

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**УТВЕРЖДАЮ:**  
**Министр транспорта**  
**Российской Федерации**

**ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(проект Минтранса России)**

Выпущено по заказу Министерства **транспорта** Российской Федерации  
Официальное издание

© Министерство **транспорта** Российской Федерации 2007 г.

# **Проект Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта Российской Федерации**

(Раздел 1. Общие положения. Разделы 2-4. Главы 1-14) от 29.02.2008 г.

## **РЕДАКЦИЯ с учетом предложений**

Ространснадзора, ОАО «РЖД», департаментов Минтранса, ВНИИАС, Союзгрузпромтранс и других организаций.

## **РАЗДЕЛ 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**1. Правила технической эксплуатации железнодорожного транспорта Российской Федерации (далее — настоящие Правила) устанавливают основные положения по технической эксплуатации железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожного транспорта необщего пользования, кроме технологического железнодорожного транспорта организаций, (далее – железнодорожный транспорт), порядок действий работников при его эксплуатации, основные размеры, нормы содержания важнейших сооружений, устройств и железнодорожного подвижного состава, независимо от его принадлежности и требования, предъявляемые к ним, систему организации движения поездов и принципы сигнализации и связи.**

Настоящие Правила разработаны в соответствии с федеральными законами: от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ «О техническом регулировании» с изменениями и дополнениями, внесенными Федеральным законом от 1 мая 2007 года № 65-ФЗ, от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», от 10 января 2003 года № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», от 7 июля 2003 г. № 126-ФЗ «О связи», другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

**2. Настоящие Правила обязательны для всех подразделений (организаций) железнодорожного транспорта и работников этих организаций, а их выполнение обеспечивает слаженность всех звеньев железнодорожного транспорта общего и необщего пользования, его четкую и бесперебойную работу и безопасность движения.**

Настоящие Правила могут быть изменены только приказом Министра транспорта Российской Федерации.

**3. В целях государственного регулирования вопросов технической эксплуатации железнодорожного транспорта федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта Российской Федерации издает инструкции и правила, устанавливающие основные нормы содержания и технической эксплуатации инфраструктуры, инфраструктурного комплекса и железнодорожного подвижного состава, независимо от его принадлежности, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта общего и необщего пользования.**

**Владельцы инфраструктур и владельцы инфраструктурного комплекса** издают инструкции и указания, **определяющие работу этих организаций при согласовании взаимосвязанных технологических процессов.**

**Функционирование технологического железнодорожного транспорта организаций в соответствии со стандартами организаций – владельцев регламентируется иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.**

**Стандарты организаций железнодорожного транспорта, инструкции и указания, относящиеся к технической эксплуатации, проектированию и строительству железнодорожных путей общего и необщего пользования, сооружений, устройств, железнодорожного подвижного состава, независимо от его принадлежности должны соответствовать требованиям настоящих Правил и законодательству Российской Федерации в области железнодорожного транспорта.**

## **Глава 1**

### **ОБЩИЕ ОБЯЗАННОСТИ РАБОТНИКОВ (организаций) ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

**1.1. Основными обязанностями работников (организаций) железнодорожного транспорта являются удовлетворение потребностей физических и юридических лиц в перевозках пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа при обеспечении безопасных для жизни и здоровья пассажиров условий проезда, безопасности (и сохранности) перевозок грузов, багажа и грузобагажа, безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, экологической безопасности при эффективном использовании технических средств.**

**1.2. Каждый работник, производственная деятельность которого непосредственно связана с движением поездов и маневровой работой, несет по кругу своих обязанностей ответственность за выполнение настоящих Правил, обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.**

**Контроль за соблюдением настоящих Правил работниками (организаций) железнодорожного транспорта, возлагается на руководителей соответствующих подразделений этих организаций.**

**Нарушение настоящих Правил работниками (организаций) железнодорожного транспорта влечет за собой ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.**

**1.3. Каждый работник (организации) железнодорожного транспорта обязан подавать сигнал остановки поезду или маневрирующему составу и принимать другие меры к их остановке в случаях, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения. При обнаружении неисправности сооружений или устройств, создающей угрозу безопасности движения или экологической безопасности (загрязнения окружающей природной среды), работник должен немедленно принимать меры к ограждению опасного места и устранению неисправности.**

**1.4.** Работники (**организаций**) железнодорожного транспорта должны обеспечивать безопасность пассажиров, создавать им необходимые удобства, культурно обслуживать на вокзалах, в поездах, быть вежливыми и предупредительными в обращении со всеми лицами, пользующимися услугами железнодорожного транспорта, и одновременно требовать от них выполнения действующих на железнодорожном транспорте правил.

**1.5.** Работники (**организаций**) железнодорожного транспорта должны содержать в порядке рабочее место и вверенные технические средства.

**Для работников железнодорожного транспорта общего пользования, непосредственно участвующих в организации движения поездов и обслуживании пассажиров, перечень которых утверждается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, при исполнении служебных обязанностей предусматривается ношение форменной одежды.**

**Знаки различия и порядок их ношения с форменной одеждой работниками согласно перечня, определяется федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

Каждый работник (**организации**) железнодорожного транспорта должен соблюдать правила и инструкции по охране труда, пожарной безопасности, требования стандартов, метрологических норм и правил (**единству измерений**) и иных нормативных документов, установленные для выполняемой им работы. Ответственность за выполнение этих правил и инструкций возлагается на исполнителей и руководителей соответствующих подразделений.

**1.6.** Не допускаются на локомотивы, в кабины управления моторвагонными поездами, специальным самоходным подвижным составом (мотовозами, дрезинами, специальными автомотрисами, железнодорожно-строительными машинами), **локомотивами** и другими подвижными единицами, **независимо от их принадлежности**, к сигналам, стрелкам, аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и **эксплуатации железнодорожного транспорта**, а также в помещения, откуда производится управление сигналами и такими устройствами, лица, не имеющие права доступа к ним.

Управлять локомотивами, моторвагонными поездами, специальным самоходным подвижным составом (мотовозами, дрезинами, специальными автомотрисами, железнодорожно-строительными машинами), **локомотивами** и другими подвижными единицами, **независимо от их принадлежности**, сигналами, аппаратами, механизмами и другими устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения и **эксплуатации железнодорожного транспорта**, а также переводить стрелки имеют право только уполномоченные на это работники во время исполнения ими служебных обязанностей.

Работники (**организаций**) железнодорожного транспорта, проходящие в установленном порядке стажировку, могут допускаться к управлению локомотивами, моторвагонными поездами, специальным самоходным подвижным составом (мотовозами, дрезинами, специальными автомотрисами,

железнодорожно-строительными машинами), локомотивами и другими подвижными единицами **независимо от их принадлежности**, сигналами, стрелками, аппаратами, механизмами и другими устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения и эксплуатации **железнодорожного транспорта**, только под наблюдением и под личную ответственность работников, непосредственно обслуживающих эти устройства.

**Право на управление локомотивами, моторвагонными поездами, специальным самоходным подвижным составом (мотовозами, дрезинами, специальными автомотрисами, железнодорожно-строительными машинами) (далее - транспортными средствами), подтверждается соответствующим удостоверением.**

Удостоверение выдается работникам железнодорожного транспорта после прохождения профессиональной подготовки в образовательных учреждениях, имеющих право на такую подготовку.

**Порядок сдачи квалификационных экзаменов и выдачи удостоверений на право управления транспортными средствами на железнодорожном транспорте и их форма, а также перечень квалификационных требований к работникам железнодорожного транспорта, управляющих транспортными средствами, устанавливаются Правительством Российской Федерации.**

1.7. Лица, поступающие на железнодорожный транспорт на работу, связанную с движением поездов и маневровой работой, должны пройти профессиональное обучение,

Работники, принимаемые на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств должны пройти профессиональный отбор и профессиональную подготовку в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

Работники организаций, независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности и заключившие трудовые договоры с работодателями – индивидуальными предпринимателями, работники, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования, должны проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний:

Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта Российской Федерации (ПТЭ);

Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации (ИСИ);

Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации (ИДП);

должностных инструкций, правил и инструкций по охране труда и других нормативных актов, устанавливающих обязанности работников.

**Порядок и сроки проведения указанных аттестаций, формирования аттестационных комиссий, объем знаний для каждой профессии, устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

Все остальные работники (организаций) **железнодорожного транспорта** должны знать общие обязанности работников (организаций) железнодорожного транспорта, предусмотренные настоящими Правилами, правила по охране труда, должностные инструкции и **квалификационные характеристики**.

**Перечень профессий, непосредственно связанных с движением поездов и маневровой работой на железнодорожном транспорте, утверждается Правительством Российской Федерации.**

**1.8. Лица, принимаемые на работу, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, и работники организаций железнодорожного транспорта, выполняющие такую работу, проходят обязательные предварительные (при поступлении на работу), и периодические медицинские осмотры в соответствии с порядком, устанавливаемым федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области здравоохранения.**

Лица моложе 18 лет в соответствии с законодательством Российской Федерации не допускаются к занятию следующих должностей и профессий, непосредственно связанных с движением поездов: машинистов локомотивов, моторвагонных поездов, мотовозов и специальных автомотрис, железнодорожно-строительных машин, кранов (крановщиков) и их помощников, водителей дрезин и их помощников, кочегаров паровозов в депо, поездных диспетчеров, станционных диспетчеров, диспетчеров маневровых железнодорожных станций, диспетчеров локомотивных дорожных, энергодиспетчеров, диспетчеров вагонного депо, диспетчеров по регулированию вагонного парка, дежурных по железнодорожным станциям, дежурных по парку, дежурных по разъезду, дежурных по переезду, дежурных станционных постов централизации, дежурных по сортировочным горкам, операторов при дежурных по станциям, операторов при маневровых диспетчерах железнодорожных станций, операторов сортировочных горок, операторов постов централизации, операторов пунктов технического обслуживания вагонов, операторов по путевым измерениям и их помощников, операторов дефектоскопных тележек, кондукторов грузовых поездов, составителей поездов и их помощников, регулировщиков скоростей движения вагонов, сигналистов, дежурных стрелочных постов, приемщиков поездов, мастеров дорожных, мастеров мостовых, мастеров тоннельных, мастеров дистанций электроснабжения, мастеров пунктов технического обслуживания вагонов, мастеров и рабочих на безотцепочном ремонте вагонов, осмотрщиков вагонов, осмотрщиков-ремонтников вагонов, бригадиров (освобожденных) по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений, обходчиков пути и искусственных сооружений, наладчиков контрольно-измерительных вагонов, монтеров пути (третьего разряда и выше), начальников (механиков-бригадиров) пассажирских поездов, поездных электромехаников, проводников вагонов, механиков рефрижераторных поездов (секций), электромехаников и электромонтеров, занятых на: ремонте и обслуживании аппаратуры и устройств связи; обслуживании и ремонте устройств сигнализации, централизации и блокировки; на ремонте и обслуживании контактной сети, тяговых и трансформаторных подстанций и высоковольтных

линий под напряжением и на высоте.

**1.9.** Работники железнодорожного транспорта должны сохранять вверенное имущество **железнодорожного транспорта** и перевозимые грузы.

**1.10.** Не допускается исполнение обязанностей работниками железнодорожного транспорта, находящимися в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения. Лица, обнаруженные в таком состоянии, немедленно отстраняются от работы и привлекаются к ответственности в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

## РАЗДЕЛ 2

### СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ИНФРАСТРУКТУРЫ И ИНФРАСТРУКТУРНОГО КОМПЛЕКСА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО И НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

#### Глава 2

#### ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ. ГАБАРИТ

**2.1.** Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования (далее - инфраструктура) и инфраструктурный комплекс железнодорожного транспорта необщего пользования (далее - инфраструктурный комплекс) должны содержаться их владельцами в исправном техническом состоянии.

Предупреждение появления неисправностей и обеспечение длительных сроков службы **инфраструктуры и инфраструктурного комплекса** должны быть главным в работе лиц, ответственных за содержание входящих в них сооружений и устройств.

Ответственными за состояние сооружений и устройств **инфраструктуры и инфраструктурного комплекса** являются работники **железнодорожного транспорта**, непосредственно их обслуживающие, и руководители **организаций**, в ведении которых находятся эти сооружения и устройства.

Указанные работники в соответствии с должностными обязанностями каждый на своем участке должны знать правила эксплуатации и состояние сооружений и устройств, систематически проверять их и обеспечивать высокое качество содержания, технического обслуживания и ремонта с соблюдением метрологических правил и норм (**единства измерений**) и требований **национальных стандартов** для сооружений и устройств **инфраструктуры и инфраструктурного комплекса**.

**2.2.** Сооружения, устройства, механизмы и оборудование должны соответствовать утвержденной проектной документации и техническим условиям. На основные сооружения, устройства, механизмы и оборудование должны быть технические паспорта, содержащие важнейшие технические и эксплуатационные характеристики.

Устройства, механизмы и оборудование, в том числе поставляемые железнодорожному транспорту, подлежат в соответствии с законодательством Российской Федерации **о техническом регулировании** подлежат обязательному **подтверждению соответствия** требованиям безопасности движения и

**эксплуатации железнодорожного транспорта.**

**Перечень устройств, механизмов и оборудования, подлежащих обязательному подтверждению соответствия разрабатывается владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

Сооружения и устройства **инфраструктуры** должны соответствовать требованиям, обеспечивающим пропуск поездов с наибольшими установленными скоростями: пассажирских — 140 км/ч, рефрижераторных — 120 км/ч, грузовых — 90 км/ч.

По конкретным участкам **железнодорожных путей общего пользования и необщего пользования** в зависимости от конструкции и технического состояния их владельцами устанавливаются дифференцированные скорости.

**Конструкция и состояние сооружений и устройств, расположенных на железнодорожных путях необщего пользования, примыкающих к железнодорожным путям общего пользования должны соответствовать строительным нормам и правилам.**

Дополнительные требования к сооружениям и устройствам **инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования**, где пассажирские поезда обращаются со скоростью более 140 км/ч, устанавливаются соответствующей Инструкцией, утверждаемой **федеральным органом исполнительной власти в сфере железнодорожного транспорта,**

Внесение изменений в конструкции сооружений и устройств допускается только с разрешения должностных лиц, имеющих право утверждать проектную документацию на эти сооружения и устройства.

Классификация, межремонтные сроки и нормы содержания основных сооружений и устройств **устанавливаются владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в сфере железнодорожного транспорта.**

Технические указания и типовые технологические процессы по техническому обслуживанию, ремонту и содержанию сооружений и устройств утверждаются **владельцем инфраструктуры, а для железнодорожных путей необщего пользования федеральным органом исполнительной власти в сфере железнодорожного транспорта.**

**2.3. Вновь построенные и реконструированные линии, сооружения, устройства и здания инфраструктуры и инфраструктурного комплекса вводятся в эксплуатацию в порядке, установленном действующим законодательством.**

**Приемка законченных строительством, реконструированных объектов осуществляется в порядке, установленном владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

**К моменту ввода в эксплуатацию вновь построенных и реконструированных объектов должна быть утверждена нормативная документация, устанавливающая порядок их работы, обеспечивающий охрану труда, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта (техническо-распорядительные акты, инструкции по работе), а также проведено обучение и проверка знаний**



указанной документации работниками, **непосредственно** обслуживающими и **эксплуатирующими** эти сооружения и устройства.

**2.4.** Сооружения и устройства **инфраструктуры и инфраструктурного комплекса** от станции примыкания до территории промышленных и транспортных предприятий должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений  $C$ , установленного **национальным** стандартом.

Сооружения и устройства **инфраструктуры**, находящиеся на территории и между территориями промышленных и транспортных предприятий, должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений  $C_n$ , установленного **национальным** стандартом.

Габариты  $C$  и  $C_n$  должны соблюдаться при проектировании, строительстве, реконструкции **железнодорожных путей общего и необщего пользования**, сооружений и устройств **на них**, при электрификации и строительстве вторых путей, а также у всех эксплуатируемых сооружений и устройств, ранее приведенных к указанным габаритам.

Особенности применения габаритов  $C$  и  $C_n$  при новом строительстве и реконструкции **железнодорожных путей общего и необщего пользования**, сооружений и устройств **на них**, требования к существующим сооружениям и устройствам, построенным по старым нормам и не отвечающих требованиям габаритов  $C$  и  $C_n$ , порядок проверки габаритов сооружений и устройств и устранения негабаритных мест **устанавливаются соответствующей инструкцией по применению габаритов приближения строений, утверждаемой федеральным органом исполнительной власти в сфере железнодорожного транспорта. Перечень негабаритных мест, подлежащих устранению, определяется владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

При планировании переустройства существующих сооружений и устройств, не отвечающих требованиям габаритов  $C$  и  $C_n$ , в первую очередь должны учитываться объекты, не обеспечивающие пропуск перспективного **железнодорожного** подвижного состава габаритов  $T_{np}$  и  $T_{ц}$ , а также грузов, погруженных по зональному габариту.

Не допускается нарушать габариты сооружений и устройств **инфраструктуры и инфраструктурного комплекса** при проведении любых ремонтных, строительных и других работ.

**2.5.** Расстояние между осями путей на перегонах двухпутных линий на прямых участках должно быть не менее 4100 мм.

На трехпутных и четырехпутных линиях расстояние между осями второго и третьего путей на прямых участках должно быть не менее 5000 мм.

Расстояние между осями смежных путей на железнодорожных станциях (далее — станции) на прямых участках должно быть не менее 4800 мм, на второстепенных путях и путях грузовых районов — не менее 4500 мм. При расположении главных путей на станциях крайними с разрешения **владельца инфраструктуры** допускается расстояние между ними 4100 мм. Расстояние между осями путей, предназначенных для непосредственной перегрузки грузов из вагона в вагон, может быть допущено 3600 мм.

**Расстояние между осями смежных путей на станциях инфраструктурного комплекса на прямых участках должно быть не менее 4100мм.**

Горизонтальные расстояния на кривых участках между осями смежных путей и между осью пути и габаритом приближения строений на перегонах и станциях устанавливаются **соответствующей** инструкцией по применению габаритов приближения строений, **утверждаемой федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

**2.6.** Погруженный на открытом подвижном составе груз (с учетом упаковки и крепления) должен размещаться в пределах установленных **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта** габаритов погрузки.

Грузы, которые не могут быть размещены на открытом подвижном составе в пределах габаритов погрузки, перевозятся в соответствии с порядком, установленным **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

Для проверки правильности размещения грузов в пределах указанного габарита в местах массовой погрузки (на железнодорожных путях **общего и необщего пользования**, в морских и речных портах, на станциях перегрузки) устанавливаются габаритные ворота.

Выгруженные или подготовленные к погрузке около пути грузы должны быть уложены и закреплены так, чтобы габарит приближения строений не нарушался.

Грузы (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при высоте до 1200 мм должны находиться от наружной грани головки крайнего рельса не ближе 2,0 м, а при большей высоте — не ближе 2,5 м.

### **Г л а в а 3**

## **СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА**

**3.1.** Все элементы железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение и искусственные сооружения) по прочности, устойчивости и состоянию должны обеспечивать безопасное и плавное движение поездов со скоростями, установленными на данном участке.

