**Оглавление**

[ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ 2](#_Toc110424604)

[ИЗМЕНЕНИЯ В ИНСТРУКЦИИ ПО СИГНАЛИЗАЦИИ 266](#_Toc110424636)

[ИЗМЕНЕНИЯ В ИНСТРУКЦИИ ПО ДВИЖЕНИЮ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 409](#_Toc110424647)

**Правила технической эксплуатации утвержденные приказом Министерство транспорта Российской Федерации от 23.06.2022 года №250 в сравнении с утратившим силу с 1 августа 2022 года.**

| ПТЭ-2019 год | ПТЭ- 2022 год |
| --- | --- |
| **Глава I. Общие положения** | |
| п.1 | исключен |
| **П.2.** Настоящие Правила устанавливают систему организации движения поездов, функционирования сооружений и устройств инфраструктуры железнодорожного транспорта, железнодорожного подвижного состава, а также определяют действия работников железнодорожного транспорта при технической эксплуатации железнодорожного транспорта Российской Федерации общего и необщего пользования (далее - железнодорожный транспорт). | П.1. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее - Правила) устанавливают систему организации движения поездов, требования к технической эксплуатации сооружений и устройств инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования <1> (далее - инфраструктура), железнодорожных путей необщего пользования <2>, железнодорожного подвижного состава <3> и определяют обязанности работников железнодорожного транспорта общего <4> и необщего пользования <5> (далее - железнодорожный транспорт, работники железнодорожного транспорта соответственно). |
| П.3. Настоящие Правила обязательны для выполнения всеми организациями и индивидуальными предпринимателями, выполняющими работы (оказывающие услуги) для пользователей услугами железнодорожного транспорта, связанные с организацией и (или) осуществлением перевозочного процесса, а также работы (услуги), связанные с ремонтом железнодорожного подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте, охраной объектов железнодорожного транспорта и грузов, и их работниками (далее - работники железнодорожного транспорта). | П.2. Правила и приложения к ним обязательны для выполнения всеми организациями и индивидуальными предпринимателями, выполняющими работы (оказывающие услуги) для пользователей услугами железнодорожного транспорта <6>, связанные с организацией и (или) осуществлением перевозочного процесса <7>, работы (услуги), связанные с техническим обслуживанием и ремонтом железнодорожных путей, сооружений и устройств инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования и находящихся на них сооружений и устройств, железнодорожного подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте, охраной объектов железнодорожного транспорта и грузов, и работниками железнодорожного транспорта. |
| П.4. Техническая эксплуатация сооружений и устройств путевого хозяйства осуществляется в соответствии с [приложением N 1](#Par415) к настоящим Правилам. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.5. Техническая эксплуатация технологической электросвязи осуществляется в соответствии с [приложением N 2](#Par2135) к настоящим Правилам. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.6. Техническая эксплуатация устройств сигнализации, централизации и блокировки железнодорожного транспорта осуществляется в соответствии с [приложением N 3](#Par2239) к настоящим Правилам. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.7. Техническая эксплуатация сооружений и устройств технологического электроснабжения железнодорожного транспорта осуществляется в соответствии с [приложением N 4](#Par2465) к настоящим Правилам. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.8. Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава осуществляется в соответствии с [приложением N 5](#Par2525) к настоящим Правилам. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.9. Организация движения поездов на железнодорожном транспорте осуществляется в соответствии с [приложением N 6](#Par2977) к настоящим Правилам. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.9.1. Единая система видимых и звуковых сигналов для передачи приказов и указаний, относящихся к движению поездов и маневровой работе, а также типы сигнальных приборов, при помощи которых эти сигналы подаются на железнодорожном транспорте, устанавливается Инструкцией по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации в соответствии с [приложением N 7](#Par3581) к настоящим Правилам. | П.3. Требования к видимым и звуковым сигналам для обеспечения безотказной <8> и безопасной работы железнодорожного транспорта, типы сигнальных приборов для передачи сигналов на железнодорожном транспорте приведены в Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в [приложении N 1](#Par1412) к Правилам. |
