребня;

при скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):

17) равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;

18) толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм при высоте гребня 28 мм и измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня или при высоте гребня 30 мм и измерении на расстоянии (20 ± 0,1) мм от вершины гребня.

Запрещается эксплуатация специального железнодорожного подвижного состава, мотор-вагонного подвижного состава, грузовых вагонов, укомплектованного колесными парами, имеющих неисправности, указанные в пунктах 152 и 153 Правил соответственно.

154. Запрещается эксплуатация колесных пар пассажирских вагонов, имеющих:

1) остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2 ± 0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13 ± 0,1) мм от поверхности катания;

2) трещины в любой части оси колесной пары или трещины в ободе, диске и (или) ступице колеса;

3) трещины, откол гребня колеса;

4) забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм по диаметру);

5) следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары;

6) сдвиг или ослабление посадки ступицы колеса на подступичной части оси;

7) кольцевые выработки на поверхности катания колес у основания гребня глубиной более 1мм, на конусности 1:3,5 более 2 мм или шириной более 15 мм;

8) местное уширение обода колеса (раздавливание) более 5 мм;

9) поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся в глубь металла, или если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм;

10) повреждение на круге катания колеса, вызванное наваром высотой более 0,5 мм;

11) вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном;

12) выщербины на круге катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 25 мм, трещина в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла, допускается эксплуатация колесной пары пассажирского вагона с выщербиной глубиной до 1 мм.

При скоростях движения до 120 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, указанным выше в настоящем пункте):

13) равномерный прокат по кругу катания в поездах дальнего сообщения – более 7 мм, пригородного сообщения – более 8 мм;

14) неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 2 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов (кроме плоскоременных) – более 1 мм;

15) толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;

16) толщину обода колеса по кругу катания, в том числе у пассажирских вагонов пригородного сообщения – менее 30 мм.

При скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):

17) равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;

18) неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 1,5 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов (кроме плоскоременных) – более 1 мм;

19) толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;

20) толщину обода колеса по кругу катания менее 35 мм.

При скоростях движения от 140 до 160 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения более 120 до 140 км/ч включительно):

21) равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;

22) неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 1,5 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов (кроме плоскоременных) – более 1 мм;

23) толщину гребня более 33 мм или менее 30 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;

24) толщину обода колеса по кругу катания менее 40 мм.

При скоростях движения от 160 до 250 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения от 140 до 160 км/ч включительно):

25) равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;

26) неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 1 мм;

27) толщину гребня более 33 мм или менее 30 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;

28) толщину обода колеса по кругу катания менее 40 мм.

Наличие ползунов (выбоин) на поверхности катания колес пассажирских вагонов при отправлении из пункта формирования и оборота не допускается.

155. При обнаружении в пути следования ползунов (выбоин) на поверхности катания колес колесных пар разрешается довести поезд:

1) до железнодорожной станции назначения, где колесная пара должна быть заменена:

Со скоростью не более 200 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной не более 1 мм на колесной паре скоростного и высокоскоростного мотор-вагонного подвижного состава;

со скоростью не более 140 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной не более 1 мм на колесной паре пассажирского вагона;

со скоростью не более 100 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной более 1 до 2 мм включительно, на колесной паре немоторного вагона мотор-вагонного подвижного состава;

2) до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для замены колесных пар:

со скоростью не более 100 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной более 1 до 2 мм включительно, на колесной паре пассажирского вагона;

со скоростью не более 70 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной более 1 до 2 мм включительно, на колесной паре грузового вагона (тендер);

с установленной скоростью – при выщербине длиной более 25 до 40 мм включительно, на колесной паре пассажирского вагона;

со скоростью не более 100 км/ч – при выщербине длиной более 40 до 80 мм

включительно, на колесной паре пассажирского вагона;

3) до ближайшей железнодорожной станции, где колесная пара должна быть заменена:

со скоростью не более 15 км/ч – при выщербине длиной более 80 мм на колесной паре пассажирского вагона;

со скоростью не более 15 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной более 1 до 2 мм включительно, на колесной паре локомотива, моторного вагона мотор-вагонного подвижного состава или специального самоходного подвижного состава;