**Кроме того, железнодорожные пути необщего пользования, должны соответствовать требованиям, обеспечивающим пропуск вагонов с допустимой на железнодорожных путях общего пользования нормой технической нагрузки и локомотивов, предназначенных для обслуживания железнодорожных путей необщего пользования.**

**3.2.** Размещение и техническое оснащение **обслуживающих подразделений** путевого хозяйства **владельца инфраструктуры и владельца инфраструктурного комплекса** должны обеспечивать выполнение работ по текущему содержанию и ремонту железнодорожного пути, сооружений и устройств для выполнения заданных размеров движения поездов с установленными скоростями.

**3.3.** Требования к конструкциям сооружений и устройств, порядок их содержания и эксплуатации, не перечисленные в настоящих Правилах, устанавливаются **владельцем инфраструктуры, а для инфраструктурного комплекса - федеральным органом исполнительной власти в сфере железнодорожного транспорта.**

#### **План и профиль железнодорожного пути**

**3.4.** Железнодорожный путь в отношении радиусов кривых, сопряжения прямых и кривых, крутизны уклонов должен соответствовать утвержденному плану и профилю линии.

**3.5.** Станции, разъезды и обгонные пункты, как правило, должны располагаться на горизонтальной площадке; в отдельных случаях допускается расположение их на уклонах не круче 0,0015; а в трудных условиях — не круче 0,0025.

В особо трудных условиях на разъездах и обгонных пунктах всех типов, а с разрешения **федерального органа исполнительной власти в сфере железнодорожного транспорта** и на промежуточных станциях продольного или полупродольного типов, на которых не предусматривается маневров и отцепки локомотива или вагонов от состава и разъединение соединенных поездов, допускаются уклоны более 0,0025 в пределах станционной площадки. Допускаются также в особо трудных условиях с разрешения **федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта** уклоны более 0,0025 при удлинении приемо-отправочных путей на существующих станциях, при условии принятия мер против самопроизвольного ухода вагонов или составов (без локомотива), но не круче 0,010 в обоих случаях.

**Допускается до проведения реконструкции отдельных пунктов на железнодорожных путях необщего пользования сохранять существующие уклоны, но не круче 0,012, с разработкой мер по предупреждению самопроизвольного ухода вагонов или составов (без локомотива).**

Для предотвращения самопроизвольного ухода вагонов или составов (без локомотива) за пределы полезной длины путей на станциях, разъездах и обгонных пунктах продольный профиль вновь построенных и реконструированных приемо-отправочных путей, на которых предусматривается отцепка локомотивов от вагонов и производство маневровых операций, должен проектироваться вогнутого (ямообразного) очертания с одинаковыми отметками высот по концам полезной длины путей.

В необходимых случаях для предупреждения самопроизвольного выхода вагонов на другие пути и маршруты приема, следования и отправления поездов должно предусматриваться соответственно устройство предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков, сбрасывающих острияков, сбрасывающих стрелок, а также применение стационарных устройств для закрепления вагонов, **которые должны соответствовать требованиям настоящих Правил для включения их в централизацию.**

Во всех случаях расположения станций, разъездов и обгонных пунктов на уклонах должны быть обеспечены условия трогания с места поездов установленной весовой нормы и условия удержания поездов вспомогательными тормозами локомотивов.

**3.6.** Станции, разъезды и обгонные пункты, а также отдельные парки и вытяжные пути должны располагаться на прямых участках. В трудных условиях допускается размещение их на кривых радиусом не менее 1500 м. В особо трудных условиях допускается уменьшение радиуса кривой до 600 м, а в горных условиях — до 500 м.

**Допускается на железнодорожных путях необщего пользования:**

**в трудных условиях размещение отдельных пунктов, отдельных парков и вытяжных путей на кривых радиусом не менее 500 м, а в особо трудных условиях - размещение отдельных пунктов, на которых не производится маневровая работа, на обратных кривых радиусом не менее 500 м;**

**сохранение в эксплуатации кривых меньшего радиуса на отдельных пунктах с числом парковых путей 5 и менее и вытяжных путей в соответствии со строительными нормами и правилами.**

**3.7.** План и профиль главных и станционных путей должны подвергаться периодической инструментальной проверке.

Организация работ по инструментальной проверке плана и профиля путей, изготовлению соответствующей технической документации, а также составлению масштабных и схематических планов станций возлагается **соответственно на владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса.**

**Подразделения путевого хозяйства (дистанции пути) владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса должны иметь:**

**чертежи и описание всех имеющихся в подразделении путевого хозяйства (на дистанции пути) сооружений и устройств а также соответствующие стандарты и нормы;**

**масштабные и схематические планы станций, продольные профили всех главных и станционных путей и сортировочных горок, а подразделения владельца инфраструктуры также путей необщего пользования, где обращаются их локомотивы.**

Продольные профили сортировочных горок, подгорочных и профилированных вытяжных путей на сортировочных, участковых, промежуточных и грузовых станциях, путей для скатывания вагонов с вагоноопрокидывателей проверяются не реже одного раза в три года, на остальном протяжении станционных путей всех станций профиль проверяется не реже одного раза в 10 лет. Продольный профиль главных путей на станциях и перегонах проверяется в период проведения **реконструкции пути, в том числе верхнего строения пути и среднего ремонта путей.** По результатам проверок устанавливаются конкретные сроки производства работ по выправке профилей. Участки пути, на которых производится работы, вызывающие изменение плана и профиля, проверяются исполнителями работ после их окончания с представлением владельцу **инфраструктуры, владельцу инфраструктурного комплекса** соответствующей документации, а при производстве работ на станциях также и **владельцу объекта инфраструктуры, инфраструктурного комплекса.**

При возведении на территории станции новых объектов, расширении или переносе существующих любая организация, выполняющая такие работы, передают владельцу инфраструктуры, владельцу инфраструктурного комплекса и владельцу объекта инфраструктуры, инфраструктурного комплекса исполнительную документацию, определяющую привязку объекта к существующему развитию станции, в установленном порядке.

### **Земляное полотно, верхнее строение пути и искусственные сооружения**

**3.8.** Ширина земляного полотна поверху на прямых участках железнодорожного пути общего и необщего пользования должна соответствовать верхнему строению пути, кроме того, на железнодорожных путях необщего пользования должна удовлетворять требованиям строительных норм и правил. На существующих линиях до их реконструкции допускается ширина земляного полотна не менее: на однопутных линиях — 5,5 м, двухпутных — 9,6 м, а в скальных и дренирующих грунтах не менее: на однопутных линиях — 5,0 м, двухпутных — 9,1 м. Минимальная ширина обочины земляного полотна поверху должна быть 0,4 м с каждой стороны пути.

На кривых участках радиусом менее 2000 м земляное полотно уширяется по установленным нормам.

Участки земляного полотна, не удовлетворяющие перечисленным в настоящем пункте требованиям, приводятся в соответствие с ними в плановом порядке при выполнении усиленного капитального и усиленного среднего ремонтов пути,

Для вновь строящихся железнодорожных линий и вторых путей, а также реконструируемых линий ширина земляного полотна поверху и параметры балластной призмы должны соответствовать требованиям **строительно-технических норм, утвержденных федеральным органом исполнительной власти в сфере железнодорожного транспорта.**

Бровка земляного полотна в местах разлива вод должна быть не менее чем на 0,5 м выше максимальной высоты наката волны при сильных ветрах.

**3.9.** Номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках пути и на кривых радиусом 350 м и более — 1520 мм. Ширина колеи на более крутых кривых должна быть:

при радиусе от 349 м до 300 м — 1530 мм

при радиусе от 299 м и менее — 1535 мм

На участках железнодорожных линий и путях, где комплексная замена рельсошпальной решетки не производилась, допускается на прямых и кривых участках пути радиусом более 650 м номинальный размер ширины колеи — 1524 мм. При этом, на более крутых кривых ширина колеи принимается:

при радиусе от 650 до 450 м — 1530 мм

при радиусе от 449 до 350 м — 1535 мм

при радиусе от 349 и менее — 1540 мм

Величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранения, на прямых и кривых участках пути не должны превышать по сужению –4 мм, по уширению +8 мм, а на участках, где

установлены скорости движения 50 км/ч и менее — по сужению –4 мм, а по уширению +10 мм.

Порядок устранения отклонений, превышающих указанные значения, устанавливается **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

Ширина колеи менее 1512 и более 1548 мм не допускается.

Порядок эксплуатации бесстыкового пути на железобетонных шпалах, уложенного до 1996 г., устанавливается **владельцем инфраструктуры.**

**Допускается на железнодорожных путях необщего пользования:**

**сохранить до переустройства номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок рельсов на участках с деревянными шпалами на прямых участках пути и на кривых радиусом 350 м и более - 1524 мм.**

**Ширина колеи на более крутых кривых сохраняется:**

**при радиусе от 349 м до 150 м - 1530 мм**

**при радиусе от 149 м и менее - 1540 мм**

Величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранения, на прямых и кривых участках пути радиусом 350 м и более не должны превышать по сужению –8 мм, по уширению +6 мм, а на участках пути радиусом 349 м и менее – по сужению –4 мм, а по уширению +10 мм.

Ширина колеи на участках с железобетонными шпалами должна быть 1520 мм. Допустимые предельные отклонения от ее размеров по уширению + 6 мм и по сужению – 4 мм.

На строящихся, а также после реконструкции и капитального ремонта железнодорожных путях необщего пользования ширина колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках пути и на кривых радиусом 350 м и более должна быть 1520 мм.

Допускается содержание ширины колеи не менее 1510 мм и не более 1550 мм только на специальных путях, не имеющих непосредственного выхода железнодорожного подвижного состава на пути общего пользования.

**3.10.** Верх головок рельсов обеих нитей пути на прямых участках должен быть в одном уровне. Разрешается на прямых участках пути содержать одну рельсовую нить на 6 мм выше другой в соответствии с нормами, установленными соответствующей инструкцией, утверждаемой **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

Возвышение наружной нити на кривых участках пути в зависимости от радиуса кривой и скоростей движения по ней устанавливается **владельцем инфраструктуры** в соответствии с инструкцией, утверждаемой **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

Возвышение наружной рельсовой нити не должно превышать 150 мм. В необходимых случаях на кривых участках главного пути максимальное возвышение наружной рельсовой нити может допускаться с разрешения **федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного**

транспорта и более 150 мм.

Величины допускаемых отклонений в уровне расположения рельсовых нитей от установленных норм на прямых и кривых участках пути устанавливаются **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

**3.11.** Перечень особо крупных и ответственных искусственных сооружений и порядок надзора за ними, а также порядок надзора за деформирующимися или находящимися в сложных инженерно-геологических условиях участками земляного полотна устанавливаются **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

Мосты и тоннели по перечню, утвержденному **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса,** ограждаются контрольно-габаритными устройствами, оборудуются оповестительной сигнализацией и заградительными светофорами.

Искусственные сооружения должны быть снабжены противопожарными средствами по установленным **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта** нормам и в необходимых случаях иметь приспособления для осмотра.

Все мосты классифицируются по грузоподъемности на основании действующих расчетных норм и соответствующих инструкций **федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

**3.12.** Для контроля за состоянием пути и сооружений **инфраструктуры** применяются путеизмерительные вагоны и тележки, вагоны-дефектоскопы, дефектоскопные автотрисы, дефектоскопные тележки, лаборатории по дефектоскопии, мостовые, тоннельные, путевые обследовательские, габарито-обследовательские, испытательные, ремонтно-обследовательно-водолазные станции, **а инфраструктурного комплекса только путеизмерительные вагоны и тележки, дефектоскопные тележки и автотрисы.**

Периодичность проверки главных и приемо-отправочных путей путеизмерительными вагонами и средствами дефектоскопии устанавливается **владельцем инфраструктуры, с учетом требования о необходимости проверки** не менее двух раз в месяц по маршруту следования пассажирских поездов со скоростями более 60 км/ч.

**Периодичность проверки главных и приемо-отправочных путей необщего пользования путеизмерительными вагонами и дефектоскопными средствами устанавливается владельцем инфраструктурного комплекса.**

### **Рельсы и стрелочные переводы**

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

Нормы износа рельсов и стрелочных переводов устанавливаются соответствующей инструкцией **федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

**3.14.** Стрелочные переводы должны иметь крестовины следующих марок:

на главных и приемо-отправочных пассажирских путях — не круче 1/11, а перекрестные переводы и одиночные, являющиеся продолжением перекрестных, — не круче 1/9; стрелочные переводы, по которым пассажирские поезда проходят только по прямому пути перевода, могут иметь крестовины марки 1/9. Допускается отклонение пассажирских поездов на боковой путь 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 путях грузового движения — не круче 1/9, а симметричные — не круче 1/6;

на прочих путях — не круче 1/8, а симметричные — не круче 1/4,5.

**На железнодорожных путях необщего пользования допускается использование стрелочных переводов с крестовинами следующих марок, удовлетворяющих требованиям строительных норм и правил:**

на главных и приемо-отправочных путях – не круче 1/9, а симметричные – не круче 1/6;

на прочих путях– не круче 1/7, а симметричные – не круче 1/4,5;

на подгорочных путях - не круче 1/9, а симметричные –не круче 1/6.

**На специальных путях железнодорожных путей необщего пользования могут укладываться стрелочные переводы новых конструкций в соответствии с порядком, устанавливаемым федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

Перед острьяками всех противошерстных стрелочных переводов на главных путях **общего пользования** должны быть уложены отбойные брусья.

Укладка вновь стрелочных переводов в главные пути на кривых участках не допускается. В исключительных случаях такая укладка может производиться только с разрешения **федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

Применение вновь перекрестных стрелочных переводов и глухих пересечений допускается только с разрешения **владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса.**

Централизованные стрелки в зависимости от климатических и других условий оборудуются устройствами механизированной очистки или снеготаяния.

**3.15.** Не допускается эксплуатировать **на железнодорожных путях общего и необщего пользования** стрелочные переводы и глухие пересечения, у которых допущена хотя бы одна из следующих неисправностей:

разъединение стрелочных остряков и подвижных сердечников крестовин с тягами;

отставание остряка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм и более, измеряемое у остряка и сердечника тупой крестовины против первой тяги, у сердечника острой крестовины — в острие сердечника при запертом положении стрелки;

выкрашивание остряка или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях на **железнодорожных путях**



**общего пользования, а на железнодорожных путях необщего пользования для стрелочных переводов марки 1/7 и положе, симметричных – марки 1/6, выкрашивание длиной:**

на главных путях .....200 мм и более;

на приемо-отправочных путях .....300 мм и более;

на прочих станционных путях .....400 мм и более;

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;

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

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

излом остряка или рамного рельса;

излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса);

разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше.

Вертикальный износ рамных рельсов, остряков, усовиков и сердечников крестовин и порядок их эксплуатации при превышении норм износа устанавливаются соответствующей инструкцией **федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

**3.16. Рельсы на главных путях должны проверяться вагоном-дефектоскопом по графику, утвержденному владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

Рельсы и стрелочные переводы на главных и приемо-отправочных путях проверяются дефектоскопными тележками по графику, утвержденному **владельцем инфраструктур, владельцем инфраструктурного комплекса.** Порядок пропуска поездов по рельсам и элементам стрелочных переводов, имеющим опасные дефекты (остродефектные), до их замены устанавливается **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

**3.17. Укладка и снятие стрелочных переводов и глухих пересечений, станционных устройств для закрепления вагонов на станциях производятся по распоряжению владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса**

Вновь уложенные и переустроенные стрелочные переводы и глухие пересечения на станциях, **сбрасывающие башмаки, сбрасывающие остряки, сбрасывающие стрелки, стационарные устройства для закрепления вагонов,** стрелочные переводы на перегонах, и **соответствующие стрелочные переводы на железнодорожных путях необщего пользования** принимаются в эксплуатацию комиссией, назначаемой **руководителем подразделения владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса** и, как правило, включаются в зависимость. Временно не включенные в зависимость стрелочные переводы могут быть приняты этой комиссией с установлением

порядка осмотра, закрепления остряков и проверки этих стрелок.

**3.18.** Контрольными стрелочными замками должны быть оборудованы нецентрализованные стрелки **на железнодорожных путях общего пользования:** расположенные на путях, по которым производится прием и отправление поездов, а также охранные;

ведущие на пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами);

ведущие на пути, предназначенные для стоянки **укладочных поездов, выправочно-подбивочной техники,** восстановительных и пожарных поездов;

ведущие в предохранительные и улавливающие тупики;

ведущие на пути, выделенные для отстоя вагонов-дефектоскопов, путеизмерительных вагонов, железнодорожно-строительных машин.

**На железнодорожных путях необщего пользования контрольными стрелочными замками оборудуются нецентрализованные стрелки:**

**ведущие к главным и приемо-отправочным путям общего пользования;**

**ведущие в предохранительные и улавливающие тупики;**

**примыканий к главным путям на перегонах.**

Стрелки и подвижные сердечники крестовин (кроме расположенных на горочных и сортировочных путях), в том числе централизованные и имеющие контрольные замки, должны быть оборудованы типовыми приспособлениями для возможности запираения их навесными замками. Эти приспособления должны обеспечивать плотное прилегание остряка к рамному рельсу, подвижного сердечника крестовины к усовику.

**3.19.** Нецентрализованные стрелки должны быть оборудованы стрелочными указателями — освещаемыми, расположенные на главных и приемо-отправочных путях, или неосвещаемыми, что указывается в техническо-распорядительном акте станции.

**При необходимости места установки устройств сбрасывания (сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков, сбрасывающих стрелок) оборудуются указателями в соответствии с инструкцией по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации.**

**Дистанционно управляемые из кабины локомотива или специального самоходного подвижного состава стрелки на железнодорожных путях необщего пользования, должны быть оборудованы стрелочными указателями. По распоряжению владельца инфраструктурного комплекса они могут быть освещаемыми или неосвещаемыми.**

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

**3.20.** Ремонт и текущее содержание стрелочных переводов и глухих пересечений, установка, ремонт и содержание стрелочных указателей, сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков, сбрасывающих стрелок, стационарных устройств для закрепления вагонов, поворотных брусьев, шарнирно-коленчатых замыкателей производятся **подразделениями путевого хозяйства владельца инфраструктуры.** Ремонт и техническое обслуживание имеющихся средств СЦБ на этих устройствах производятся **подразделениями**

**сигнализации централизации и блокировки владельца инфраструктуры.**

**На железнодорожных путях необщего пользования порядок проведения ремонта и технического обслуживания указанных устройств устанавливается владельцем инфраструктурного комплекса.**

### **Пересечения, железнодорожные переезды и примыкания**

**3.21. Пересечения железнодорожных путей общего и необщего пользования другими железнодорожными путями, трамвайными, троллейбусными линиями, автомобильными дорогами и городскими улицами должны осуществляться в соответствии с требованиями **строительно-технических норм. Порядок определения пересечений железнодорожных путей автомобильными дорогами (железнодорожные переезды) и правила пересечения железнодорожных путей, условия эксплуатации железнодорожных переездов, порядок их открытия и закрытия устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области внутренних дел и с учетом предложений органов государственной власти субъектов Российской Федерации.****

Открытие на действующих железнодорожных переездах трамвайного и троллейбусного движения не допускается. Открытие на действующих железнодорожных переездах автобусного движения допускается в каждом отдельном случае с разрешения **владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса.**

Места пересечений железнодорожных путей автомобильными дорогами в одном уровне и проезда под искусственными сооружениями устанавливаются **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

**3.22. Проезд транспортных средств и самоходных машин, а также прогон скота через железнодорожные пути общего и необщего пользования в неустановленных местах не допускается. Наблюдение за выполнением этих требований возлагается **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса на соответствующих работников путевого хозяйства** а на станциях, кроме того, и на работников станций.**

**3.23. Железнодорожные переезды в зависимости от интенсивности движения железнодорожного и автомобильного транспорта делятся на четыре категории. Категорийность железнодорожных переездов, порядок их содержания и обслуживания определяются соответствующей инструкцией **федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта (объединить).****

Все железнодорожные переезды I и II категорий, а также III и IV категорий, расположенные на участках, оборудованных продольными линиями электроснабжения, или имеющие вблизи другие постоянные источники электроснабжения, должны иметь электрическое освещение, а в необходимых случаях оборудоваться прожекторными установками для осмотра проходящих поездов.