| П.9.2. Правила движения поездов и маневровой работы устанавливаются Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации в соответствии с [приложением N 8](#Par5219) к настоящим Правилам. | П.4. Правила приема, отправления и пропуска поездов <9>, выполнения маневровой работы и закрепления железнодорожного подвижного состава, правила приема и отправления поездов в условиях выполнения ремонтно-строительных работ, порядок назначения поездов и выполнения поездной и маневровой работы, приведены в Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в [приложении N 2](#Par3342) к Правилам. |
| П.9.3. Эксплуатация объектов инфраструктуры, железнодорожного подвижного состава и организация движения на участках обращения скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов со скоростью от 140 до 250 км/ч включительно осуществляется в соответствии с Инструкцией по эксплуатации объектов инфраструктуры, железнодорожного подвижного состава и организации движения на участках обращения скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов со скоростью от 140 до 250 км/ч включительно согласно [приложению N 9](#Par8684) к настоящим Правилам. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.9.4. Составление техническо-распорядительных актов железнодорожных станций осуществляется в соответствии с [приложением N 10](#Par9102) к настоящим Правилам. **ОТМЕНЕН** |  |
| Глава II. Основные определения  ОТМЕНЕН |  |
| Глава III. Общие обязанности работников  железнодорожного транспорта | **Глава II. Обязанности работников железнодорожного транспорта** |
| П.11. Работники железнодорожного транспорта в соответствии со своими должностными обязанностями обеспечивают выполнение настоящих Правил, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.  Контроль за соблюдением настоящих Правил работниками железнодорожного транспорта осуществляют уполномоченные лица организаций железнодорожного транспорта и индивидуальных предпринимателей, выполняющих функции работодателя по отношению к таким работникам. | П.5. Работники железнодорожного транспорта в соответствии со своими должностными обязанностями должны обеспечивать выполнение Правил и приложений к ним, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.  Соблюдение требований Правил работниками железнодорожного транспорта обеспечивается организациями железнодорожного транспорта и индивидуальными предпринимателями, выполняющими функции работодателя по отношению к указанным работникам. |
| П.12. Работники железнодорожного транспорта обязаны 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, работники железнодорожного транспорта должны немедленно принимать меры к устранению неисправности, а при необходимости к ограждению опасного места для устранения неисправности. | П.8. В случаях обнаружения неисправностей, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения, а также при проследовании поезда без установленных в приложении N 1 к Правилам поездных сигналов, работники железнодорожного транспорта, обнаружившие такую неисправность или отсутствие установленных в приложении N 1 к Правилам поездных сигналов, обязаны подавать сигнал остановки поезду, маневрирующему составу или отдельно идущему локомотиву в соответствии с [приложением N 1](#Par1412) к Правилам, принимать незамедлительные меры к его остановке, устранению неисправности и (или) к ограждению опасного места в соответствии с [приложением N 1](#Par1412) к Правилам и (или) сообщить дежурному по ближайшей железнодорожной станции <17>. |
| П.13. Требования к рабочим местам работников железнодорожного транспорта, вверенным им техническим средствам и порядок их содержания определяются работодателями с учетом требований трудового законодательства Российской Федерации и положений настоящих Правил.  В соответствии со статьей 29 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" для работников железнодорожного транспорта, непосредственно участвующих в организации движения поездов и обслуживании пассажиров, при исполнении служебных обязанностей предусматривается ношение форменной одежды.  Работники железнодорожного транспорта должны соблюдать правила и инструкции по охране труда, пожарной безопасности, установленные для выполняемой ими работы и немедленно извещать своего непосредственного или вышестоящего руководителя о любой ситуации, угрожающей жизни и здоровью работников. | П.7. Работники железнодорожного транспорта обязаны соблюдать правила и нормы по охране труда, промышленной, экологической, пожарной безопасности, санитарно-эпидемиологические правила и нормативы в соответствии со своими должностными обязанностями и должностными инструкциями.  Работники железнодорожного транспорта обязаны незамедлительно оповещать любыми доступными средствами связи руководителя о ситуациях, представляющих угрозу жизни и здоровью людей, сохранности имущества работодателя <16>. |