со скоростью не более 15 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной более 2 до 4 мм включительно, на колесной паре немоторного вагона мотор-вагонного подвижного состава;

со скоростью не более 15 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной более 2 до 6 мм включительно, на колесной паре пассажирского и грузового вагонов;

со скоростью не более 10 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной более 2 до 4 мм включительно, на колесной паре локомотива, моторного вагона мотор-вагонного подвижного состава или специального самоходного подвижного состава;

со скоростью не более 10 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной более 6 до 12 мм включительно, на колесной паре пассажирского и грузового вагонов;

4) до ближайшей железнодорожной станции при условии вывешивания колесной пары или исключения возможности вращения колеса:

со скоростью не более 10 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной более 4 мм на колесной паре локомотива, мотор-вагонного или специального самоходного подвижного состава;

со скоростью не более 10 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной более 12 мм на колесной паре пассажирского и грузового вагонов.

Локомотив, мотор-вагонный или специальный самоходный подвижной состав, на колесных парах которых имеются ползуны (выбоины), требующие вывешивание или исключение возможности вращения колеса, должны быть отцеплены от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей), осевой редуктор поврежденной колесной пары – отключены.

156. Эксплуатация скоростных пассажирских вагонов сочлененного типа[175] с использованием колесных блоков, наклоном кузова и системой установки колес по радиусу кривой запрещается:

при толщине гребня колеса менее 27 мм и более 33 мм;

---

[175] Подпункт 2.4.35 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

при разнице диаметров колес по кругу катания одной тележки более 10 мм;

при наличии трещины в любой части оси колесного блока или трещины в ободе, диске или ступице колеса;

при наличии остроконечного наката на гребне колеса;

при вертикальном подрезе гребня высотой более 18 мм, измеряемого специальным шаблоном.

При обнаружении в пути следования ползуна (выбоины) на колесе указанных пассажирских вагонов разрешается довести поезд:

до железнодорожной станции назначения, где колесный блок должен быть заменен:

с установленной скоростью – при ползуне (выбоине) глубиной не более 1 мм;

со скоростью не более 100 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной более 1 до 2 мм включительно;

до ближайшей железнодорожной станции:

со скоростью не более 15 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной более 2 до 6 мм включительно;

со скоростью не более 10 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной более 6 мм.

157. Железнодорожный подвижной состав, оборудованный сцепками, совместимыми с автосцепкой[176] СА-3[177], запрещается включать в состав поезда при высоте продольной оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов:

у локомотивов, пассажирских, почтовых, багажных, почтово-багажных вагонов и специального железнодорожного подвижного состава – более 1080 мм и менее 980 мм;

у грузовых вагонов – более 1080 мм и менее 950 мм.

Головные пассажирские вагоны, оборудованные автосцепкой полужесткого типа[178], запрещается включать в поезда, курсирующие в международном сообщении, с высотой продольной оси хвостовика автосцепки над уровнем верха головок рельсов менее 1015 мм и более 1115 мм.

Запрещается включать в состав поезда железнодорожный подвижной состав, у которого разница по высоте между продольными осями автосцепок, совместимых с автосцепкой СА-3 составляет:

в грузовом поезде – более 100 мм;

между локомотивом и первым груженым грузовым вагоном грузового поезда – более 110 мм;

в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/ч, – более 70 мм;

в пассажирском поезде, следующем со скоростью от 120 до 140 км/ч

---

[176] Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 33434-2015.

[177] Пункт 3 ГОСТ 32885-2014 «Межгосударственный стандарт. Автосцепка модели СА-3. Конструкция и размеры», введенного в действие приказом Росстандарта от 23 октября 2014 г. № 1395-ст (М., «Стандартинформ», 2015).

[178] Подпункт 3.4 пункта 3 ГОСТ 33434-2015.

включительно – более 50 мм;

между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда – более 100 мм;

между локомотивом и подвижными единицами специального железнодорожного подвижного состава – более 100 мм.

Автосцепное устройство пассажирских вагонов и специального железнодорожного подвижного состава, работающего по технологии совместно в сцепе, должно иметь устройство, предотвращающее несанкционированное расцепление.