Бесперебойное электроснабжение и наружное освещение железнодорожных

переездов обеспечиваются соответствующими подразделениями электроснабжения владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса.

**3.24.** Железнодорожные переезды подразделяются на регулируемые и нерегулируемые.

К регулируемым относятся железнодорожные переезды, оборудованные устройствами переездной сигнализации, извещающей водителей транспортных средств о подходе к переезду поезда, или обслуживаемые дежурным работником.

Железнодорожные переезды, не оборудованные устройствами переездной сигнализации и не обслуживаемые дежурным работником, относятся к нерегулируемым.

Железнодорожные переезды **инфраструктуры**, обслуживаемые дежурным работником, должны быть оборудованы устройствами **поездной** радиосвязи, телефонной связью с ближайшей станцией или постом, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — связью с поездным диспетчером.

**Железнодорожные переезды инфраструктуры, обслуживаемые дежурным работником, могут оборудоваться устройствами заграждения переездов в соответствии с утвержденным проектом.**

**Железнодорожные переезды инфраструктурного комплекса, обслуживаемые дежурным работником, должны иметь радиосвязь, прямую телефонную связь с ближайшей станцией или постом, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — с поездным диспетчером. Допускается обслуживание одним дежурным по переезду двух – трех переездов при расположении их на расстоянии до ... метров, хорошей видимости и при условии оборудования их автоматическими шлагбаумами, управляемыми с одного поста.**

Исправное содержание и работа переездной сигнализации, автоматических шлагбаумов, аппаратуры управления и контроля устройств заграждения переездов обеспечиваются подразделениями сигнализации, централизации и блокировки, телефонной связи и поездной радиосвязи – подразделениями связи, устройств заграждения переездов - подразделениями путевого хозяйства владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса.

**3.25.** Железнодорожные переезды должны иметь типовой настил и подъезды, огражденные столбиками или перилами. На подходах к железнодорожным переездам должны быть предупредительные знаки: со стороны подхода поездов — сигнальный знак "С" о подаче свистка, а со стороны автомобильной дороги знаки, предусмотренные соответствующей инструкцией **федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта** в соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090.<sup>1</sup> Перед железнодорожным переездом, не

<sup>1</sup> Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 47, ст. 4531;  
Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 45, ст. 5521;  
Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, № 18, ст. 1985.

обслуживаемым дежурным работником, с неудовлетворительной видимостью со стороны подхода поездов должен устанавливаться дополнительный сигнальный знак "С". Порядок установки сигнальных знаков "С" определяется **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта**.

**3.26.** Движение по железнодорожному переезду крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств с грузом или без груза, тихоходных машин и автопоездов допускается в каждом отдельном случае лишь с письменного разрешения **руководителя подразделения путевого хозяйства владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса** и производится под наблюдением **назначенного им представителя**, а на электрифицированных участках при высоте перевозимого груза более 4,5 м — и **представителя подразделения** электроснабжения.

Движение таких транспортных средств через железнодорожный переезд, расположенный в границах станции должно быть согласовано с дежурным по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — с поездным диспетчером.

**3.27.** Дежурный по переезду должен обеспечивать безопасное движение поездов и транспортных средств на железнодорожном переезде, своевременно открывать и закрывать шлагбаум и подавать установленные сигналы, наблюдать за состоянием проходящих поездов. В случае обнаружения неисправности, угрожающей безопасности движения, он обязан принять меры к остановке поезда, а если отсутствует сигнал, обозначающий хвост поезда, — доложить об этом дежурному по станции и машинисту локомотива, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — поездному диспетчеру.

**3.28.** Пересечения **железнодорожных путей общего пользования и необщего пользования** линиями связи, электропередачи, нефте-, газо-, продуктопроводами и другими наземными и подземными сооружениями могут быть допущены лишь с разрешения **владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса**. На таких пересечениях должны быть предусмотрены специальные предохранительные устройства или осуществлены меры, обеспечивающие безопасность и бесперебойность движения поездов. Проекты таких устройств должны быть согласованы **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса**.

**3.29.** Примыкание к железнодорожным путям общего пользования строящихся, новых или восстановленных железнодорожных путей общего пользования и необщего пользования осуществляется по решению **федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта в порядке, определенном Правительством Российской Федерации**, а к железнодорожным путям необщего пользования строящихся железнодорожных путей необщего пользования в порядке, определяемом **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта**

Временная укладка и снятие стрелочных переводов на перегонах в связи со строительством вторых путей, производством работ по реконструкции и капитальному ремонту сооружений и устройств, строительством новых

раздельных пунктов и т. п. осуществляются в каждом отдельном случае с разрешения **владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса**

При переводе на консервацию или при закрытии раздельного пункта решение о сохранении на перегоне примыкания железнодорожного пути **необщего пользования владелец инфраструктуры, владелец инфраструктурного комплекса** принимает по согласованию с **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта** с установлением порядка обслуживания технических средств и обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

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

Места примыкания железнодорожных путей **необщего пользования** и соединительных путей к приемо-отправочным и другим станционным путям **общего пользования** для предотвращения самопроизвольного выхода подвижного состава на станцию или перегон должны иметь предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие башмаки, сбрасывающие острия или сбрасывающие стрелки.

Полезная длина предохранительных тупиков должна быть не менее 50 м.

**Допускается до проведения реконструкции железнодорожных путей необщего пользования сохранять предохранительные тупики меньшей длины.**

На перегонах, имеющих затяжные спуски, а также на станциях, ограничивающих такие перегоны, необходимо предусматривать улавливающие тупики по проектам, утвержденным **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

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

**3.31.** Стрелочные переводы, укладываемые на перегонах двухпутных линий, должны быть пошерстными для поездов, следующих по правильному пути.

В исключительных случаях при трудных подходах примыкающих путей с разрешения **владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса** может допускаться укладка противощерстных стрелочных переводов.

**3.32.** Устройство сплетений главных и приемо-отправочных путей с образованием трех- или четырехниточного пути может допускаться с разрешения **федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

Сплетения на прочих станционных путях устраиваются с разрешения **владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса**

## **Путевые и сигнальные знаки, устанавливаемые**

### **на железнодорожных путях общего и необщего пользования**

**3.33.** У главных путей устанавливаются сигнальные и путевые знаки. У стрелочных переводов и в других местах соединения путей устанавливаются предельные столбики. Для указания границ железнодорожной полосы отвода **железнодорожных путей общего и необщего пользования**, а также для обозначения на поверхности земли скрытых сооружений земляного полотна устанавливаются особые путевые знаки.

Сигнальные знаки устанавливаются с правой стороны по направлению движения, а путевые — с правой стороны по счету километров на расстоянии не менее 3100 мм от оси крайнего пути.

В выемках (кроме скальных) и на выходах из них путевые и сигнальные знаки устанавливаются за пределами кюветов и лотков с полевой стороны. В сильно заносимых выемках и на выходах из них (в пределах до 100 м) указанные знаки устанавливаются на расстоянии не менее 5700 мм от оси крайнего пути. Перечень таких выемок устанавливается **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса**. На электрифицированных участках сигнальные и путевые знаки могут устанавливаться на опорах контактной сети, кроме тех опор, на которых установлены светофорные головки, комплектные трансформаторные подстанции, разъединители и разрядники контактной сети.

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

На кривых участках пути эти расстояния должны быть увеличены в соответствии с нормами, установленными инструкцией по применению габаритов приближения строений.

Сигнальные, путевые и особые путевые знаки должны быть утвержденного **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта** типа.

## Глава 4

### **СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЛОКОМОТИВНОГО И ВАГОННОГО ХОЗЯЙСТВ, ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ, СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ВОДОСНАБЖЕНИЯ И КАНАЛИЗАЦИИ, ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА владельца инфраструктуры и владельца инфраструктурного комплекса**

**4.1.** Размещение и техническое оснащение эксплуатационных и ремонтных локомотивных депо, пунктов технического обслуживания локомотивов, мастерских, экипировочных устройств и других сооружений и устройств локомотивного хозяйства **владельца инфраструктуры и владельца инфраструктурного комплекса**, должны обеспечивать установленные размеры движения поездов, эффективное использование локомотивов, **независимо от их принадлежности**, качественный ремонт и техническое обслуживание, рациональное использование материальных ресурсов, **экологическую безопасность** и безопасные условия труда.

Размещение и техническое оснащение депо для специального подвижного состава, пунктов технического обслуживания специального подвижного состава, мастерских, экипировочных устройств и других сооружений и устройств для обслуживания специального подвижного состава **владельца инфраструктур и владельца инфраструктурного комплекса** должны обеспечивать качественный ремонт и техническое обслуживание специального подвижного состава, **независимо от их принадлежности**, рациональное использование материальных ресурсов, **экологическую безопасность**, безопасные условия труда, эффективное использование специального подвижного состава.

**Для проведения ремонта и технического обслуживания локомотивов, моторвагонного железнодорожного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава, независимо от их принадлежности, могут создаваться независимые ремонтные депо и пункты технического обслуживания, исходя из потребного парка железнодорожного подвижного состава, принадлежащие организациям железнодорожного транспорта.**

**4.2.** Размещение и техническое оснащение эксплуатационных и ремонтных вагонных депо, дирекций по обслуживанию пассажиров, пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов, промывочно-пропарочных станций и других сооружений и устройств вагонного и пассажирского хозяйств **владельца инфраструктур и владельца инфраструктурного комплекса** должны обеспечивать установленные размеры движения поездов, качественный ремонт и техническое обслуживание, рациональное использование материальных ресурсов, **экологическую безопасность** безопасные условия труда.

Станции формирования и оборота пассажирских поездов, пассажирские технические станции и ремонтно-экипировочные депо должны иметь необходимую технологическую оснастку для качественной подготовки



пассажирских вагонов в рейс.

**4.3. Устройства водоснабжения и водообработки владельца инфраструктур и владельца инфраструктурного комплекса** должны обеспечивать бесперебойное снабжение водой надлежащего качества и в необходимом количестве локомотивов, поездов, станций и предприятий железнодорожного транспорта, а также удовлетворять другие хозяйственные, противопожарные и питьевые потребности.

Канализационные сооружения **владельца инфраструктур и владельца инфраструктурного комплекса** должны обеспечивать очистку сточных вод железнодорожных предприятий и жилых поселков в соответствии с санитарными и природоохранными нормами.

**4.4. В аварийно-восстановительных пунктах, установленных владельцем инфраструктуры,** должны быть в постоянной готовности:

**укладочные поезда, выправочно-подбивочная техника,** восстановительные поезда для восстановления нормального движения и ликвидации последствий столкновений и схода с рельсов подвижного состава, специальные автомотрисы, дрезины и автомобили для восстановления пути и устройств электроснабжения, вагоны и автомобили ремонтно-восстановительных летучек связи, аварийно-полевые команды;

пожарные поезда и пожарные команды для предупреждения и тушения пожаров.

Не разрешается занимать подвижным составом пути постоянной стоянки **укладочных поездов, выправочно-подбивочной техники,** восстановительных и пожарных поездов, специальных автомотрис и дрезин, предназначенных для ведения восстановительных работ.

**Владельцы инфраструктурного комплекса должны устанавливать необходимое количество восстановительных средств, средств пожаротушения и других средств, исходя из технической оснащенности создаваемых аварийно-восстановительных пунктов.**

## Глава 5

### СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА СТАНЦИОННОГО ХОЗЯЙСТВА

**5.1. Путевое развитие и техническое оснащение станций** должны обеспечивать установленные размеры движения поездов, выполнение норм времени на операции по приему и отправлению поездов, погрузке, выгрузке грузов, багажа и грузобагажа, обработке составов и вагонов, эффективное использование технических средств, безопасность движения и **эксплуатации железнодорожного транспорта** и безопасные условия труда.

Здания, платформы и другие сооружения и устройства для обслуживания пассажиров должны иметь архитектурно-художественный облик по **нормам,** обеспечивать безопасное выполнение операций, связанных с перевозками пассажиров. Для прохода на пассажирские платформы в необходимых случаях должны быть пешеходные тоннели или мосты.

При сохранении на станциях переходов в одном уровне с железнодорожными

путями эти переходы должны быть оборудованы пешеходными настилами, указателями и предупредительными надписями, а при необходимости — автоматической сигнализацией.

Пассажи́рские станции оборудуются автоматизированной системой резервирования мест и продажи билетов, системой билетопечатающих машин и автоматов, камерами хранения самообслуживания, автоматическими указателями отправления поездов, справочными установками.

Пассажи́рские остановочные пункты на перегонах должны иметь пассажирские платформы с навесами или павильонами, а в зависимости от количества обслуживаемых пассажиров — билетные кассы.

Грузовые и холодильные устройства на станциях должны обеспечивать сохранность грузов и удобное выполнение грузовых операций.

**5.2.** В служебных зданиях и помещениях, предназначенных для работников, связанных с движением поездов, должны быть обеспечены необходимые условия для работы.

В служебных помещениях дежурных по станциям разрешается устанавливать приборы управления и контроля, в том числе аппаратуру автоматизированного рабочего места, непосредственно относящиеся к работе дежурного по станции, а также пульта централизованного управления освещением и дистанционного управления секционными разъединителями, регистрирующую аппаратуру средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда и **аппаратуру извещения с сигнальной лампочкой о срабатывании устройств контроля схода подвижного состава.** Размещение другого оборудования и аппаратуры допускается в исключительных случаях с разрешения **владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса.**

Помещения для работников, обслуживающих пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, должны иметь удобный доступ для быстрого выполнения операций. Помещения, предназначенные для обслуживания пассажиров, не допускается занимать для других целей.

**5.3.** Пассажи́рские и грузовые платформы, расположенные на линиях со смешанным движением пассажирских и грузовых поездов, должны в прямых участках соответствовать следующим нормам по высоте и расстоянию от оси пути:

1100 мм — от уровня верха головок рельсов для высоких платформ;

200 мм — от уровня верха головок рельсов для низких платформ;

1920 мм — от оси пути для высоких платформ;

1745 мм — от оси пути для низких платформ.

В кривых участках пути эти расстояния определяются по нормам, установленным инструкцией по применению габаритов приближения строений.

В процессе эксплуатации допускаются изменения указанных в настоящем пункте норм в следующих пределах: по высоте до 20 мм в сторону увеличения и до 50 мм в сторону уменьшения; по расстоянию от оси пути до 30 мм в сторону

увеличения и до 25 мм в сторону уменьшения.

Высота пассажирских и грузовых платформ более установленной нормы и расстояние от оси пути менее установленной нормы допускаются инструкцией по применению габаритов приближения строений в зависимости от назначения путей, у которых они расположены, от типа обращающегося подвижного состава и скорости движения.

Строящиеся и переустраиваемые высокие платформы на станциях и перегонах должны иметь конструкцию, позволяющую производить механизированный ремонт пути и механизированную уборку платформ, а на станциях, кроме того, двусторонний осмотр и ремонт ходовых частей вагонов и локомотивов.

При ремонте пути и платформ не допускается изменять установленные нормы расстояний от уровня верха головки рельса до верха пассажирских и грузовых платформ, а также от оси пути до края платформ.

**5.4.** Станционные посты, с которых непосредственно осуществляется управление стрелками и сигналами, должны располагаться так, чтобы были хорошо видны соответствующие стрелки и пути.

Исключение может быть допущено для постов электрической централизации (кроме горочных постов) в зависимости от местных условий станций.

**5.5.** Помещения станционных постов централизации и стрелочных постов должны иметь необходимые сигнальные приборы, инвентарь, инструменты и материалы по нормам, установленным **владельцем инфраструктуры владельцем инфраструктурного комплекса**. Стрелочные посты, кроме того, должны быть оборудованы телефонной связью с наружными вызывными устройствами **или устройствами мобильной радиосвязи**.

**5.6.** Сортировочные горки должны быть оборудованы светофорной сигнализацией, **станционной (зоновой) радиосвязью** и устройствами двусторонней парковой связи для переговоров и передачи машинистам горочных локомотивов, составительским бригадам и другим работникам необходимых указаний.

Сортировочные горки в зависимости от объема работы оборудуются устройствами механизации и автоматизации роспуска вагонов, горочной централизацией стрелок, горочной автоматической локомотивной сигнализацией и устройствами для передачи и пересылки необходимых документов. Все стрелки, включаемые в горочную централизацию, должны быть оборудованы устройствами механизированной очистки или снеготаяния.

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

**5.7.** Все сортировочные станции, а также пассажирские, участковые, грузовые и **промышленные** станции в зависимости от объема работы должны быть оборудованы **технологической связью** для передачи указаний о маневровых передвижениях, а также для переговоров маневровых диспетчеров, дежурных по станциям, составителей поездов, машинистов маневровых локомотивов, работников станционных технологических центров, пунктов

технического обслуживания, пунктов коммерческого осмотра, грузовых районов, контейнерных площадок, бригад специального самоходного подвижного состава по вопросам организации маневровой работы, технического обслуживания, коммерческого осмотра и ремонта вагонов в поездах.

Вокзалы станций **должны оборудоваться устройствами оповещения для информирования** пассажиров.

**Виды технологической связи, необходимые для работы указанных станций устанавливаются владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

Сортировочные, участковые и грузовые станции в зависимости от объема работы, кроме того, оборудуются автоматизированными системами управления, информационно-вычислительной сетью инфраструктуры, устройствами для приема и транспортировки перевозочных документов и централизованного ограждения осматриваемых и ремонтируемых составов.

**5.8.** На станциях должны освещаться сооружения для обслуживания пассажиров, пути и парки приема и отправления поездов, производства погрузочно-выгрузочной и маневровой работы, экипировки, технического обслуживания и ремонта подвижного состава, территории грузовых районов, контейнерные площадки, сортировочные платформы, вагонные весы, смотровые вышки, габаритные ворота, **средств автоматического выявления коммерческих неисправностей в поездах и вагонах, сбрасывающие башмаки, сбрасывающие острия, сбрасывающие стрелки, стационарные устройства для закрепления вагонов,** а также места, где работники встречают поезда, стрелочные горловины, склады, железнодорожные переезды, и при необходимости другие пути и пункты. Освещение должно соответствовать нормам, установленным **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта,** и обеспечивать безопасность движения поездов и маневровых передвижений, безопасность пассажиров при посадке в вагоны и высадке из вагонов, бесперебойную и безопасную работу обслуживающего персонала, охрану грузов, багажа и грузобагажа.

На промежуточных станциях с небольшим объемом грузовой работы должны быть устройства секционного выключения наружного освещения погрузочно-выгрузочных и прочих станционных путей.

На пассажирских остановочных пунктах должны освещаться места посадки пассажиров в вагоны и высадки из вагонов и помещения для пассажиров.

Наружное освещение не должно влиять на отчетливую видимость сигнальных огней.