| П.14. Право доступа на локомотивы, в кабины управления моторвагонными поездами, к специальным самоходным подвижным составам и другим подвижным единицам (далее - подвижные единицы), 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, имеют работники железнодорожного транспорта, должностные обязанности которых предусматривают возможность их нахождения на указанных объектах. Иные лица на указанные в настоящем пункте объекты не допускаются.  Управлять подвижными единицами, сигналами, аппаратами, механизмами, другими устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также переводить стрелки имеют право только уполномоченные на это работники железнодорожного транспорта во время исполнения служебных обязанностей.  Работники железнодорожного транспорта, проходящие стажировку, могут допускаться, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования к управлению подвижными единицами, сигналами, аппаратами, механизмами, а также к переводу стрелок и к другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, только под наблюдением и личную ответственность работника, непосредственно обслуживающего эти устройства (или управляющего ими) и за которым закреплен работник, проходящий стажировку.  Право на управление подвижными единицами подтверждается свидетельством (Приказ МПС России от 11 ноября 1997 г. N 23Ц "О порядке проведения испытаний, выдачи свидетельств на право управления локомотивом, моторвагонным подвижным составом на путях общего пользования и присвоения класса квалификации машинистам локомотивов и моторвагонного подвижного состава" (зарегистрирован Минюстом России 15 декабря 1997 г., регистрационный N 1428) с изменениями, внесенными Приказом МПС России от 16 июня 1998 г. N 12Ц (зарегистрирован Минюстом России 23 июля 1998 г., регистрационный N 1566)). | П.9. Доступ на локомотивы, в кабины управления мотор-вагонного подвижного состава <18>, к специальному самоходному подвижному составу <19>, к сигналам, железнодорожным стрелкам <20> (далее - стрелка), аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в помещения, из которых производится управление сигналами и указанными устройствами, имеют работники железнодорожного транспорта, в случае, если нахождение работников железнодорожного транспорта на указанных объектах предусмотрено их должностными обязанностями. Запрещается доступ посторонних лиц на указанные в настоящем пункте объекты.  Переводить стрелки, управлять сигналами, аппаратами, механизмами и устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения и эксплуатацией железнодорожного транспорта, разрешается работникам железнодорожного транспорта в соответствии с их должностными обязанностями.  Работники железнодорожного транспорта допускаются к управлению локомотивами, мотор-вагонным подвижным составом, специальным самоходным подвижным составом при исполнении служебных обязанностей в порядке, устанавливаемом работодателем в соответствии с требованиями, установленными на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования при наличии свидетельства, выданного в соответствии с [Порядком](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=335131&date=28.07.2022&dst=100016&field=134) выдачи свидетельства, подтверждающего право на управление курсирующими по железнодорожным путям локомотивом, мотор-вагонным подвижным составом и (или) специальным самоходным подвижным составом, приостановления действия и аннулирования указанного свидетельства, а также требований к его оформлению, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 августа 2019 г. N 273 <21>.  Допуск к управлению локомотивами, мотор-вагонным подвижным составом, самоходным специальным подвижным составом, сигналами, аппаратами, механизмами и устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, к переводу стрелок работников железнодорожного транспорта, проходящих стажировку и лиц, проходящих профессиональное обучение по профессиям, связанным с безопасностью движения поездов и управлением локомотивами, мотор-вагонным, специальным самоходным подвижным составом, осуществляется в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (далее - владелец инфраструктуры) <22> (владельца железнодорожных путей необщего пользования <23>) и должен включать в себя требования, содержащиеся в [статьях 25](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=411573&date=28.07.2022&dst=100225&field=134) и [25.1](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=411573&date=28.07.2022&dst=68&field=134) Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" <24>. |