158. Транспортировка мотор-вагонного подвижного состава и пассажирских вагонов, оборудованных сцепными устройствами жесткого типа, допускается при наличии переходных устройств (адаптеров) с высотой продольной оси переходного устройства (адаптера) над уровнем верха головок рельсов от 980 до 1080 мм включительно.

159. К эксплуатации со скоростью от 140 до 160 км/ч включительно, допускаются пассажирские вагоны, оборудованные сцепными (автосцепными) устройствами, отвечающими следующим требованиям:

устройство должно быть ударно-тяговым и включать автосцепку полужесткого типа[179] или сцепку жесткого типа;

центрирующий прибор должен быть жесткого типа (только в комплекте с автосцепкой полужесткого типа) или с эластичной опорой хвостовика сцепки (в комплекте с автосцепкой полужесткого типа или со сцепкой жесткого типа).

Для пассажирских вагонов, эксплуатируемых со скоростью движения от 160 до 200 км/ч включительно, допускается применение автосцепки полужесткого типа с нижним ограничителем вертикальных перемещений в соответствии с конструкторской документацией на вагон.

Наличие буферов при использовании сцепных устройств жесткого типа не является обязательным.

Головная и хвостовая сцепки высокоскоростных поездов для эксплуатации в интервале скорости движения от 200 до 250 км/ч включительно, должны быть жесткого типа.

160. Локомотивы (кроме маневровых), эксплуатируемые на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования снабжаются двумя носимыми радиостанциями, инвентарем для подачи сигналов в соответствии с приложением № 1 к Правилам, инструментами и дополнительным инвентарем в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава с учетом требований, установленных на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования.

На локомотиве допускается иметь одну носимую радиостанцию при

---

[179] Подпункт 3.4 пункта 3 ГОСТ 33434-2015.

оборудовании локомотива (кроме маневровых) двухдиапазонной или трехдиапазонной радиостанцией

Допускается снабжать одной носимой радиостанцией маневровые локомотивы и локомотивы, обслуживаемые машинистом без помощника машиниста.

В случаях, когда локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав эксплуатируются в автоматическом режиме без машиниста и его помощника, допускается не снабжать данный железнодорожный подвижной состав носимыми радиостанциями.

Локомотивы и мотор-вагонный подвижной состав дополнительно к указанному оборудованию снабжаются тормозными башмаками[180] для закрепления состава на перегоне при возникновении аварийных ситуаций в соответствии с приложением № 2 к Правилам.

Порядок оснащения специального самоходного подвижного состава инвентарем для подачи ручных и звуковых сигналов в соответствии с приложением № 1 к Правилам, носимыми радиостанциями и инструментами устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

161. Порядок обслуживания и состав работников, осуществляющих управление и обслуживание локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава (далее – локомотивные бригады) и специального самоходного подвижного состава (далее – бригады ССПС), в том числе при обслуживании машинистом без помощника машиниста, устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава с учетом требований установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования) в зависимости от типа железнодорожного подвижного состава, от местных условий эксплуатации и применяемых систем управления и автоматизации.

162. На отдельных участках инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования в соответствии с перечнем, определенным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), допускается эксплуатация локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава в автоматическом и (или) дистанционном режимах.

Локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав для эксплуатации в автоматическом и (или) дистанционном режиме оборудуются составными частями, необходимыми программными средствами и должны иметь возможность управления ими в ручном режиме.

Оборудование составными частями и необходимыми программными

---

[180] Подпункт 2.5.19 пункта 2.5 ГОСТ 34530-2019.

средствами локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава для эксплуатации в автоматическом и (или) дистанционном режимах или выполнение таких работ при их изготовлении, производится в соответствии с требованиями пунктов 4, 22 – 26 ТР ТС 001/2011, конструкторской документации и Правил. Порядок оборудования устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава.

Ответственность за надежную работу систем автоматического и (или) дистанционного управления железнодорожного подвижного состава в соответствии с требованиями безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта при эксплуатации локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава в автоматическом и (или) дистанционном режимах, возлагается на разработчиков и производителей этих систем.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от местных условий участков инфраструктуры (железнодорожных путей необщего пользования), на которых эксплуатируются локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав в автоматическом и (или) дистанционном режиме и организации поездной и маневровой работы, может устанавливать локальным нормативным актом дополнительные составные части подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта, обеспечивающие безопасность движения поездов на таких участках.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом определяет дополнительные положения по организации движения поездов и порядку производства маневровой работы на участках инфраструктуры (железнодорожных путей необщего пользования), на которых эксплуатируются локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав в автоматическом и (или) дистанционном режиме, обеспечивающие безопасность движения.