**Новый пункт. 5.9.** На станциях на определенных станционных путях **инфраструктуры и инфраструктурного комплекса должны устанавливаться вагонные весы, обеспечивающие выполнение операций по взвешиванию вагонов и перевозимых в вагонах грузов и выявлению перегруза вагонов сверх трафаретной грузоподъемности.**

**Вагонные весы должны быть оборудованы устройствами, обеспечивающими сохранение и выдачу на печать информации о результатах взвешивания.**

## **Средства автоматического выявления коммерческих неисправностей в вагонах поездов**

**Новый пункт. 5.10. (6.39).** Средства автоматического выявления коммерческих неисправностей в вагонах поездов (автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов включает электронные габаритные ворота, электронные вагонные весы, систему телевизионного видеоконтроля, напольное оборудование, средства вычислительной техники ) должны обеспечивать:

передачу информации с напольных устройств на терминал оператора пункта коммерческого осмотра о наличии и расположении в поезде вагонов с коммерческими **неисправностями, угрожающими безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также сохранности перевозимых грузов;**

фиксирование передаваемой информации в терминальном оборудовании оператора с выдачей для использования и хранения на бумажных и иных носителях;

оформление соответствующей документации.

Порядок применения, размещения, эксплуатации и технического обслуживания указанных средств устанавливается **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

## **Глава 6 СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА СИГНАЛИЗАЦИИ, ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ И БЛОКИРОВКИ**

### **Сигналы**

**6.1.** Сигналы служат для обеспечения безопасности движения и **эксплуатации железнодорожного транспорта,** а также для четкой организации движения поездов и маневровой работы.

Сигнал является приказом и подлежит безусловному выполнению. Работники (**организаций**) железнодорожного транспорта должны использовать все возможные средства для выполнения требования сигнала.

Проезд закрытого светофора не допускается.

Погасшие сигнальные огни светофоров (кроме предупредительных на участках, не оборудованных автоматической блокировкой, заградительных и повторительных), непонятное их показание, а также непонятная подача сигналов другими сигнальными приборами требуют остановки.

В исключительных, особо предусмотренных случаях проследование закрытого (с непонятным показанием или погасшего) светофора допускается в соответствии с порядком, установленным настоящими Правилами и Инструкцией по движению поездов и маневровой работе **на железнодорожном транспорте Российской Федерации.**

**6.2.** В сигнализации, связанной с движением поездов и маневровой работой, применяются следующие основные сигнальные цвета: зеленый, желтый, красный, лунно-белый, синий.

Порядок применения сигнальных цветов и скорости проследования сигнальных показаний устанавливаются Инструкцией по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации и Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

**В границах железнодорожной полосы отвода железнодорожных путей общего и необщего пользования** не допускается установка рекламных и декоративных щитов, полотнищ, плакатов и огней **всех** цветов, мешающих восприятию сигналов и искажающих сигнальные показания.

**6.3.** На железнодорожном транспорте применяются только сигналы, установленные **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта**.

Сигнальные приборы должны быть утвержденного **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта** типа. Цвет сигнальных стекол и линз должен соответствовать установленным стандартам.

На **железнодорожном транспорте** в качестве постоянных сигнальных приборов применяются светофоры.

На **отдельных участках железнодорожных путей общего и необщего пользования**, сохраняются семафоры впредь до замены их на светофоры. Порядок применения семафоров устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

**6.4.** Красные, желтые и зеленые сигнальные огни светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках пути должны быть днем и ночью отчетливо различимы из кабины управления локомотива приближающегося поезда на расстоянии не менее 1000 м.

На **железнодорожных путях необщего пользования** сигнальные показания светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках пути должны быть днем и ночью отчетливо различимы из кабины управления локомотива приближающегося поезда на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и установленной скорости движения, а технологической и въездной сигнализации – не менее 50 м.

На кривых участках пути показания этих светофоров, а также сигнальных полос на светофорах должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 м. В сильно пересеченной местности (горы, глубокие выемки) допускается видимость показаний перечисленных светофоров на расстоянии менее 400 м, но не менее 200 м.

Показания выходных и маршрутных светофоров главных путей должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 м, выходных и маршрутных светофоров боковых путей, а также пригласительных сигналов и маневровых светофоров — на расстоянии не менее 200 м.

**6.5.** Перед всеми входными и проходными светофорами и светофорами прикрытия должны устанавливаться предупредительные светофоры. На участках,

оборудованных автоблокировкой, каждый проходной светофор является предупредительным по отношению к следующему светофору.

**Предупредительные светофоры не устанавливаются. перед входными светофорами с неправильного пути и перед входными светофорами на участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи.**

На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи, предупредительные светофоры перед входными светофорами могут не устанавливаться.

На линиях, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, расстояние между смежными светофорами должно быть не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и максимальной реализуемой скорости, но не более 120 км/ч для пассажирских поездов и 80 км/ч для грузовых поездов, и, кроме того, должно быть не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему поезда. При этом на участках, где видимость сигналов менее 400 м, а также на линиях, вновь оборудуемых автоблокировкой, указанное расстояние, кроме того, должно быть не менее 1000 м.

На линиях, ранее оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, отдельные светофоры могут быть оставлены по решению **владельца инфраструктуры** на расстоянии менее необходимого тормозного пути. На таком светофоре, а также на предупредительном к нему должны устанавливаться световые указатели. На станциях световые указатели применяются, когда расстояние между смежными светофорами (входным, маршрутным, выходным) главного пути менее необходимого тормозного пути.

Линии с особо интенсивным движением пригородных поездов, где требуется иметь блок-участки короче минимальной длины, установленной для трехзначной сигнализации, оборудуются автоблокировкой с четырехзначной сигнализацией.

На линиях, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, на которых обращаются пассажирские поезда со скоростью более 120 км/ч или грузовые поезда со скоростью более 80 км/ч, движение их с установленной максимальной скоростью разрешается при зеленом огне локомотивного светофора, если обеспечивается остановка поезда перед путевым светофором с запрещающим показанием при применении служебного торможения после смены зеленого огня локомотивного светофора на желтый.

На участках с полуавтоматической блокировкой расстояние между входным, маршрутным, выходным светофорами должно быть не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и максимальной реализуемой скорости, а при наличии путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации это расстояние, кроме того, должно быть не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему

поезда.

На участках, не оборудованных автоблокировкой, предупредительные светофоры устанавливаются от основных светофоров на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного места при экстренном торможении и максимальной реализуемой скорости, а при наличии на участках приближения путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации — на расстоянии не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему поезда при максимальной реализуемой скорости.

На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи, длина двух смежных блок-участков должна быть не менее тормозного пути, определенного для данного места при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему при максимальной реализуемой скорости.

**6.6.** Светофоры устанавливаются с правой стороны по направлению движения или над осью ограждаемого ими пути. Заградительные светофоры и предупредительные к ним, устанавливаемые на перегонах перед железнодорожными переездами для поездов, следующих по неправильному пути, могут располагаться и с левой стороны по направлению движения.

Светофоры должны устанавливаться так, чтобы подаваемые ими сигналы нельзя было принимать с поезда за сигналы, относящиеся к смежным путям.

В случаях отсутствия габарита для установки светофоров с правой стороны по решению **владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса** допускается располагать с левой стороны:

входные, устанавливаемые для приема на станцию поездов, следующих по неправильному пути, а также подталкивающих локомотивов и хозяйственных поездов, возвращающихся с перегона по неправильному пути;

входные и проходные светофоры, устанавливаемые временно на период строительства вторых путей;

**маневровые светофоры на железнодорожных путях общего пользования.**

По решению **владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса** на отдельных станциях допускается установка с левой стороны горочных светофоров, где это вызывается условиями технологии маневровой работы.

**6.7.** Светофоры применяются, как правило, с нормально горящими сигнальными огнями.

На линиях с автоблокировкой допускается применение нормально негорящих сигнальных огней на проходных светофорах, загорающихся при вступлении поезда на блок-участок перед ними.

**6.8.** При возникновении неисправности устройств управления светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание, а предупредительные светофоры — показание, соответствующее запрещающему



показанию связанных с ними основных светофоров.

**6.9.** На участках, оборудованных автоблокировкой, нормальным показанием проходных светофоров является разрешающее, а входных, маршрутных и выходных —запрещающее.

На участках **железнодорожных путей общего пользования**, где входные, маршрутные и выходные светофоры могут переводиться на автоматическое действие для **сквозного (безостановочного пропуска)** прохода поездов по станции, разрешающее показание является нормальным при переводе их на автоматическое действие.

На участках, не оборудованных автоблокировкой, нормальным показанием входных, выходных, проходных и маршрутных светофоров является запрещающее.

Нормальное показание светофоров прикрытия устанавливается **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

**6.10.** Входные светофоры должны быть установлены от первого входного стрелочного перевода на расстоянии не ближе 50 м, считая от острья противошерстного или предельного столбика пошерстного стрелочного перевода, **а на железнодорожных путях необщего пользования допускается установка не ближе стыка рамного рельса и предельного столбика пошерстного стрелочного перевода.**

Входные светофоры, ранее установленные на расстоянии менее 50 м, но не ближе 15 м от стрелочного перевода, могут не переставляться.

На электрифицированных участках железных дорог входные светофоры, а также сигнальные знаки "Граница станции" должны устанавливаться перед воздушными промежутками (со стороны перегона), отделяющими контактную сеть перегонов от контактной сети станций.

**6.11.** Выходные светофоры должны устанавливаться для каждого отправочного пути впереди места, предназначенного для стоянки локомотива отправляющегося поезда.

На станциях при отправлении поездов с путей, не имеющих достаточной длины, когда голова поезда находится за выходным светофором, разрешается на обратной стороне его устанавливать повторительную головку светофора. Перечень станций, на которых необходимо устанавливать повторительную головку на выходных светофорах, и порядок применения сигналов в таких случаях устанавливаются **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

Допускается установка групповых выходных и маршрутных светофоров для группы путей, кроме тех, по которым производится безостановочный пропуск поездов. Групповые выходные и маршрутные светофоры должны дополняться маршрутными указателями, показывающими номер пути, с которого разрешается отправление поезда.

**6.12.** Проходные светофоры автоматической блокировки устанавливаются на границах между блок-участками, а проходные светофоры полуавтоматической блокировки — на границах между межпостовыми перегонами.

На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется

как самостоятельное средство сигнализации и связи, на границах блок-участков устанавливаются сигнальные знаки "Граница блок-участка".

На двухпутных перегонах при движении по неправильному пути по сигналам локомотивного светофора границей блок-участка является светофор автоблокировки, установленный для движения по правильному пути.

**6.13.** На станциях стрелки, входящие в маршруты приема и отправления поездов, должны иметь взаимозависимость с входными, выходными и маршрутными светофорами.

**6.14.** Стрелки ответвлений от главного пути на перегонах при наличии устройств путевой блокировки или электрожелезнодорожной системы должны быть связаны с этими устройствами таким образом, чтобы открытие ближайшего проходного или выходного светофора или изъятие жезла было возможно только при нормальном положении стрелки по главному пути.

**6.15.** Пересечения в одном уровне и сплетения линий, а также разводные мосты должны ограждаться светофорами прикрытия, установленными с обеих сторон на расстоянии не ближе 50 м соответственно от предельных столбиков или начала моста.

При пересечении в одном уровне и сплетениях линий светофоры прикрытия должны иметь такую взаимозависимость, при которой открытие одного из них было бы возможно только при запрещающих показаниях светофоров враждебных маршрутов.

На разводных мостах открытие светофоров прикрытия должно быть возможно только при наведенном положении моста.

**6.16.** На станциях, расположенных на участках с автоматической или полуавтоматической блокировкой, где предусматривается безостановочный пропуск поездов по главным и приемо-отправочным путям, на входных и маршрутных светофорах должна применяться сигнализация безостановочного пропуска поездов по этим путям.

**6.17.** Схемы расстановки светофоров, а также таблицы взаимозависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах на станциях утверждаются **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

**6.18.** Места установки постоянных сигналов определяются комиссией, назначаемой **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

### **Путевая автоматическая и полуавтоматическая блокировка**

**6.19.** Перегоны, как правило, должны быть оборудованы путевой блокировкой, а на отдельных участках — автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, при которой движение поездов на перегоне в обоих направлениях осуществляется по сигналам локомотивных светофоров.

**6.20.** Устройства автоматической и полуавтоматической блокировки, а также **автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как**

**самостоятельное средство сигнализации и связи**, не должны допускать открытия выходного или **соответственно** проходного или локомотивного светофора до освобождения подвижным составом ограждаемого ими блок-участка (межстанционного или межпостового перегона), а также самопроизвольного закрытия светофора в результате перехода с основного на резервное электроснабжение или наоборот.

**6.21.** На однопутных перегонах, оборудованных автоматической или полуавтоматической блокировкой, после открытия на станции выходного светофора должна быть исключена возможность открытия соседней станцией выходных и проходных светофоров для отправления поездов на этот же перегон в противоположном направлении.

**Допускается на железнодорожных путях необщего пользования иметь устройства, позволяющие при отвлении поездов на перегон, длина которого меньше длины поезда или меньше тормозного пути для данного участка и при совпадении границ станций, открытие выходного светофора только при открытом входном светофоре соседней станции.**

Такая же взаимозависимость сигналов должна быть на двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных автоматической или полуавтоматической блокировкой для двустороннего движения по каждому пути.

На оборудованных автоблокировкой однопутных участках с двухпутными вставками, а также на двухпутных и многопутных перегонах грузонапряженных линий, где движение по показаниям светофоров автоблокировки осуществляется в одном направлении, могут предусматриваться устройства, позволяющие в противоположном направлении (по неправильному пути) обеспечивать движение по сигналам локомотивных светофоров. Эти устройства, в зависимости от применяемых технических решений, действуют постоянно или включаются на период производства ремонтных, строительных и восстановительных работ.

**6.22.** При автоматической блокировке все светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание при входе поезда на ограждаемые ими блок-участки, а также в случае нарушения целостности рельсовых цепей этих участков.

**На железнодорожных путях необщего пользования, при преимущественном движении поездов вагонами вперед, должна предусматриваться зависимость, обеспечивающая перекрытие светофора на запрещающее показание, только после прохода светофора всем составом и локомотивом.**

**6.23.** На станциях, расположенных на участках, оборудованных путевой блокировкой, эти устройства должны иметь ключи-жезлы для хозяйственных поездов, а на станциях, **расположенных** на участках с полуавтоматической блокировкой, где применяется подталкивание поездов с возвращением подталкиваемого локомотива, — ключи-жезлы и для них.

На однопутных линиях, оборудованных автоматической блокировкой, а также на двухпутных перегонах с двусторонней автоблокировкой по каждому пути, на станциях, где производится маневровая работа с выходом маневрирующего состава за границу станции, устройства автоматической

блокировки при необходимости дополняются связанными с ними маневровыми светофорами.

**6.24.** На станциях, расположенных на линиях, оборудованных автоматической и полуавтоматической блокировкой, **а также автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи,** должны быть устройства:

не допускающие открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь;

обеспечивающие на аппарате управления контроль занятости путей и стрелок.

При полуавтоматической блокировке на станциях **могут быть** устройства, позволяющие:

выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршруте отправления из-за их неисправности;

повторное открытие закрывшегося выходного светофора, если поезд фактически его не проследовал;

обеспечивать автоматический контроль прибытия поезда в полном составе.

**6.25.** Автоматическая блокировка должна дополняться автоматической локомотивной сигнализацией и устройствами диспетчерского контроля за движением поездов, а полуавтоматическая блокировка – автоматической локомотивной сигнализацией.

**Вновь внедряемые устройства автоматической и полуавтоматической блокировки должны дополняться средствами контроля их технического состояния.**

**6.26.** Устройства диспетчерского контроля за движением поездов на участках, оборудованных автоблокировкой, должны обеспечивать контроль:

установленного направления движения;

занятости блок-участков, главных и приемо-отправочных путей на промежуточных станциях;

показаний входных и выходных светофоров.

Вновь внедряемые устройства диспетчерского контроля, кроме перечисленных в настоящем пункте требований, должны обеспечивать контроль:

**положения стрелок, станционных путей и изолированных участков;**

**занятости перегонов;**

**автоматического действия светофоров на станциях;**

**состояния переездной сигнализации;**

**состояния станционных и перегонных устройств СЦБ.**

### **Электрическая централизация стрелок и светофоров**

**6.27.** Устройства электрической централизации должны обеспечивать:

взаимное замыкание стрелок и светофоров;

**закрытие светофора при потере контроля положения стрелки (взрезе стрелки), а также при занятии подвижным составом участков пути и стрелочных секций, входящих в данный маршрут;**

контроль положения стрелок и занятости путей и стрелочных секций на аппарате управления;

возможность маршрутного или отдельного управления стрелками и светофорами, производство маневровых передвижений по показаниям маневровых светофоров, при необходимости передачу стрелок на местное управление. **Маневровые районы станций инфраструктурного комплекса (железнодорожных путей необщего пользования) в необходимых случаях должны оборудоваться пультами местного управления;**

**управление устройствами для предотвращения самопроизвольного выхода подвижного состава на маршруты приема, следования и отправления поездов и контроль загрожающего положения.**

**6.28.** Устройства электрической централизации не должны допускать:

открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь;

перевода стрелки под подвижным составом;

открытия светофоров, соответствующих данному маршруту, если стрелки не поставлены в надлежащее положение;

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

**Вновь внедряемые устройства электрической централизации стрелок и светофоров должны дополняться средствами контроля их технического состояния.**

**6.29.** Приводы и замыкатели централизованных стрелок 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 зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом или подвижным сердечником и усовиком 4 мм и более;

отводить другой остряк от рамного рельса на расстояние не менее **125 мм**.

### **Диспетчерская централизация**

**6.30.** Устройства диспетчерской централизации должны обеспечивать:

**управление из одного пункта устройствами СЦБ ряда станций и перегонов:**

**стрелками и светофорами** электрической централизации; устройствами автоматической блокировки, автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, полуавтоматической блокировки с автоматическим контролем прибытия поезда в полном составе;

контроль на аппарате управления положения и занятости стрелок, занятости перегонов, путей на станциях и прилегающих к ним блок-участков, а также повторение показаний входных, маршрутных и выходных светофоров;

возможность передачи станций на резервное управление стрелками и светофорами по приему, отправлению поездов и производству маневров или

передачи стрелок на местное управление для производства маневров;

автоматическую запись графика исполненного движения поездов, **а также передачу соответствующей информации в автоматизированные системы управления движением поездов.**

Вновь внедряемые системы диспетчерской централизации должны обеспечивать:

возможность изменения направления движения поездным диспетчером при ложной занятости блок-участков;

**возможность дачи сигнала путевого прибытия полуавтоматической блокировки при неисправности устройств автоматического контроля прибытия поезда в полном составе;**

**контроль исправности работы переездной сигнализации и устройств контроля схода подвижного состава.**

Устройства телеуправления стрелками и светофорами прилегающих станций должны обеспечивать выполнение требований, предъявляемых к устройствам диспетчерской централизации.

### **Автоматической локомотивная сигнализация**

**6.31. Автоматическая локомотивная сигнализация - система, включающая путевые устройства, которыми оборудуются пути перегонов и станций инфраструктуры и инфраструктурного комплекса, и локомотивные устройства, устанавливаемые на локомотивах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе.**

Путевые устройства автоматической локомотивной сигнализации должны обеспечивать передачу на локомотивные устройства показаний путевых светофоров, к которым приближается поезд, в соответствии с которыми локомотивными светофорами подаются сигнальные показания непосредственно машинисту и его помощнику или водителю дрезины и его помощнику.