| П.15. В соответствии с пунктом 3 статьи 25 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" лица, принимаемые на работу, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, и работники, выполняющие такую работу и (или) подвергающиеся воздействию вредных и опасных производственных факторов, проходят за счет средств работодателей обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (в течение трудовой деятельности) медицинские осмотры.  Работники железнодорожного транспорта общего пользования, которые осуществляют производственную деятельность, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, в соответствии с Перечнем профессий работников, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожном транспорте общего пользования, подлежащих обязательным предрейсовым или предсменным медицинским осмотрам, утвержденным Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 марта 2007 г. N 36 (зарегистрирован Минюстом России 3 мая 2007 г., регистрационный N 9399), проходят обязательные предрейсовые или предсменные медицинские осмотры, а также по требованию работодателей медицинское освидетельствование на установление факта употребления алкоголя, наркотического средства или психотропного вещества.  В соответствии с пунктом 4 статьи 25 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" повышение квалификации работников железнодорожного транспорта, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением поездов, осуществляется за счет средств работодателей.  Работники организаций независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, заключившие трудовые договоры с работодателями - индивидуальными предпринимателями, работники, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования, должны проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний правил технической эксплуатации железных дорог, инструкции по движению поездов, маневровой работе и сигнализации на железнодорожном транспорте, а также иных нормативных актов федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.  Работники, ответственные за погрузку, размещение, крепление грузов в вагонах, контейнерах и выгрузку грузов, должны проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний технических условий размещения и крепления грузов в железнодорожном подвижном составе.  Работники, не прошедшие аттестаций, не допускаются к выполнению определенных в настоящем пункте работ.  Не допускается исполнение обязанностей работниками железнодорожного транспорта, находящимися в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения. Лица, обнаруженные в таком состоянии, немедленно отстраняются от работы. | П.10. В соответствии с [пунктом 3 статьи 25](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=411573&date=28.07.2022&dst=48&field=134) Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" <25> лица, принимаемые на работу, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, и работники, выполняющие такую работу и (или) подвергающиеся воздействию вредных и опасных производственных факторов, проходят за счет средств работодателей обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (в течение трудовой деятельности) медицинские осмотры, включающие в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов в соответствии с [Порядком](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=369101&date=28.07.2022&dst=100012&field=134) проведения обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров на железнодорожном транспорте, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19 октября 2020 г. N 428 <26>.  Работники железнодорожного транспорта, которые осуществляют производственную деятельность, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой проходят обязательные предрейсовые или предсменные медицинские осмотры, а также по требованию работодателей медицинское освидетельствование на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения) <27>.  В соответствии с требованиями [абзаца второго части первой статьи 76](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=422040&date=28.07.2022&dst=468&field=134) Трудового кодекса Российской Федерации <28> работники железнодорожного транспорта, находящиеся в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения, отстраняются от работы.  П.11. Работники железнодорожного транспорта, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования, должны проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний Правил, инструкций по организации движения поездов и маневровой работы, по сигнализации на железнодорожном транспорте, и иных нормативных правовых актов федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта <29>.  Работники железнодорожного транспорта, ответственные за погрузку, размещение, крепление грузов в вагонах, контейнерах и выгрузку грузов, должны проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний технических условий размещения и крепления грузов в железнодорожном подвижном составе <30>.  Работники железнодорожного транспорта, не прошедшие аттестацию, не допускаются к выполнению определенных в настоящем пункте работ.  Проведение указанных аттестаций осуществляется в соответствии с [пунктом 4 статьи 25](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=411573&date=28.07.2022&dst=46&field=134) Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" <31>. |