В случае необходимости выхода эксплуатирующихся в автоматическом и (или) дистанционном режиме локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава на другие участки инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав должны быть переведены в ручной режим и управляться машинистом.

163. Пассажирские, грузовые вагоны при эксплуатации на инфраструктуре на железнодорожных станциях формирования, назначения, оборота, расформирования и в пути следования должны проходить техническое обслуживание (включая безотцепочный ремонт), а при выявлении неисправности

должны быть отремонтированы.

На железнодорожных станциях, где нет пунктов технического обслуживания, каждый вагон перед постановкой в поезд должен быть осмотрен и подготовлен для следования до ближайшей железнодорожной станции, имеющей пункт технического обслуживания.

Организация системы технического обслуживания и текущего ремонта пассажирских и грузовых вагонов, обращающихся на инфраструктуре и его составных частей, а также контроля за соблюдением норм межремонтных пробегов определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

На инфраструктуре порядок проведения технического обслуживания, порядок предъявления пассажирских и грузовых вагонов к техническому обслуживанию, порядок подтверждения их готовности к следованию в поездах после его проведения, а также порядок осмотра и ремонта вагонов перед постановкой в поезд на станциях, где нет пунктов технического обслуживания, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры. Периодичность проведения технического обслуживания должна соответствовать требованиям эксплуатационной документации.

Порядок технического обслуживания локомотивов, мотор-вагонного и специального подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава в соответствии с эксплуатационной документацией.

164. При техническом обслуживании пассажирских и грузовых вагонов проверяются (если перечисленные составные части предусмотрены конструкцией вагона):

состояние и износ узлов и деталей, и их соответствие размерам, установленным для эксплуатации;

исправность действия тормозного оборудования, буферного и автосцепного устройств, средств сигнализации;

исправность действия устройств связи (для пассажирских вагонов);

состояние и исправность ходовых частей (тележек);

исправность кузовов и котлов цистерн грузовых вагонов, обеспечивающая сохранность перевозимых грузов;

исправность переходных площадок помоста и поручня помоста крыши, специальных подножек и поручней;

наличие и исправность устройств, предохраняющих от падения на железнодорожный путь деталей и оборудования;

сроки ремонта, а у пассажирских вагонов, кроме того, сроки единой технической ревизии;

исправность рамы и кузова вагона.

Техническое обслуживание, проведенное пассажирским и грузовым вагонам, направлено на их безопасное проследование по инфраструктуре до следующего технического обслуживания.

Требования к пунктам технического обслуживания пассажирских и грузовых вагонов устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

Требования к пунктам технического обслуживания грузовых вагонов, эксплуатируемых только на железнодорожных путях необщего пользования устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Работники пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов должны в соответствии с технологическим процессом и графиком движения поездов производить техническое обслуживание и ремонт вагонов, обеспечивающие проследование вагонов в исправном состоянии в составе поезда до следующего технического обслуживания.

165. Проезд в нерабочей кабине локомотива наряда ведомственной охраны при исполнении ими своих служебных обязанностей, а также иных лиц, допускается в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

166. Запрещается оставлять на деповских железнодорожных путях и железнодорожных путях необщего пользования в рабочем состоянии локомотивы, мотор-вагонный и специальный самоходный подвижной состав без наблюдения работника, знающего правила их обслуживания и умеющего остановить локомотивы, мотор-вагонный и специальный самоходный подвижной состав, а на станционных железнодорожных путях – без машиниста или его помощника.

167. Выход локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования осуществляется в соответствии с пунктом 2 статьи 17 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»[181].

168. Техническое обслуживание и ремонт железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях общего пользования с номинальной шириной колеи 1435 мм на территории Российской Федерации, выполняется в соответствии с порядком, устанавливаемым локальным нормативным актом владельца инфраструктуры в соответствии с Правилами.

---

[181] Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169.