На станциях, расположенных на участках, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, главные пути, пути приема и отправления пассажирских поездов, а также приемо-отправочные пути для безостановочного пропуска поездов должны быть оборудованы путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации.

При полуавтоматической блокировке путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации оборудуются участки приближения и главные пути станций.

Отсутствие путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации для отдельных станций допускается только с разрешения **федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

### **Ключевая зависимость стрелок и сигналов**

**6.32. Устройства ключевой зависимости должны обеспечивать взаимное замыкание стрелок и сигналов посредством контрольных замков.**

### **6.33. Стрелочные контрольные замки должны:**

допускать извлечение ключа только при запертой стрелке;

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

не допускать возможности запираания стрелки при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом 4 мм и более.

Не допускается применение стрелочных контрольных замков одной и той же серии в пределах одной станции, а на крупных станциях — в пределах одного стрелочного района и смежных с ним стрелочных постов других районов.

## **Станционная блокировка на железнодорожных путях необщего пользования**

### **6.34. Станционная блокировка должна обеспечивать:**

контроль со стороны дежурного по станции за правильностью приготовления постами маршрутов приема и отправления поездов и внутростанционных маршрутов;

взаимное замыкание стрелок и сигналов, управляемых из разных постов.

## **Устройства механизации и автоматизации сортировочных горок**

**6.35.** Устройства механизации и автоматизации сортировочных горок должны обеспечивать непрерывное, бесперебойное и безопасное расформирование составов с расчетной (проектной) скоростью роспуска, при этом мощность тормозных средств на каждой тормозной позиции должна позволять реализацию этой скорости и обеспечивать безопасность сортировки вагонов.

На механизированных сортировочных горках стрелочные переводы, участвующие при роспуске составов в распределении отцепов по сортировочным путям, должны быть включены в горочную электрическую или горочную автоматическую централизацию.

Горочная централизация должна обеспечивать:

индивидуальное управление стрелками;

электрическое замыкание всех пошерстных стрелок, по которым осуществляется роспуск состава, а также охранных, исключающих выход подвижного состава в зону роспуска;

контроль положения стрелок и занятости стрелочных секций на пульте управления.

Горочная централизация не должна допускать перевода стрелки под подвижным составом.

Горочная автоматическая централизация стрелок, кроме того, должна обеспечивать:

автоматическое управление стрелками распределительной зоны сортировочной горки в процессе скатывания отцепов в программном или маршрутном режимах работы;

автоматический возврат стрелки в контролируемое положение до вступления

отцепла на изолированную стрелочную секцию в случае возникновения в момент перевода препятствия между остряком и рамным рельсом;

возможность перехода в процессе роспуска на индивидуальное управление стрелками.

Устройства автоматизированных сортировочных горок, кроме выполнения требований, предъявляемых к механизированным горкам с горочной автоматической централизацией, должны обеспечивать:

управление и контроль надвигом и роспуском составов;

автоматическое регулирование скорости скатывания отцепов;

контроль результатов роспуска составов;

обмен информацией с информационно-планирующей системой сортировочной станции.

### **Автоматическая переездная сигнализация и автоматические шлагбаумы**

**6.36.** Автоматическая переездная сигнализация должна начинать подачу сигнала остановки в сторону автомобильной дороги, а автоматические шлагбаумы принимать закрытое положение за время, необходимое для заблаговременного освобождения железнодорожного переезда транспортными средствами до подхода поезда к железнодорожному переезду.

Автоматическая переездная сигнализация должна продолжать действовать, а автоматические шлагбаумы должны оставаться в закрытом положении до полного освобождения железнодорожного переезда поездом.

### **Автоматические системы оповещения о приближении поезда**

**6.37.** Перегоны с автоблокировкой и станции с электрической централизацией стрелок должны оборудоваться автоматической системой оповещения работников, выполняющих работы на путях, о приближении поезда в соответствии с планами, утверждаемыми **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

### **Средства автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда**

**6.38.** Средства автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда при срабатывании должны обеспечивать:

передачу дежурному по впереди лежащей станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — поездному диспетчеру информации о наличии и расположении в поезде неисправного подвижного состава и виде неисправности;

передачу информации машинисту локомотива посредством светящихся полос указателя наличия неисправных вагонов в поездах или сообщения речевого информатора о наличии в поезде неисправного подвижного состава;

регистрацию передаваемой дежурному по впереди лежащей станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — поездному диспетчеру, информации о наличии и расположении в поезде неисправного подвижного состава и виде неисправности;



**Новые** средства автоматического контроля технического состояния должны обеспечивать **возможность контроля технического состояния подвижного состава при движении поездов по перегону как по правильному, так и по неправильному пути.**

Порядок применения, размещения, технического обслуживания и эксплуатации указанных средств контроля устанавливается **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

### **Устройства контроля схода подвижного состава**

**Новый пункт. 6.39. Устройства контроля схода подвижного состава, которые состоят из датчика, закрепленного на рельсе на расстоянии тормозного пути от светофора, сигнальной лампочки на пульте дежурного по станции и на щитке управления оповестительной сигнализацией искусственных сооружений при срабатывании должны обеспечивать:**

**закрытие светофора (входного, проходного, заградительного, прикрытия) ограждающего соответственно станцию или искусственные сооружения;**

**передачу на пульт дежурного по впереди лежащей станции или на щиток управления оповестительной сигнализацией искусственных сооружений, а на участках, оборудованных диспетчерской сигнализацией, - поезвному диспетчеру информации о сходе подвижного состава.**

**Дальнейший порядок действий машиниста локомотива, дежурного по станции и поездного диспетчера устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.**

**Вновь внедряемые устройства контроля схода подвижного состава должны обеспечивать автоматическую передачу машинисту локомотива информации о сходе подвижного состава.**

Порядок применения, размещения, технического обслуживания и эксплуатации указанных устройств контроля устанавливается **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

**Система дистанционного управления стрелками из кабины локомотива и устройства технологической и въездной (выездной) сигнализации на железнодорожных путях необщего пользования**

**Новый пункт. 6.40. Устройства дистанционного управления стрелками из кабины локомотива должны обеспечивать:**

**перевод стрелки без остановки локомотива;**

**контроль положения и взреза стрелки;**

**местное управление стрелками при неисправности системы дистанционного управления.**

**Новый пункт. 6.41. На железнодорожных путях необщего пользования применяются устройства технологической и въездной (выездной) сигнализации, при которых управление сигнализацией производится**

уполномоченным работником с пульта местного управления, имеющего контроль занятости путей и показаний светофоров. Эти устройства должны иметь взаимозависимость с устройствами электрической централизации при наличии их на путях, непосредственно примыкающих к технологическим объектам или производственным помещениям и должны обеспечивать безопасность подачи, уборки вагонов к местам производства погрузно-разгрузочных операций.

Порядок управления устройствами сигнализации и требования, обеспечивающие безопасность при передвижении (подаче) вагонов устанавливаются владельцем инфраструктурного комплекса.

### Линии СЦБ

**6.42. (6.48).** Кабельные линии СЦБ, в том числе волоконно-оптические на перегонах должны прокладываться, как правило, в границах железнодорожной полосы отвода вне пределов земляного полотна. В отдельных случаях допускается прокладка кабельных линий в земляном полотне с соблюдением действующих правил.

Воздушные линии СЦБ при максимальной стреле провеса должны находиться на высоте не менее:

2,5 м — от земли в ненаселенной местности;

3,0 м — от земли в населенной местности;

5,5 м — от полотна пересекаемых автомобильных дорог;

7,5 м — от верха головки рельса пересекаемых не электрифицированных железнодорожных путей.

Линии СЦБ в местах пересечения с электрифицированными железнодорожными путями выполняются только кабелем.

**6.43. (6.49).** При повреждении линий, каналов и трактов систем железнодорожной сигнализации, централизации и блокировки, в том числе электрожелезной системы их восстановление должно производиться вслед за восстановлением каналов и трактов, обеспечивающих действие поездной диспетчерской связи.

### Устройства автоматики и телемеханики на базе аппаратно-программных средств

**Новый пункт. 6.44.** Вновь внедряемые устройства: автоматической и полуавтоматической блокировки, диспетчерской централизации, диспетчерского контроля за движением поездов, электрической централизации стрелок и сигналов, механизации и автоматизации сортировочных горок и другие, выполняемые на базе аппаратно-программных средств, дополнительно должны обеспечивать регистрацию и архивирование информации о событиях, связанных с движением поездов и маневровой работой, в том числе в условиях нарушения нормальной работы устройств СЦБ, а также действий при этом поездного диспетчера, дежурного по станции и других работников.

Указанные устройства должны быть обеспечены бесперебойным электрическим питанием.

**6.45. (6.50).** Сооружения и устройства СЦБ должны быть защищены от мешающего и опасного влияния тягового тока, линий электропередачи и перенапряжений.

#### **Техническое обслуживание устройств сигнализации, централизации и блокировки**

**6.46. (6.51).** Аппараты СЦБ, при помощи которых осуществляются различного рода зависимости, должны быть закрыты и **опломбированы. Перечень пломбируемых устройств устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

Вскрытие аппаратов СЦБ допускается производить только уполномоченным на то работником подразделения сигнализации, централизации, блокировки **владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса** с обязательной предварительной записью в журнале осмотра этих устройств. За целостность пломб на аппаратах устройств СЦБ несут ответственность дежурные работники, пользующиеся этими аппаратами (дежурные по станциям, операторы поста централизации, дежурные стрелочного поста, машинисты локомотивов и др.).

**6.47. (6.52).** Подразделения сигнализации, централизации, блокировки **владельца инфраструктуры и владельца инфраструктурного комплекса** должны иметь чертежи и описания имеющихся в подразделении устройств СЦБ и других обслуживаемых ими устройств, соответствующие стандарты и нормы. В эти документы должны своевременно вноситься все изменения.

Типовые решения по устройствам СЦБ утверждаются **владельцем инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.** Использование нетиповых технических решений в устройствах СЦБ, вычислительной техники не допускается.

**6.48. (6.53).** Временные изменения зависимостей устройств СЦБ могут допускаться только на основании решения **руководителя подразделения владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса** не более чем на пять суток, а на больший срок — **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

**6.49. (6.54).** Плановые работы по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов СЦБ и другие плановые работы, вызывающие нарушение установленных зависимостей или временное прекращение их действия, должны производиться с назначением ответственных руководителей за обеспечение безопасности движения и производство работ в соответствии с графиками, утвержденными **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса,** предусматривающими минимальные сроки их выполнения. В любых случаях такие работы на станциях должны производиться с согласия дежурного по станции и с предварительным оформлением руководителем этих работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети. На участках с диспетчерской

централизацией аналогичные работы должны производиться только с согласия поездного диспетчера.

При расположении устройств на значительном расстоянии от помещения дежурного по станции запись о вводе этих устройств в действие, а также запись о временном выключении этих устройств для производства непредвиденных работ по устранению неисправностей может заменяться регистрируемой в том же журнале телефонограммой, передаваемой дежурному по станции с последующей личной подписью руководителя работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети.

Замена и отключение отдельных устройств и приборов СЦБ, когда установленные зависимости не нарушаются, могут производиться с согласия дежурного по станции (на участках с диспетчерской централизацией — поездного диспетчера) без записи в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети. Перечень работ по замене и отключению таких устройств и приборов устанавливается **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

Испытания действующих устройств СЦБ во всех случаях должны производиться с согласия и под наблюдением дежурного по станции, а на участках с диспетчерской централизацией — с согласия поездного диспетчера.

**6.50.(6.55).** Освещение сигнальных приборов должно обеспечивать отчетливую видимость показаний сигналов.

Обеспечение своевременного и бесперебойного освещения возлагается:

светофоров и маршрутных указателей — на начальников **подразделений сигнализации, централизации, блокировки владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса;**

стрелочных указателей, указателей устройств сбрасывания, путевого заграждения, стационарных устройств для закрепления вагонов и гидравлических колонок на станциях — на начальников **подразделений перевозок владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса;**

сигнальных приборов на путях локомотивного, вагонного, путевого и других хозяйств — на начальников соответствующих подразделений.

Электроснабжение устройств освещения сигнальных приборов на станционных путях обеспечивается **подразделениями электроснабжения владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.**

**6.51.(6.56).** Работники **подразделений сигнализации, централизации, блокировки владельца инфраструктуры и владельца инфраструктурного комплекса** обязаны обеспечивать постоянную нормальную видимость сигнальных показаний светофоров и маршрутных указателей.

Видимость сигналов по главным путям перегонов и станций должна проверяться с локомотива старшим электромехаником не реже одного раза в месяц, а **руководителем подразделения сигнализации, централизации, блокировки** - не реже одного раза в квартал.

Руководители **подразделений сигнализации, централизации, блокировки и подразделений локомотивного хозяйства** или их заместители не реже одного

раза в квартал должны проверять с локомотива работу автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности.

Действие автоматической локомотивной сигнализации, систем автоматического управления торможением поезда, устройств контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда, устройств контроля схода подвижного состава периодически проверяется вагоном-лабораторией с документированной регистрацией результатов по графику, утверждаемому руководителями подразделений сигнализации, централизации, блокировки и подразделений локомотивного хозяйства владельца инфраструктуры.

Результаты проверки рассматриваются совместно подразделениями сигнализации, централизации, блокировки и подразделений локомотивного хозяйства владельца инфраструктуры.

Порядок проверки видимости сигналов на путях необщего пользования и рассмотрения результатов проверки соответствующими подразделениями, устанавливается владельцем инфраструктурного комплекса.

**6.52. (6.57).** Устройства пути, СЦБ, электроснабжения, железнодорожный подвижной состав, независимо от его принадлежности, должны обеспечивать постоянную надежную работу электрических рельсовых цепей.

Порядок технического обслуживания и нормы содержания устройств пути, СЦБ, электроснабжения, железнодорожного подвижного состава, независимо от его принадлежности, обеспечивающие бесперебойную работу электрических рельсовых цепей и обратной тяговой рельсовой сети, устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

**6.53. (6.58).** Работники, пользующиеся устройствами СЦБ, должны быть обучены порядку пользования ими, и знания их должны быть проверены.

Руководители подразделений сигнализации, централизации, блокировки владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса обеспечивают обучение работников других подразделений, пользующихся устройствами СЦБ.

Ответственным за обучение и периодическую проверку знаний этих устройств является каждый начальник в отношении своих подчиненных.

## **Глава 6<sup>1</sup>. СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЭЛЕКТРОСВЯЗИ**

### **Связь на участках инфраструктуры и инфраструктурного комплекса**

**6<sup>1</sup>.1 (6.41).** На всех участках инфраструктуры и инфраструктурного комплекса должна быть поездная диспетчерская, поездная межстанционная, постанционная, линейно-путевая, стрелочная связь.

На участках, оборудованных автоблокировкой, диспетчерской централизацией, и на всех электрифицированных участках должна быть энергодиспетчерская и перегонная связь..

Участки с кабельными линиями связи должны иметь служебную связь электромехаников СЦБ и связи.

Кроме того, **инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования должна быть обеспечена** (магистральной, дорожной, дорожной распорядительной, билетно-диспетчерской, вагонно-диспетчерской, маневровой диспетчерской, информационно-вычислительной, местной) **другими видами технологической связи** для руководства движением поездов, продажей билетов и работой линейных подразделений.

**6<sup>1.2</sup>** (6.42). Участки **инфраструктуры, по которым обращаются поезда** должны быть оборудованы поездной радиосвязью.

Поездная радиосвязь, **при протяженности перегонов не более 15 км** должна обеспечивать устойчивую двустороннюю связь машинистов поездных локомотивов, моторвагонных поездов, специального самоходного подвижного состава: с поездным диспетчером в пределах всего диспетчерского участка; с дежурными по станциям, ограничивающим перегон; с машинистами встречных и вслед идущих локомотивов, моторвагонных поездов, специального самоходного подвижного состава, находящихся на одном перегоне; с дежурными по переездам и депо **в пределах одного перегона;** (с руководителями ремонтных работ и сигнаристами; со стрелками военизированной (ведомственной) охраны в поездах и на объектах; с осмотрщиками-ремонтниками вагонов;) с помощником машиниста при выходе его из кабины и начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда **в пределах длины поезда и при удалении их не более чем на 50 м. от оси пути следования поезда в пределах всего диспетчерского участка.**

**Увеличение вновь протяженности перегонов свыше 15 км вследствие закрытия станций, отмены дежурств дежурными по станциям или по другим причинам разрешается только после проведения соответствующих работ для обеспечения устойчивой поездной радиосвязи перечисленных в настоящем пункте работников.**

**На существующих перегонах протяженности свыше 15 км, впредь до введения цифровой системы** поездной радиосвязи, разрешается обеспечивать устойчивую радиосвязь машинистов поездных локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава при следовании по перегону с дежурным по ближайшей станции при условии устойчивой радиосвязи с поездным диспетчером. Порядок взаимодействия при этом машинистов, поездного диспетчера и дежурных по станциям, обеспечивающий безопасность движения поездов, и перечень таких перегонов устанавливаются владельцем инфраструктуры.

**Цифровые системы** поездной радиосвязи, внедряемые **на сети железных дорог общего пользования,** должны обеспечивать надежную двустороннюю связь перечисленных в настоящем пункте работников, вне зависимости от протяженности перегонов.

Правила пользования поездной радиосвязью устанавливаются **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта,** а порядок, обеспечивающий безопасность движения при неисправности поездной радиосвязи предусматривается в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на **железнодорожном транспорте Российской Федерации.**

Технические нормативы поездной радиосвязи устанавливаются **владельцем инфраструктуры.**

Участки **инфраструктурного комплекса, по которым обращаются поезда могут оборудоваться радиосвязью, в соответствии с порядком установленным владельцем по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

**6<sup>1.3</sup> (6.43).** На станциях в зависимости от технологической потребности должны применяться станционная радиосвязь, устройства двусторонней парковой связи, **ремонтно-оперативная связь и связь для оповещения (информации) пассажиров, а также другие виды технологической связи, перечень которых определяется владельцем инфраструктуры. владельцем инфраструктурного комплекса**

Станционная радиосвязь должна обеспечивать двустороннюю связь в границах станции для **организации приема, пропуска и отправления поездов, организации процессов расформирования и формирования поездов и других маневровых передвижений, связанных с подачей и уборкой вагонов к местам погрузки-выгрузки.**

**Необходимое количество радиозон симплексной аналоговой станционной радиосвязи, необходимых для работы разных маневровых районов в пределах одной станции осуществляется владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса**

**Применение радиочастот на железнодорожных путях необщего пользования определяется по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

Устройства двусторонней парковой связи, применяемые для передачи указаний о поездной и маневровой работе, а также для **оповещения (информации) пассажиров, должны быть постоянно включены, обеспечивать непрерывное действие каналов связи, иметь контроль включенного состояния.**

Устройства двусторонней парковой связи должны обеспечивать хорошую слышимость в пределах парка. Эти устройства должны иметь направленное действие для уменьшения шума за территорией **инфраструктуры, инфраструктурного комплекса.**

**Для организации технологических переговоров работников станции по вопросам, связанным с маневровой работой, допускается наряду с двусторонней парковой связью использование устройств мобильной радиосвязи.**

**Порядок применения устройств мобильной радиосвязи на станциях устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

**6<sup>1.4</sup> (6.44).** Устройства технологической связи на станциях (в соответствии с перечнем, устанавливаемым **владельцем инфраструктуры**) и диспетчерских участках **инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и при необходимости инфраструктурного комплекса** должны оборудоваться системой документированной регистрации переговоров.