| IV. Организация функционирования сооружений и устройств  железнодорожного транспорта  П.16. Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования (далее - инфраструктура), железнодорожные пути необщего пользования и расположенные на них сооружения, устройства, механизмы и оборудование железнодорожного транспорта должны содержаться их владельцами в исправном техническом состоянии.  Ответственными за содержание и исправное техническое состояние сооружений и устройств железнодорожного транспорта с обеспечением сроков их службы, установленных нормативно-технической документацией, являются работники железнодорожного транспорта, непосредственно их обслуживающие.  Работники железнодорожного транспорта в соответствии с должностными обязанностями должны знать правила эксплуатации технических средств и состояние сооружений и устройств, систематически проверять их и обеспечивать надлежащее качество содержания, технического обслуживания и ремонта с соблюдением установленных законодательством Российской Федерации требований для сооружений и устройств инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования, включая метрологические требования. | II. Обязанности работников железнодорожного транспорта  П.6.Работники железнодорожного транспорта в соответствии с должностными обязанностями должны знать правила эксплуатации технических средств и состояние сооружений и устройств, систематически проверять их и содержать в исправном <10> и (или) работоспособном <11> техническом состоянии <12>, выполнять техническое обслуживание и ремонт в соответствии с ремонтной <13> и эксплуатационной документацией <14>, соблюдать метрологические требования, установленные Федеральным [законом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=387619&date=28.07.2022) от 26 июня 2008 г. N 102-ФЗ "Об обеспечении единства измерений" <15>. |
| Глава IV. Организация функционирования сооружений и устройств железнодорожного транспорта | Глава III. Организация эксплуатации технологических систем, сооружений, устройств и объектов технического назначения железнодорожного транспорта |
| П.16. Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования (далее - инфраструктура), железнодорожные пути необщего пользования и расположенные на них сооружения, устройства, механизмы и оборудование железнодорожного транспорта должны содержаться их владельцами в исправном техническом состоянии.  Ответственными за содержание и исправное техническое состояние сооружений и устройств железнодорожного транспорта с обеспечением сроков их службы, установленных нормативно-технической документацией, являются работники железнодорожного транспорта, непосредственно их обслуживающие.  Работники железнодорожного транспорта в соответствии с должностными обязанностями должны знать правила эксплуатации технических средств и состояние сооружений и устройств, систематически проверять их и обеспечивать надлежащее качество содержания, технического обслуживания и ремонта с соблюдением установленных законодательством Российской Федерации требований для сооружений и устройств инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования, включая метрологические требования. | П.6. Ответственными за содержание и (или) исправное техническое состояние железнодорожных путей, сооружений и устройств железнодорожного транспорта с обеспечением периодичности выполнения ремонтов, установленных нормативной технической документацией, являются работники железнодорожного транспорта, непосредственно их обслуживающие.  Работники железнодорожного транспорта в соответствии с должностными обязанностями должны знать правила эксплуатации технических средств и состояние сооружений и устройств, систематически проверять их и содержать в исправном <10> и (или) работоспособном <11> техническом состоянии <12>, выполнять техническое обслуживание и ремонт в соответствии с ремонтной <13> и эксплуатационной документацией <14>, соблюдать метрологические требования, установленные Федеральным [законом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=387619&date=28.07.2022) от 26 июня 2008 г. N 102-ФЗ "Об обеспечении единства измерений" <15>.  **П.12.** Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) должен обеспечивать безопасную эксплуатацию сооружений, устройств и объектов железнодорожного транспорта. |