**Порядок оснащения и пользования системой документированной**

регистрации переговоров устанавливается **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

**6<sup>1.5</sup> (6.45).** Для управления ремонтными работами на перегонах и станциях должна применяться ремонтно-оперативная радиосвязь, предназначенная для обеспечения двусторонней связи внутри ремонтных подразделений с руководителем работ, руководителем работ с машинистами локомотивов хозяйственных поездов, машинистами специального самоходного подвижного состава и дежурным аппаратом соответствующих **подразделений.**

Перечень участков, оборудуемых ремонтно-оперативной связью, утверждается **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса, а порядок и принципы организации связи и взаимодействия соответствующих подразделений при выполнении работ устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.**

**6<sup>1.6</sup> (6.46)** Не допускается использование поездной диспетчерской, межстанционной связи, **поездной и станционной радиосвязи,** стрелочной связи и **двусторонней парковой связи** для переговоров по вопросам, не связанным с движением поездов.

Не допускается включение в сеть стрелочной связи других телефонов, кроме исполнительных постов централизации, стрелочных постов и дежурного по станции.

В поездную диспетчерскую связь допускается включение только телефонов дежурных по станциям, маневровых диспетчеров, **операторов при дежурных по станциям,** дежурных по локомотивным депо, подменным пунктам, энергодиспетчеров и локомотивных диспетчеров, диспетчеров **подразделений** сигнализации, централизации, блокировки и **подразделений** связи. На участках с диспетчерской централизацией в поездную диспетчерскую связь допускается по решению **владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса** включение телефонов дежурных по переездам.

На станциях, где нет в штате дежурных работников **подразделений** перевозок или они имеются в штате, но не предусмотрено круглосуточное дежурство, разрешается включение в поездную диспетчерскую связь телефонов (переговорных устройств), устанавливаемых в квартирах начальников станций, специалистов СЦБ и **связи.**

Включение телефонов (переговорных устройств), устанавливаемых в квартирах, в этих случаях производит поездной диспетчер только на время переговоров.

Допускается временно включать в провода и каналы поездной диспетчерской связи на перегонах переносные телефоны водителей дрезин (при вынужденной остановке), начальников восстановительных и пожарных поездов, электромехаников СЦБ и **связи** и руководителей восстановительных, путевых работ и работ по устройствам электроснабжения.

В поездную межстанционную связь допускается включение только телефонов дежурных по станциям, а на участках с автоблокировкой, кроме того,



телефонов перегонной связи и дежурных по переездам.

### **Линии связи**

**6<sup>1.8</sup>** (6.48). Кабельные линии связи на перегонах должны прокладываться, как правило, в **границах железнодорожной** полосы отвода вне пределов земляного полотна. В отдельных случаях допускается прокладка кабельных линий в земляном полотне с соблюдением действующих правил. Линии связи на основе волоконно-оптических кабелей могут быть выполнены методом подвески на опорах контактной сети или линий автоблокировки.

Кабельные линии связи, выполненные методом подвески, при максимальной стреле провеса должны находиться на высоте не менее:

5,0 м — от земли в ненаселенной местности;

6,0 м — от земли в населенной местности;

4,5 м — от поверхности пассажирских платформ;

7,0 м — от полотна автомобильных дорог на железнодорожных переездах.

Воздушные линии связи при максимальной стреле провеса должны находиться на высоте не менее:

2,5 м — от земли в ненаселенной местности;

3,0 м — от земли в населенной местности;

5,5 м — от полотна пересекаемых автомобильных дорог;

7,5 м — от верха головки рельса пересекаемых не электрифицированных железнодорожных путей.

Пересечения электрифицированных железнодорожных путей выполняются только кабелем.

**6<sup>1.9</sup>** (6.49). При повреждении **воздушных и кабельных (с металлическими жилами)** линий связи их восстановление должно производиться в следующей очередности:

каналы и тракты, обеспечивающие действие поездной диспетчерской связи;

каналы и тракты **систем железнодорожной сигнализации, централизации и блокировки, в том числе** электрожелезной системы;

каналы и тракты энергодиспетчерской связи, поездной межстанционной связи и телеуправления устройствами электроснабжения;

каналы и тракты магистральной связи;

остальные каналы связи и СЦБ.

**При повреждении волоконно-оптических линий связи восстановление сетей должно производиться в следующей очередности:**

**магистральные линейные тракты и системы передачи;**

**каналы и тракты магистральной связи;**

**каналы и тракты оперативно – технологической связи;**

**остальные каналы связи и СЦБ.**

В случае повреждения одновременно двух и более действующих на участке линий связи приоритетность восстановления определяется мощностью линий и должна быть следующей:

волоконно-оптические линии связи;

линии связи на основе металлических кабелей;  
воздушные линии связи и СЦБ.

**6<sup>1.10</sup>** (6.50). Сооружения и устройства связи должны быть защищены от мешающего и опасного влияния тягового тока, линий электропередачи, **перенапряжений** и грозových разрядов.

#### **Техническое обслуживание устройств связи**

**6<sup>1.11</sup>** (6.51). Аппараты технологической связи должны быть закрыты и опломбированы. **Перечень пломбируемых устройств устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

Вскрытие аппаратов связи допускается производить только уполномоченным на то работником подразделения связи владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса.

с обязательной предварительной записью в журнале осмотра этих устройств. За целостность пломб на аппаратах радиосвязи несут ответственность дежурные работники, пользующиеся этими аппаратами (дежурные по станциям, операторы поста централизации, дежурные стрелочного поста, машинисты локомотивов и др.).

**6<sup>1.12</sup>** (6.52). Подразделения связи владельца инфраструктуры и владельца инфраструктурного комплекса должны иметь чертежи и описания имеющихся устройств связи, находящихся на обслуживании и оформленных в соответствии с действующими стандартами и нормами. В эти документы должны своевременно вноситься все изменения.

Типовые решения по устройствам связи утверждаются владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса. Использование нетиповых технических решений в устройствах связи не допускается.

6.53. Исключить

**6<sup>1.13</sup>** (6.54). Плановые работы по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов связи и другие плановые работы, вызывающие временное прекращение действия связи, должны производиться с назначением ответственных руководителей за обеспечение безопасности движения и производство работ в соответствии с порядком, устанавливаемым владельцем инфраструктуры, предусматривающим минимальные сроки их выполнения.

В любых случаях такие работы на станциях должны производиться с согласия дежурного по станции и с предварительным оформлением руководителем этих работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети. На участках с диспетчерской централизацией аналогичные работы должны производиться только с согласия поездного диспетчера.

При расположении устройств на значительном расстоянии от помещения дежурного по станции запись о вводе устройств связи в действие, а также запись о временном выключении связи для производства

непредвиденных работ по устранению неисправностей может заменяться регистрируемой в том же журнале телефонограммой, передаваемой дежурному по станции с последующей личной подписью руководителя работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети.

**6<sup>1.14</sup> ( 6.56).** Руководители подразделений локомотивного хозяйства, региональных центров связи или их заместители до внедрения систем удаленного мониторинга не реже одного раза в квартал должны проверять с локомотива работу поездной радиосвязи.

Действие поездной радиосвязи периодически проверяется вагоном-лабораторией с документированной регистрацией результатов по графику, утверждаемому руководителями подразделений связи и подразделений локомотивного хозяйства владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса.

Результаты проверки не реже одного раза в квартал рассматриваются совместно подразделениями локомотивного хозяйства и дирекциями связи владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса.

**6<sup>1.15</sup> (6.58).** Работники, пользующиеся устройствами связи, должны быть обучены порядку пользования ими, и знания их должны быть проверены.

Ответственным за обучение и периодическую проверку знаний этих устройств является каждый начальник в отношении своих подчиненных.

## **Глава 6<sup>2</sup>. Информационно-вычислительная система**

(6.47). Информационно-вычислительная система должна обеспечивать 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 подотраслях железнодорожного транспорта.

Технические и программные средства должны постоянно содержаться в работоспособном и активном состоянии, обеспечивать требуемую надежность и достоверность.

Подключение терминального и другого оборудования к информационно-вычислительной системе железнодорожного транспорта должно осуществляться в соответствии с документами, утвержденными федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

## **Глава 7 СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ**

**7.1.** Устройства электроснабжения должны обеспечивать надежное электроснабжение:

электроподвижного состава для движения поездов с установленными весовыми нормами, скоростями и интервалами между ними при требуемых размерах движения;

**устройств СЦБ, связи и вычислительной техники не менее, чем от двух независимых источников электроэнергии, причем переход с основной системы электроснабжения на резервную или обратно должен происходить автоматически за время не более 1.3 с. До завершения переустройства допускается с разрешения владельца инфраструктуры выполнять переход с основной системы электроснабжения на резервную или обратно за время, необходимое для включения второго источника питания дежурным персоналом или выездной оперативной бригадой;**

всех остальных потребителей железнодорожного транспорта в соответствии с установленной **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса степенью резервирования.**

При наличии аккумуляторного резерва источника электроснабжения автоматической и полуавтоматической блокировки он должен быть в постоянной готовности и обеспечивать бесперебойную работу устройств СЦБ и переездной сигнализации в течение не менее 8 ч при условии, что питание не отключалось в предыдущие 36 ч.

Внесено в 3 абзац.

Для обеспечения надежного электроснабжения должны проводиться: периодический контроль состояния сооружений и устройств электроснабжения, измерение их параметров вагонами-лабораториями, приборами диагностики и осуществляться плановые ремонтные работы.

**7.2.** Уровень напряжения на токоприемнике электроподвижного состава должен быть не менее 21 кВ при переменном токе, 2,7 кВ при постоянном токе и не более 29 кВ при переменном токе и 4 кВ при постоянном токе.

На отдельных участках **железнодорожных путей общего пользования** с разрешения **федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта** допускается уровень напряжения не менее 19 кВ при переменном токе и 2,4 кВ при постоянном токе.

Номинальное напряжение переменного тока на устройствах СЦБ должно быть 110, 220 или 380 В. Отклонения номинального напряжения (в том числе кратковременные) от указанных величин допускаются в сторону уменьшения и увеличения — **не более 10 %.**

**7.3.** Устройства электроснабжения должны защищаться от токов короткого замыкания, перенапряжений, включая **атмосферные и коммутационные**, и перегрузок сверх установленных норм.

Металлические подземные сооружения (трубопроводы, кабели и т.п.), а также металлические и железобетонные мосты, путепроводы, опоры контактной сети, светофоры, гидроклонки и т.п., находящиеся в районе линий, электрифицированных на постоянном токе, должны быть защищены 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 СЦБ и связи.

**Продольные линии электроснабжения должны отключаться при однофазных замыканиях на землю.**

**7.4.** Высота подвески контактного провода над уровнем верха головки рельса должна быть на перегонах и станциях не ниже 5750 мм, а на переездах не ниже 6000 мм.

В исключительных случаях на существующих линиях это расстояние в пределах искусственных сооружений, расположенных на путях станций, на которых не предусматривается стоянка подвижного состава, а также на перегонах с разрешения **федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта** может быть уменьшено до 5675 мм при электрификации линии на переменном токе и до 5550 мм — на постоянном токе.

Высота подвески контактного провода не должна превышать 6800 мм.

**7.5.** В пределах искусственных сооружений расстояние от **токоведущих** элементов токоприемника и частей контактной сети, находящихся под напряжением, до заземленных частей сооружений и подвижного состава должно быть не менее 200 мм на линиях, электрифицированных на постоянном токе, и не менее 350 мм — на переменном токе.

В особых случаях на существующих искусственных сооружениях с разрешения **федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта** может допускаться уменьшение указанных расстояний.

**7.6.** Расстояние от оси крайнего пути до внутреннего края опор контактной сети на перегонах и станциях должно 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 100 м) расстояние от оси крайнего пути до внутреннего края опор контактной сети должно быть не менее 5700 мм. Перечень таких мест определяется **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

На существующих линиях до их реконструкции, а также в особо трудных условиях на вновь электрифицируемых линиях расстояние от оси пути до внутреннего края опор контактной сети допускается не менее: 2450 мм — на станциях и 2750 мм — на перегонах.

Все указанные размеры установлены для прямых участков пути. На кривых участках эти расстояния должны увеличиваться в соответствии с габаритным уширением, установленным для опор контактной сети.

Взаимное расположение опор контактной сети, воздушных линий и светофоров, а также сигнальных знаков должно обеспечивать хорошую видимость сигналов и знаков.

**7.7.** Все металлические сооружения (мосты, путепроводы, опоры), на которых крепятся элементы контактной сети, детали крепления контактной сети на железобетонных опорах, железобетонных и неметаллических искусственных сооружениях, а также отдельно стоящие металлические конструкции

(гидроколонки, светофоры, элементы мостов и путепроводов и др.), расположенные на расстоянии менее 5 м от частей контактной сети, находящихся под напряжением, должны быть заземлены или оборудованы устройствами защитного отключения при попадании на сооружения и конструкции высокого напряжения.

Заземлению подлежат также все расположенные в зоне влияния контактной сети и воздушных линий переменного тока металлические сооружения, на которых могут возникать опасные напряжения.

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

**7.8.** Контактная сеть, линии автоблокировки и продольного электроснабжения напряжением свыше 1000 В должны разделяться на отдельные участки (секции) при помощи воздушных промежутков (изолирующих сопряжений), нейтральных вставок, секционных и врезных изоляторов, разъединителей.

Опоры контактной сети или щиты, установленные на границах воздушных промежутков, должны иметь отличительную окраску. Между этими опорами или щитами запрещается остановка электроподвижного состава с поднятым токоприемником.

**7.9.** Схема питания и секционирования контактной сети, линий автоблокировки и продольного электроснабжения должна быть утверждена **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса** Выкопировки из этой схемы, **ежегодно выверяемые руководителем подразделения электроснабжения**, включаются в техническо-распорядительный акт станции.

**7.10.** Переключение разъединителей контактной сети электродепо и экипировочных устройств, а также путей, где осматривается крышное оборудование электроподвижного состава, производится работниками локомотивного депо. Переключение остальных разъединителей производится только по приказу энергодиспетчера. При этом переключение разъединителей и выключателей может производиться по приказу энергодиспетчера и работниками других служб, прошедших обучение.

Приводы **секционных разъединителей контактной сети с ручным управлением в отключенном положении** должны быть заперты на замки, **имеющие специальные ключи**.

Порядок переключения разъединителей контактной сети, а также выключателей и разъединителей линий автоблокировки и продольного электроснабжения, хранения ключей от запертых приводов разъединителей, обеспечивающий бесперебойность электроснабжения и безопасность производства работ, устанавливается **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса**.

**7.11.** Расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до поверхности земли при

максимальной стреле провеса должно быть не менее:

на перегонах.....	6,0 м
в том числе в труднодоступных местах.....	5,0 м
на пересечениях с автомобильными дорогами, станциях и в населенных пунктах.....	7,0 м

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 неэлектрифицированных путей должно быть не менее 7,5 м. На электрифицированных линиях это расстояние до проводов контактной сети должно устанавливаться в зависимости от уровня напряжения пересекаемых линий в соответствии с правилами устройства электроустановок и по техническим условиям **владельца инфраструктуры, владельца инфраструктурного комплекса.**

## Г л а в а 8

### ОСМОТР И РЕМОНТ СООРУЖЕНИЙ И УСТРОЙСТВ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ИНФРАСТРУКТУРНОГО КОМПЛЕКСА

#### Осмотр сооружений и устройств

**8.1.** Осмотр сооружений, устройств и служебно-технических зданий производится работниками, непосредственно их обслуживающими, а также руководителями подразделений путевого хозяйства, станционного хозяйства, локомотивного и вагонного хозяйств, хозяйств сигнализации, централизации и блокировки, связи, информатизации и электроснабжения **владельца инфраструктуры и владельца инфраструктурного комплекса** в ведении которых находятся эти сооружения и устройства, в соответствии с порядком и в сроки, установленные соответствующими положениями и инструкциями.

**Периодичность осмотра стрелочных переводов на главных и приемо-отправочных путях станций, порядок и сроки устранения обнаруженных неисправностей** устанавливаются **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

**8.2.** Руководители подразделений **владельца инфраструктуры и владельца инфраструктурного комплекса** должны систематически проверять в подведомственных подразделениях состояние хозяйства, соблюдение трудовой дисциплины и принимать необходимые меры, гарантирующие содержание всех сооружений и устройств в исправном состоянии, выполнение технологии работы, обеспечение безопасности движения и эксплуатации **железнодорожного транспорта, охраны труда.**

Порядок проведения таких проверок с осмотром при этом сооружений, устройств, служебно-технических зданий и их периодичность устанавливаются **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса, с учетом проведения осмотра руководителем конкретного подразделения не**

реже двух раз в год.

### Ремонт сооружений и устройств

**8.3.** Ремонт сооружений и устройств должен производиться при обеспечении безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта и охраны труда, как правило, без нарушения графика движения поездов.

Для производства больших по объему ремонтных и строительных работ в графике движения поездов должны предусматриваться окна и учитываться ограничения скорости, вызываемые этими работами.

Для выполнения работ по текущему содержанию пути, искусственных сооружений, контактной сети и устройств СЦБ, **связи** должны предоставляться предусматриваемые в графике движения поездов технологические окна продолжительностью 1,5—2 ч, а при производстве этих работ комплексами машин, специализированными бригадами и механизированными колоннами — продолжительностью 3—4 ч, в соответствии с порядком, установленным **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

Работы по ремонту пути, контактной сети, устройств СЦБ, **связи** и других сооружений и устройств, выполняемые в период времени, не предусмотренный в графике движения поездов, должны производиться, как правило, без закрытия перегона.

Если выполнение этих работ вызывает необходимость перерыва в движении, точный срок их начала и окончания устанавливается **руководителем подразделения** совместно с руководителем работ и согласовывается с **руководителем подразделения хозяйства перевозок владельца инфраструктуры. Владелец инфраструктурного комплекса устанавливает срок начала и окончания работ аналогичным порядком.**

На время производства работ, вызывающих перерыв движения, а также для производства которых в графике движения предусмотрены окна, руководитель работ обязан установить постоянную связь (телефонную или по радиотелефонную) с поездным диспетчером и **дежурными по станциям, ограничивающим перегон.**

На участках, где окна в графике движения поездов предусматриваются в темное время суток, руководитель работ обязан обеспечить освещение места производства работ.

**8.4.** Для технического обслуживания и ремонта устройств механизации и автоматизации сортировочных горок, **связи**, путей и других сооружений и устройств на горках должны предоставляться технологические окна продолжительностью 0,7—1,5 ч в соответствии с порядком, предусмотренным **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

**8.5.** Всякое препятствие для движения (место, требующее остановки) на перегоне и станции, а также место производства работ, опасное для движения, требующее остановки или уменьшения скорости, должно быть ограждено сигналами с обеих сторон независимо от того, ожидается поезд (маневровый состав) или нет.

Запрещается:



приступать к работам до ограждения сигналами препятствия или места производства работ, опасного для движения;

снимать сигналы, ограждающие препятствие или место производства работ, до устранения препятствия, полного окончания работ, проверки состояния пути, контактной сети и соблюдения габарита.

Порядок ограждения препятствий и мест производства работ устанавливается Инструкцией по сигнализации **на железнодорожном транспорте** Российской Федерации.

**8.6.** Для установки и охраны переносных сигналов, ограждающих место производства работ на пути, руководитель работ выделяет сигнальщиков из числа работников бригады, сдавших соответствующие испытания. Сигнальщики должны иметь головные уборы, отличные от общепринятых для других работников железнодорожного транспорта и должны быть одеты в сигнальные жилеты.

При производстве работ на пути развернутым фронтом, а также на кривых участках малого радиуса, в выемках и других местах с плохой видимостью сигналов и на участках с интенсивным движением поездов руководитель работ обязан установить связь (телефонную или радиотелефонную) с работниками, находящимися у сигналов, ограждающих место работ. Сигнальщики и руководители работ должны иметь носимые радиостанции или **устройства мобильной радиосвязи**. Порядок обеспечения связью мест производства работ и **применения мобильной радиосвязи** устанавливается **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса**.

**8.7.** На станционных путях запрещается производить работы, требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, без согласия дежурного по станции и без предварительной записи руководителем работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети и **без выдачи предупреждения установленной формы**. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, такие работы должны выполняться в указанном порядке, но только с согласия поездного диспетчера. При производстве таких работ на контактной сети со снятием напряжения, но без нарушения целостности пути и искусственных сооружений, а также при выполнении работ по устранению внезапно возникших неисправностей запись о начале и окончании работ может заменяться регистрируемой в этом же журнале телефонограммой, передаваемой руководителем работ дежурному по станции (на участках с диспетчерской централизацией — поездному диспетчеру).

Ввод устройств в действие по окончании работ производится дежурным по станции на основании записи руководителя работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети или регистрируемой в том же журнале телефонограммы, переданной дежурному по станции с последующей личной подписью руководителя работ.

**8.8.** Закрытие перегона для производства работ на однопутном участке, а на двухпутном или многопутном участке одного или нескольких путей производится с разрешения **руководителя подразделения владельца инфраструктуры** и по согласованию с **подразделением хозяйства перевозок**,

если оно не вызывает изменения установленных размеров движения с соседними **подразделениями инфраструктуры**. Если такое закрытие вызывает изменение установленных размеров движения поездов на соседние **подразделения инфраструктуры**, оно может быть разрешено **владельцем инфраструктуры по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта**.

Закрытие перегона или путей, вызывающее необходимость пропуска поездов в обход по другим участкам данного **подразделения инфраструктуры** или по другим **подразделениям инфраструктуры**, допускается лишь в исключительных случаях с разрешения **федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта**

**8.9.** О предстоящем закрытии перегона на однопутном участке, а на двухпутном и многопутном одного или нескольких путей **владелец инфраструктуры** не позже чем за сутки уведомляет соответствующих руководителей работ.

Закрытие и открытие перегона или путей производятся в соответствии с приказом поездного диспетчера перед началом и по окончании работ.

Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ приказа поездного диспетчера (в форме письменного уведомления, телефонограммы или телеграммы) о состоявшемся закрытии перегона или путей и до ограждения сигналами места работ.

**8.10.** Открытие перегона или путей производится только после письменного уведомления, телефонограммы или телеграммы **руководителя подразделения путевого хозяйства владельца инфраструктуры или владельца инфраструктурного комплекса** или уполномоченного им работника по должности не ниже дорожника об окончании путевых работ или работ на искусственных сооружениях и отсутствии препятствий для бесперебойного и безопасного движения поездов независимо от того, какая организация выполняла эти работы.

Восстановление действия существующих устройств СЦБ и связи или электроснабжения производится по получении уведомления соответственно от **руководителя работ подразделения СЦБ, подразделения связи или энергодиспетчера**.

### **РАЗДЕЛ 3** **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ,** **НЕЗАВИСИМО ОТ ЕГО ПРИНАДЛЕЖНОСТИ**

#### **Глава 9** **ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ**

9.1. **Железнодорожный подвижной состав, независимо от его принадлежности** (далее — **железнодорожный подвижной состав**) должен своевременно проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержаться в эксплуатации в исправном состоянии, обеспечивающем их бесперебойную работу, безопасность движения и эксплуатации **железнодорожного транспорта** и выполнение требований по

охране труда.

Предупреждение появления неисправностей и обеспечение установленных сроков службы **железнодорожного** подвижного состава, должно быть главным в работе лиц, ответственных за их техническое обслуживание и ремонт.

Дополнительные требования к **железнодорожному** подвижному составу, который обращается в пассажирских поездах со скоростью более 140 км/ч, устанавливаются соответствующей инструкцией **федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта**.

**9.2.** Типы и основные характеристики вновь строящегося **железнодорожного** подвижного состава, утверждаются в порядке, установленном **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта**.

Техническое задание на вновь строящийся **железнодорожный** подвижной состав, утверждается заводом-изготовителем по согласованию с **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта**, а чертежи узлов и деталей и технические условия — владельцем **инфраструктуры**, владельцем **инфраструктурного комплекса** по согласованию с **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта**.

**Железнодорожный подвижной состав, его составные части, контейнеры должны соответствовать установленным требованиям безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, безопасности жизни и здоровья граждан, пожарной безопасности, сохранности перевозимых грузов, охраны труда, экологической безопасности, санитарно-эпидемиологическим правилам и нормативам и подлежат обязательному подтверждению соответствия указанным требованиям, правилам и нормативам.**

**Перечень железнодорожного подвижного состава и его составных частей подлежащих обязательному подтверждению соответствия разрабатывается владельцем инфраструктуры, владельцами инфраструктурного комплекса (владельцами подвижного состава).**

**9.3.** Все элементы вагонов по прочности, устойчивости и техническому состоянию должны обеспечивать безопасное и плавное движение поездов с наибольшими скоростями, установленными **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта**.

Вновь строящиеся вагоны должны обеспечивать безопасное и плавное движение с наибольшими конструкционными скоростями перспективных локомотивов, предназначенных для обслуживания соответствующих категорий поездов.

Вагоны, не имеющие переходных площадок, должны иметь специальные подножки и поручни.

**9.4.** Вносить изменения в конструкции основных узлов принятого в эксплуатацию **железнодорожного** подвижного состава, допускается только с разрешения **федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта**.

**9.5.** **Железнодорожный** подвижной состав, независимо от его

**принадлежности** должен удовлетворять требованиям габарита подвижного состава, установленного **национальным стандартом**.

**Контейнеры должны отвечать требованиям национальных стандартов.**

**9.6.** Вновь построенный, а также прошедший капитальный ремонт **железнодорожный** подвижной состав, до сдачи в эксплуатацию **на железнодорожные пути общего и необщего пользования** должны быть испытаны и приняты от **завода-изготовителя** в порядке, установленном **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта**.

**9.7.** Каждая единица **железнодорожного** подвижного состава, **независимо от его принадлежности** должна иметь следующие отличительные четкие знаки и надписи: технический знак Российских железных дорог, или **наименование владельца железнодорожного подвижного состава**, инициалы железной дороги (кроме вагонов), номер (для пассажирских вагонов содержит код железной дороги приписки), табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки, дату и место производства установленных видов ремонта, вес тары (кроме локомотивов и специального самоходного подвижного состава). Кроме того, должны быть нанесены следующие надписи: на локомотивах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе — конструкционная скорость, серия, наименование депо или другого предприятия приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов и котла; на пассажирских вагонах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе, на котором предусматривается доставка работников к месту производства работ и обратно, — число мест; на грузовых вагонах — грузоподъемность. На тендерах паровозов должны быть обозначены серия, номер и инициалы железной дороги приписки.

Другие знаки и надписи на **железнодорожном** подвижном составе, наносятся в порядке, установленном **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта**.

**9.8.** На каждый локомотив, вагон, единицу моторвагонного и специального подвижного состава должен вестись технический паспорт (формуляр), содержащий важнейшие технические и эксплуатационные характеристики.

**Локомотивные устройства автоматической локомотивной сигнализации и устройства безопасности**

**9.9.** Локомотивы и моторвагонный подвижной состав, а также специальный самоходный подвижной состав, **независимо от их принадлежности** должны быть оборудованы **средствами поездной радиосвязи, совместимыми с поездной радиосвязью инфраструктуры по маршрутам обращения поездов**, скоростемерами с регистрацией установленных показаний, **локомотивными устройствами** автоматической локомотивной сигнализации, а также оборудоваться и другими устройствами безопасности в соответствии с перечнем и порядком, установленными **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта**.

При автоматической локомотивной сигнализации локомотивные светофоры

должны давать сигнальные показания непосредственно машинисту и его помощнику или водителю дрезины и его помощнику соответствующие показаниям путевых светофоров, к которым приближается поезд. При движении только по показаниям локомотивных светофоров эти светофоры должны давать показания в зависимости от занятости или свободности впереди лежащих блок-участков.

**Локомотивные устройства** автоматической локомотивной сигнализации на локомотивах, моторвагонных поездах и специальном самоходном подвижном составе должны дополняться устройствами безопасности, обеспечивающими контроль: установленных скоростей движения, самопроизвольного ухода поезда и периодической проверки бдительности машиниста. В случаях потери машинистом способности управления локомотивом, моторвагонным поездом, специальным самоходным подвижным составом, а дрезины — водителем дрезины указанные устройства должны обеспечивать автоматическую остановку поезда перед путевым светофором с запрещающим показанием.

**Локомотивы, моторвагонный подвижной состав, а также специальный самоходный подвижной состав владельцев инфраструктурного комплекса (владельцев подвижного состава) не выходящие на станцию примыкания и не находящиеся в обращении на железнодорожных путях общего пользования, оборудуются указанными устройствами в соответствии с планами, утверждаемыми владельцами инфраструктурного комплекса (владельцем подвижного состава).**

**9.9<sup>1</sup>.** Пассажирские локомотивы должны быть оборудованы устройствами управления электропневматическим торможением, а локомотивы для грузовых поездов должны оборудоваться устройством контроля плотности тормозной магистрали.

Поездные локомотивы при обслуживании одним машинистом должны быть дополнительно оборудованы утвержденными **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта** следующими средствами и устройствами безопасности:

системой автоматического управления торможением поезда или комплексным локомотивным устройством безопасности, а также системой контроля бодрствования машиниста;

зеркалами заднего вида;

системой пожаротушения — тепловозы;

блокировкой тормоза.

Моторвагонные поезда оборудуются системой автоведения с обеспечением контроля скорости движения и речевой информации при подъездах к проходным светофорам, переездам и станциям, связью "пассажир-машинист", сигнализацией контроля закрытия дверей, автоматической пожарной сигнализацией.

Маневровые локомотивы должны быть оборудованы устройствами дистанционной отцепки их от вагонов, а обслуживаемые одним машинистом, кроме того, вторым пультом управления, зеркалами заднего вида и устройствами, обеспечивающими автоматическую остановку на случай внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива.

**9.10.** Технические требования к съемным подвижным единицам, а также порядок их технического обслуживания, ремонта и эксплуатации устанавливаются владельцем инфраструктуры по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

**Общие требования к железнодорожному подвижному составу, находящему в обращении на путях инфраструктуры и инфраструктурного комплекса**

**9.11.** Железнодорожный подвижной состав, независимо от его принадлежности, находящийся в обращении на железнодорожных путях общего пользования и на железнодорожных путях необщего пользования (кроме находящихся на обслуживании технологического железнодорожного транспорта организаций) должен соответствовать требованиям настоящих Правил и быть зарегистрирован и, при необходимости, приписан к депо в т.ч. независимому или пункту технического обслуживания, осуществляющих техническое обслуживание и ремонт.

Порядок обращения железнодорожного подвижного состава (вагонов), предназначенного для перевозок грузов по железнодорожным путям общего пользования и правила их приписки устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

Правила эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, регулирующие взаимоотношения между владельцами инфраструктур и владельцами инфраструктурного комплекса, в том числе по порядку подачи (выхода) локомотивов, моторвагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава с путей инфраструктурного комплекса на пути инфраструктуры и с путей инфраструктуры на пути инфраструктурного комплекса утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

## **Глава 10**

### **КОЛЕСНЫЕ ПАРЫ**

**10.1.** Каждая колесная пара должна удовлетворять требованиям, установленным соответствующей инструкцией по осмотру, освидетельствованию, ремонту и формированию колесных пар железнодорожного подвижного состава, утверждаемой федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, и иметь на оси четко поставленные знаки о времени и месте формирования и полного освидетельствования колесной пары, а также клейма о приемке ее при формировании.

Знаки и клейма ставятся в местах, предусмотренных правилами маркировки.

Колесные пары в установленном порядке должны подвергаться осмотру под подвижным составом, обыкновенному и полному освидетельствованиям, а при

подкатке регистрироваться в соответствующих журналах или паспортах.

**10.2.** Расстояние между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары должно быть 1440 мм. У локомотивов и вагонов, а также специального самоходного подвижного состава, обращающихся в поездах со скоростью свыше 120 км/ч до 140 км/ч, отклонения допускаются в сторону увеличения не более 3 мм и в сторону уменьшения не более 1 мм, при скоростях до 120 км/ч отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм, у **специального подвижного состава (конкретно назвать единицы подвижного состава железнодорожных путей необщего пользования) отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм. (Союзгрузпромтранс).**

**10.3.** Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах **железнодорожный** подвижной состав, с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободе, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колесной пары, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава:

а) при скоростях движения свыше 120 км/ч до 140 км/ч:

прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 мм;

толщина гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм — при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня;

б) при скоростях движения до 120 км/ч:

прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения — более 7 мм, у моторвагонного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений — более 8 мм, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов, **а также у специального подвижного состава**— более 9 мм;

толщина гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм — при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня;

**Предл. ОАО «РЖД» для рассмотрения:**

толщина гребня более 33 мм или **менее 24 мм у грузовых вагонов** с высотой гребня 28 мм — при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня;

толщина гребня колесной пары **пассажирского вагона** при постановке в поезд, следующий на расстояние более 5000 км, **27мм и менее;** (действующий норматив не допускается **менее 28 мм**);

**выщербина: глубиной более 10 мм и длиной более 25 мм для пассажирских вагонов;**

**глубиной более 10 мм и длиной более 50 мм для пассажирских вагонов.**

**Повреждение поверхности колеса, вызванное смещением металла**

**(«навар»), высотой у пассажирских вагонов более 0,5 мм, у грузовых вагонов более 1 мм.**

Данный вопрос прорабатывается и изучается с 1989 года, однако научно-технического обоснования, заключения так и не представлено.

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

г) ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, моторвагонного и специального подвижного состава, а также у тендеров паровозов и вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками более 1 мм, а у тендеров более 2 мм.

При обнаружении в пути следования у вагона, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава или тендера с роликовыми буксовыми подшипниками, ползуна (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм разрешается довести такой вагон (тендер) без отцепки от поезда (пассажирский со скоростью не свыше 100 км/ч, грузовой — не свыше 70 км/ч) до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для замены колесных пар.

При величине ползуна у вагонов, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава, от 2 до 6 мм, у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава, а также специального самоходного подвижного состава от 1 до 2 мм допускается следование поезда до ближайшей станции со скоростью 15 км/ч, а при величине ползуна соответственно свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм — со скоростью 10 км/ч, где колесная пара должна быть заменена. При ползуне свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей) поврежденной колесной пары отключены.

При включении грузовых вагонов в пассажирские поезда нормы содержания колесных пар должны удовлетворять нормам, установленным для пассажирских поездов.

## **Глава 11**

### **ТОРМОЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И АВТОСЦЕПНОЕ УСТРОЙСТВО**

**11.1. Железнодорожный подвижной состав, должен быть оборудован автоматическими тормозами, а пассажирские вагоны и локомотивы, кроме того, электропневматическими тормозами. Порядок и сроки оборудования указанными тормозами железнодорожного подвижного состава, принадлежащего владельцам инфраструктурного комплекса (владельцам подвижного состава), не находящегося в обращении и не имеющего права подачи (выхода) на железнодорожные пути общего пользования устанавливается владельцами инфраструктурного комплекса (владельцем подвижного состава).**

Автоматические и электропневматические тормоза железнодорожного



подвижного состава и специального подвижного состава, должны содержаться по установленным **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта** нормам и обладать управляемостью и надежностью действия в различных условиях эксплуатации, обеспечивать плавность торможения, а автоматические тормоза также остановку поезда при разъединении или разрыве воздухопроводной магистрали и при открытии стоп-крана (крана экстренного торможения).

Автоматические и электропневматические тормоза **железнодорожного** подвижного состава, должны обеспечивать тормозное нажатие, гарантирующее остановку поезда при экстренном торможении на расстоянии не более тормозного пути, определенного по расчетным данным, утвержденным **федеральным органом исполнительной власти**.

**11.2.** Автоматические тормоза должны обеспечивать возможность применения различных режимов торможения в зависимости от загрузки вагонов, длины состава и профиля пути.

Стоп-краны в пассажирских вагонах и моторвагонном подвижном составе устанавливаются в тамбурах, внутри вагонов и пломбируются.

В специальном самоходном подвижном составе при необходимости устанавливаются стоп-краны или другие устройства для экстренного торможения.

**11.3.** Локомотивы, пассажирские вагоны, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав, оборудуются ручными тормозами. Часть грузовых вагонов по нормам, установленным **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта** должна иметь переходную площадку со стоп-краном и ручным тормозом.

Допускается эксплуатация почтовых и багажных вагонов, построенных до 1 января 1970 г., без ручных тормозов.

Ручные тормоза **железнодорожного** подвижного состава должны содержаться по установленным нормам и обеспечивать расчетное тормозное нажатие.

**11.4.** Все части рычажной тормозной передачи, разъединение или излом которых может вызвать выход из габарита или падение на путь, должны иметь предохранительные устройства.

**11.5.** **Железнодорожный** подвижной состав должен быть оборудован автосцепкой.

Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна быть:

у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов не более .....	1080 мм
у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми не менее.....	980 мм
у грузовых вагонов (груженых) не менее .....	950 мм
у специального подвижного состава: в порожнем состоянии не более.....	1080 мм

в грузе — не менее..... 980 мм.

Для **железнодорожного** подвижного состава, выпускаемого из ремонта, высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна **соответствовать инструкции по ремонту и обслуживанию автосцепного устройства подвижного состава, утвержденной федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта** и должна обеспечивать соблюдение указанных норм в эксплуатации (при наибольших износах и нагрузках).

Разница по высоте между продольными осями автосцепок допускается не более:

в грузовом поезде ..... 100 мм  
между локомотивом и первым грузным  
вагоном грузового поезда ..... 110 мм  
в пассажирском поезде, следующем со  
скоростью до 120 км/ч ..... 70 мм  
то же со скоростью 121—140 км/ч..... 50 мм  
между локомотивом и первым вагоном  
пассажирского поезда ..... 100 мм  
между локомотивом и  
подвижными единицами специального  
подвижного состава..... 100 мм.

Автосцепка пассажирских вагонов должна иметь ограничители вертикальных перемещений.

Автосцепка специального подвижного состава, работающего по технологии совместно в сцепе, должна иметь ограничитель вертикальных перемещений.

**11.6.** Ответственным за техническое состояние автосцепных устройств и правильное сцепление вагонов в составе поезда является осмотрщик вагонов, выполнявший техническое обслуживание состава поезда перед отправлением.

При прицепке вагонов к поезду на станциях, где нет осмотрщиков вагонов, а также при маневровой работе ответственным за правильное сцепление вагонов является руководитель маневров.

За правильное сцепление локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива, соответственно с первым вагоном поезда или другим специальным подвижным составом ответственным является машинист локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива. Отцепка поезда от локомотива от состава и прицепка к составу (в том числе разъединение, соединение и подвешивание тормозных рукавов, открытие и закрытие концевых кранов) должны производиться работниками локомотивной бригады.

Отцепка поезда от пассажирского состава, оборудованного электрическим отоплением, производится работником локомотивной бригады, а при обслуживании локомотива одним машинистом осмотрщиком вагонов только после разъединения поезда электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей. Разъединение электрических цепей

отопления производится при опущенном токоприемнике.

Выполнение операций по прицепке поездного локомотива к составу и отцепке его от состава грузового и пассажирского поезда при обслуживании локомотива одним машинистом возлагается на осмотрщика вагонов, а на станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах – в пассажирском поезде — на начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда, в грузовом — на машиниста локомотива.

## **Глава 12**

### **ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ** **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**

12.1. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах **железнодорожный подвижной состав, независимо от его принадлежности**, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения, а также ставить в поезда грузовые вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранность перевозимых грузов. Не допускается выдача под поезда, обслуживаемые одним машинистом, локомотивов, выработавших установленный срок службы.

Не допускается включать в поезда пассажирские вагоны, имеющие неисправности электропневматического тормоза, отопления, электрооборудования, вентиляции и другие неисправности, нарушающие нормальные условия перевозки пассажиров, а также пассажирские вагоны с радиокупе (штабные) с неисправной радиосвязью начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда с машинистом локомотива.

**Пассажирские вагоны на тележках ЦМВ могут следовать в поездах со скоростью не более 120 км/ч. (Перенесено из п.9.2)**

Вагоны, включаемые в пассажирские поезда с электроотоплением, должны быть оборудованы системой автоматического управления электроотоплением, а электровозы – устройством отбора мощности для высоковольтного отопления и приборами учета расхода электроэнергии на отопление вагонов.

Требования к техническому состоянию **железнодорожного** подвижного состава, а также порядок его технического обслуживания и ремонта устанавливаются **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

12.2. Система технического обслуживания и ремонта **железнодорожного** подвижного состава, нормы межремонтных пробегов и порядок постановки его в ремонт устанавливаются **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта**

Технические указания и типовые технологические процессы по техническому обслуживанию и ремонту **железнодорожного** подвижного состава утверждаются владельцем инфраструктуры, инфраструктурного комплекса по согласованию с **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

12.3. Ответственными за качество выполненного технического обслуживания и ремонта и безопасность движения **железнодорожного** подвижного состава, являются работники, непосредственно осуществляющие его техническое

обслуживание и ремонт, **приемщики локомотивов и вагонов** и руководители соответствующих заводов и **подразделений**, путевых машинных станций, дистанций, мастерских и пунктов технического обслуживания, **принадлежащих владельцам инфраструктур, владельцем инфраструктурного комплекса (владельцем железнодорожного подвижного состава), а также работники и руководители независимых ремонтных депо и пунктов технического обслуживания.**

#### **Техническое обслуживание и ремонт локомотивов, моторвагонного и специального самоходного подвижного состава**

**12.4.** Техническое состояние локомотивов, моторвагонного и специального самоходного подвижного состава, **независимо от их принадлежности**, должно систематически проверяться при техническом обслуживании локомотивными бригадами или бригадами специального самоходного подвижного состава, комплексными и специализированными бригадами на пунктах технического обслуживания и в основных депо, путевых машинных станциях и депо для специального подвижного состава, **независимых ремонтных депо**, оснащенных современными диагностическими средствами, а также периодически контролироваться руководством **подразделений** и ревизорским аппаратом **владельца инфраструктуры и владельца инфраструктурного комплекса (владельцем подвижного состава).**

При техническом обслуживании проверяется:

состояние и износ оборудования, узлов и деталей и их соответствие установленным размерам;

исправность действия устройств безопасности и устройств радиосвязи, тормозного оборудования и автосцепного устройства, контрольных, измерительных и сигнальных приборов, электрических цепей.

Не допускается выпускать локомотивы, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав в эксплуатацию, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

неисправность прибора для подачи звукового сигнала;

неисправность пневматического, электропневматического, электрического, ручного тормозов или компрессора;

неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя, неисправность привода передвижения;

неисправность вентилятора холодильника дизеля, тягового электродвигателя или выпрямительной установки;

неисправность автоматической локомотивной сигнализации или устройств безопасности;

неисправность скоростемера и регистрирующего устройства;

неисправность устройств поездной и маневровой радиосвязи, а на моторвагонном подвижном составе — неисправность связи "пассажир-машинист";

неисправность автосцепных устройств, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформации;

неисправность системы подачи песка;  
неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора;  
трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа;  
трещина в корпусе буксы;  
неисправность буксового или моторно-осевого подшипника;  
отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на путь;  
трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;  
неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки;  
неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры;  
неисправность токоприемника;  
неисправность средств пожаротушения **или автоматической пожарной сигнализации;**  
неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля;  
появление стука, постороннего шума в дизеле;  
неисправность питательного прибора, предохранительного клапана, водоуказательного прибора, течь контрольной пробки огневой коробки котла паровоза;  
отсутствие защитных кожухов электрооборудования;  
неисправность гидродемпферов, аккумуляторной батареи;  
**неисправность запорных устройств или контроля закрывания входных дверей;**  
**неисправность стопорных и предохранительных устройств приведения рабочих органов специального самоходного подвижного состава в транспортное положение, предусмотренное их конструкцией.**

**12.5.** Локомотивы и моторвагонный подвижной состав, а также специальный самоходный подвижной состав при круглогодичной эксплуатации, **независимо от их принадлежности**, два раза в год (весной и осенью) должны комиссионно осматриваться в соответствии с порядком, установленным **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.**

**12.6.** Локомотивные, а также установленные на моторвагонном и специальном самоходном подвижном составе, устройства безопасности и поездной радиосвязи должны периодически осматриваться на контрольном пункте с проверкой действия и регулировкой этих устройств.

Такие контрольные пункты должны быть в основных, **а также независимых** депо, в депо для специального подвижного состава, а при необходимости — в пунктах технического обслуживания и оборота локомотивов и специального самоходного подвижного состава.

**Периодичность и порядок осмотра устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

**12.7.** Установленные на локомотивах и моторвагонном подвижном составе, а также на специальном самоходном подвижном составе, манометры и

предохранительные клапаны должны быть запломбированы, а контрольные пробки на котлах паровозов иметь клейма. На электровозах и тепловозах должны быть запломбированы также аппараты и приборы, регистрирующие расход электроэнергии и топлива.

Устройства электрической защиты, средства пожаротушения, пожарная сигнализация и автоматика на электровозах, тепловозах и моторвагонном подвижном составе, манометры, предохранительные клапаны, воздушные резервуары на локомотивах, моторвагонном и специальном самоходном подвижном составе и паровые котлы на локомотивах должны подвергаться испытанию и освидетельствованию в установленные сроки.

**12.8.** Состав локомотивных бригад и порядок обслуживания ими локомотивов и моторвагонных поездов, в том числе конкретный порядок при обслуживании локомотивов одним машинистом, устанавливаются в зависимости от типа локомотивов и моторвагонных поездов, а также от местных условий на основе систем обслуживания, утвержденных **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта**.

Состав бригады специального самоходного подвижного состава устанавливается в зависимости от его типа и назначения при условии выделения работников для управления данным специальным самоходным подвижным составом и обслуживания в транспортном режиме.

При электрической и тепловозной тяге одной локомотивной бригадой могут обслуживаться несколько локомотивов или постоянно соединенных секций, управляемых из одной кабины.

Допускается поэтапное введение обслуживания локомотивов одним машинистом по мере обеспечения и оборудования их устройствами безопасности в соответствии с пунктом 9.9 и другими требованиями, установленными настоящими Правилами.

Разрешается обслуживание одним машинистом локомотивов, занятых на вывозной, передаточной, диспетчерской и хозяйственной работе, в подталкивании, при маневровой работе, в грузовом движении на малодеятельных участках, не имеющих затяжных спусков и подъемов, а также поездных локомотивов в пассажирском движении на локомотивной тяге.

**12.9.** Не допускается оставлять на деповских путях и путях **организаций** в рабочем состоянии локомотивы, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав, **независимо от их принадлежности**, без наблюдения работника, знающего правила их обслуживания и умеющего их остановить, а на остальных станционных путях — без машиниста или его помощника.

**12.10.** На каждом паровозе, работающем на твердом топливе, должны быть исправные искроуловительные или искрогасительные приборы.

### **Техническое обслуживание и ремонт вагонов, независимо от их принадлежности**

**12.11.** Техническое обслуживание и ремонт вагонов производятся в пунктах технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов, дирекциях по обслуживанию пассажиров, **эксплуатационных и ремонтных** депо и на заводах.

При техническом обслуживании проверяется:

состояние и износ узлов и деталей и их соответствие установленным размерам;

исправность действия тормозного оборудования, буферного и автосцепного устройств, **средств сигнализации и устройств связи**, привода генератора и его **соответствие типу генератора**, крепления подвагонного оборудования. При этом обращать особое внимание на исправность цепочек расцепного рычага, автосцепки, а также отпуска автотормозов;

состояние и исправность ходовых частей (тележек).

Суммарный зазор между скользунами с обеих сторон тележки у всех типов четырехосных грузовых вагонов, должен быть не более 20 мм и не менее 4 мм, у **цистерн, хопперов для перевозки зерна, цемента, минеральных удобрений, окатышей и хоппер-дозаторов типа ЦНИИ-ДВЗ не более 14 мм и не менее 4мм**, кроме хопперов для перевозки угля, горячего агломерата, апатитов и хоппер-дозаторов ЦНИИ-2, ЦНИИ-3, думпкаров ВС-50, у которых зазор должен быть не более 12 мм и не менее 6 мм, а у думпкаров ВС-80, ВС-82, ВС-85 — не более 20 мм и не менее 12 мм. У **полувагонов модели 12-132-03, оборудованных упруго-катковыми скользунами, зазор между роликовыми скользунами тележки и опорными пластинами скользунов рамы вагона должен быть не более 14 мм и не менее 4 мм.**

Предложение. ОАО«РЖД». **Требуется обоснование.**

Зазоры между скользунами соединительной и шкворневой балок с обеих сторон одного конца восьмиосной цистерны в сумме должны быть от 4 до 15 мм;

исправность кузовов и котлов цистерн, гарантирующая сохранность перевозимых грузов;

исправность переходных площадок, специальных подножек и поручней;

наличие и исправность устройств, предохраняющих от падения на путь деталей и оборудования подвижного состава.

Не допускается подача под погрузку грузов и посадку людей неисправных вагонов и без предъявления их к техническому обслуживанию. О признании их годными должна быть произведена запись в специальном журнале.

Порожние вагоны, подаваемые под погрузку на станции, где нет пунктов технического обслуживания, а также груженные вагоны, которые намечено использовать на таких станциях под сдвоенные операции, должны быть осмотрены, а в необходимых случаях и отремонтированы на ближайшем пункте технического обслуживания, расположенном перед станцией погрузки.

Порядок предъявления вагонов к техническому обслуживанию и уведомления об их годности устанавливается **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

**12.12.** На станциях формирования и расформирования, в пути следования — на станциях, предусмотренных графиком движения поездов, каждый вагон поезда должен пройти техническое обслуживание, а при выявлении неисправности — отремонтирован. На этих станциях организуется безотцепочный ремонт вагонов.

На станциях, где нет пунктов технического обслуживания, каждый вагон

перед постановкой в поезд должен быть осмотрен и подготовлен для следования до ближайшей станции, имеющей пункт технического обслуживания.

Порядок предъявления поездов к техническому обслуживанию и уведомления об их готовности, а также порядок осмотра и ремонта вагонов перед постановкой в поезд на станциях, где нет пунктов технического обслуживания, устанавливаются **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса**

**12.13.** Работники пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов должны своевременно и в соответствии с технологическим процессом и графиком движения поездов производить техническое обслуживание и ремонт вагонов.

Ответственными за безопасность движения и проследование вагонов в исправном состоянии в составе поезда в пределах гарантийного участка являются работники указанных пунктов.

Гарантийные участки для грузовых поездов устанавливаются: в пределах одной дороги — **владельцем инфраструктуры; владельцем инфраструктурного комплекса**, в пределах двух и более дорог — **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта** в соответствии с согласованными **подразделениями инфраструктуры и инфраструктурного комплекса** нормативами, определяемыми исходя из протяженности участков обращения локомотивов, необходимости проведения полного опробования автотормозов, качественного технического обслуживания и коммерческого осмотра вагонов.

Работники станций формирования составов пассажирских поездов и станций оборота составов несут ответственность за безопасное проследование пассажирских вагонов в составе поезда от пункта формирования до конечного пункта расформирования (назначения) поезда.

## РАЗДЕЛ 4 ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ Глава 13 СВОДНЫЙ ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

13.1. Основой организации движения поездов является **сводный** график движения, который объединяет деятельность всех подразделений, выражает заданный объем эксплуатационной работы **подразделений владельца инфраструктуры**. График движения поездов — непреложный закон для работников железнодорожного транспорта, выполнение которого является одним из важнейших качественных показателей работы железных дорог.

**Сводный график движения поездов утверждается в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, на основании предложенных владельцами инфраструктур графиков движения поездов в пределах инфраструктур с учетом потребностей владельцев инфраструктурного комплекса (владельцев**



**подвижного состава) по обслуживанию поездных формирований.**

Соблюдение графика движения поездов и предупреждение его нарушений должно быть главным для всех работников, связанных с организацией движения поездов.

Движение поездов по графику обеспечивается соблюдением действующих нормативов, правильной организацией и выполнением технологического процесса работы станций, депо, тяговых подстанций, пунктов технического обслуживания и других подразделений железных дорог, связанных с движением поездов.

Нарушение графика движения поездов не допускается. В исключительных случаях, когда из-за отказа технических средств или явлений стихийного бедствия происходит нарушение графика движения поездов, работники всех служб обязаны принимать оперативные меры для ввода в график опаздывающих пассажирских и грузовых поездов и обеспечивать их безопасное проследование.

**13.2.** График движения поездов должен обеспечивать:

удовлетворение потребностей в перевозках пассажиров и грузов;

безопасность движения поездов;

эффективное использование пропускной и провозной способности участков и перерабатывающей способности станций;

рациональное использование подвижного состава;

соблюдение установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад;

возможность производства работ по текущему содержанию и ремонту пути, сооружений, устройств СЦБ, связи и электроснабжения.

**13.3.** Назначение и отмена поездов производятся:

а) пассажирских дальнего и пригородного сообщений, почтово-багажных и грузо-пассажирских, следующих в пределах двух и более железных дорог — заместителем Министра **транспорта** Российской Федерации, а в пределах одной железной дороги — **владельцем инфраструктуры**.

Начальник отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — **владелец инфраструктуры** вправе назначать и отменять дополнительные пригородные поезда, обращающиеся в пределах отделения железной дороги. Отмена пригородных поездов постоянного обращения, курсирующих в пределах отделения железной дороги или железной дороги, производится с разрешения **владельца инфраструктуры**;

б) воинских, людских, ускоренных грузовых и грузовых поездов, следующих в пределах двух и более дорог, — в соответствии с порядком, установленным **федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта**, а в пределах одной железной дороги — **владельцем инфраструктуры**;

в) восстановительных и пожарных поездов, снегоочистителей, локомотивов без вагонов, специального самоходного подвижного состава, хозяйственных и других поездов, не предусмотренных графиком движения, — поездным диспетчером.

Назначение каждого поезда, не предусмотренного графиком движения,

объявляется поездным диспетчером с указанием порядка следования поезда.

**13.4.** Каждому поезду присваивается номер, установленный графиком движения. Поездам одного направления присваиваются четные номера, а поездам обратного направления — нечетные.

Кроме номера, каждому грузовому поезду на станции его формирования присваивается индекс, который не изменяется до станции расформирования.

Поездам, не предусмотренным графиком движения, номера присваиваются при их назначении.

**13.5.** Поезда делятся на:

А. Внеочередные — восстановительные, пожарные, снегоочистители, локомотивы без вагонов, специальный самоходный подвижной состав, назначаемые для восстановления нормального движения и для тушения пожара.

Б. Очередные — в порядке приоритетности.:

1) скоростные;

2) скорые;

3) пассажирские; (приказ Минтранса России от 18.07.2007 г. №99)

4) почтово-багажные, воинские, грузо-пассажирские, людские и **специализированные** (ускоренные) грузовые поезда;

5) грузовые (сквозные, участковые, сборные, вывозные, передаточные), хозяйственные поезда и локомотивы без вагонов.

В. Поезда, назначаемые по особым требованиям, очередность которых устанавливается при назначении.

**13.6.** Движение поездов производится по московскому поясному времени в 24-часовом исчислении.

Показание времени на часах должно быть одинаковым на **всех участках и подразделениях железнодорожного транспорта.**

В служебных помещениях, в парках путей станций, на пассажирских платформах и в помещениях для пассажиров должны быть установлены часы. **Порядок** установки, ремонта и содержания настенных и наружных электрических часов, находящихся в местах работы лиц, связанных с движением поездов и обслуживанием пассажиров, определяется **владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса.**

## **Г л а в а 14**

### **РАЗДЕЛЬНЫЕ ПУНКТЫ**

**14.1.** Движение поездов производится с разграничением их отдельными пунктами.

Раздельными пунктами являются станции, разъезды, обгонные пункты и путевые посты, проходные светофоры автоблокировки, а также границы блок-участков при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи.

**14.2.** Границами станции являются:

на однопутных участках — входные светофоры;

на двухпутных участках по каждому в отдельности главному пути с одной стороны — входной светофор, а с другой — сигнальный знак "Граница станции",

установленный на расстоянии не менее 50 м за последним выходным стрелочным переводом.

На двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоблокировкой, а также, где установлены входные светофоры для приема поездов по неправильному пути, границей станции по каждому в отдельности главному пути являются входные светофоры.

**14.3.** Каждый отдельный пункт, вспомогательный пост и пассажирский остановочный пункт должен иметь наименование или номер. Наименование должно быть помещено на пассажирском здании (здании поста) с фасада, с обеих сторон подхода поездов, а при необходимости также на концах пассажирских платформ.

На пассажирских остановочных пунктах, расположенных на участках с интенсивным движением пригородных поездов, наименование пункта, кроме того, должно указываться в нескольких местах вдоль пассажирской платформы.

**14.4.** Железнодорожные пути делятся на главные на перегонах, станционные (в том числе главные на станциях) и специального назначения.

Все пути в пределах станционной территории, за исключением переданных в ведение других **подразделений**, находятся в распоряжении начальника станции.

**14.5.** На станциях каждый путь, стрелочный перевод, станционный пост централизации и стрелочный пост, а на перегонах каждый главный путь должен иметь номер.

Не допускается устанавливать одинаковые номера путям, стрелочным переводам и постам в пределах одной станции. На станциях, имеющих отдельные парки, не допускается устанавливать одинаковые номера путям в пределах одного парка.

Порядок нумерации путей и стрелочных переводов устанавливается соответствующей инструкцией **федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта**.