| П.17. Сооружения, устройства, механизмы и оборудование железнодорожного транспорта должны соответствовать утвержденной проектной и конструкторской документации. Владелец сооружений, устройств, механизмов и оборудования железнодорожного транспорта должен иметь на них техническую документацию.  Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожного пути необщего пользования должен иметь нормативную и техническую документацию на эксплуатацию и ремонт железнодорожного пути, сооружений и устройств.  Количество и характеристики укладываемых в железнодорожный путь материалов, элементов, составных частей, подсистем определяются ремонтной документацией. Материалы, элементы, составные части, входящие в единые перечни продукции <1>, подлежащей обязательной сертификации или подлежащей декларированию соответствия, должны иметь сертификаты или декларации соответствия.  Сооружения, устройства, механизмы, оборудование железнодорожного транспорта, специальные программные средства, используемые для организации перевозочного процесса, должны соответствовать техническим регламентам, нормам и правилам, регулирующим отдельные вопросы эксплуатации железнодорожного транспорта (далее - нормы и правила), требованиям безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, сохранности перевозимых грузов, охраны труда, экологической и пожарной безопасности, санитарным нормам и законодательству Российской Федерации об охране окружающей среды, а также настоящим Правилам.  Сооружения и устройства инфраструктуры должны обеспечивать пропуск поездов с наибольшими установленными скоростями: пассажирских - 140 км/ч, рефрижераторных - 120 км/ч, грузовых - 90 км/ч, если иное не предусмотрено нормами и правилами.  Для обеспечения безопасного пропуска пассажирских поездов скоростных на участках железнодорожных путей общего пользования, где сооружения и устройства в зависимости от их конструкции и технического состояния приведены в соответствие с требованиями [главы VI](#Par385) настоящих Правил, владельцем инфраструктуры могут устанавливаться скорости: скоростных пассажирских поездов до 200 км/ч, высокоскоростных пассажирских поездов до 250 км/ч включительно.  Для обеспечения пропуска грузовых поездов со скоростями свыше 90 км/ч до 140 км/ч включительно владелец инфраструктуры должен привести сооружения и устройства на участках следования таких поездов в соответствие с нормами и правилами.  Конструкция и состояние железнодорожных путей необщего пользования, примыкающих непосредственно или через другие железнодорожные пути необщего пользования к железнодорожным путям общего пользования, расположенных на них сооружений и устройств должны соответствовать нормам и правилам и обеспечивать пропуск вагонов с допустимой на железнодорожных путях общего пользования нормой технической нагрузки, а также пропуск локомотивов, иного железнодорожного подвижного состава, предназначенного для обслуживания железнодорожных путей необщего пользования.  В зависимости от конструкции и технического состояния конкретных участков железнодорожных путей общего и необщего пользования их владельцами могут устанавливаться скорости, соответствующие состоянию сооружений и устройств на этих участках.  Техническое обслуживание, ремонт (включая межремонтные сроки) и содержание сооружений и устройств инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования осуществляются в порядке, установленном владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования на основании настоящих Правил, проектной (для вновь строящихся и реконструируемых объектов), ремонтной и эксплуатационной документации. | П.13. Сооружения, устройства, механизмы и оборудование железнодорожного транспорта должны соответствовать утвержденной проектной <32>, конструкторской и эксплуатационной документации <33>. Владелец сооружений, устройств, механизмов и оборудования железнодорожного транспорта должен иметь на них техническую документацию.  Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожного пути необщего пользования) должен иметь:  ремонтную и эксплуатационную документацию на железнодорожные пути, сооружения и устройства;  масштабные и схематические планы железнодорожных станций <34>, продольные профили всех главных, станционных железнодорожных путей <35> и сортировочных горок <36>, расположенных на принадлежащих им железнодорожных путях, а владелец инфраструктуры, в том числе железнодорожных путей необщего пользования, на которых обращаются его локомотивы.  **П.15.** Сооружения и устройства инфраструктуры должны содержаться в техническом состоянии, обеспечивающем пропуск поездов с допустимой скоростью движения <37>, но не более конструкционной скорости <38>.  На железнодорожных путях общего пользования, отнесенных к малоинтенсивным линиям (участкам) в соответствии с Критериями отнесения железнодорожных путей общего пользования к малоинтенсивным линиям (участкам), утвержденными [постановлением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=294322&date=28.07.2022) Правительства Российской Федерации от 27 марта 2018 г. N 330 <39>, сооружения и устройства инфраструктуры должны обеспечивать пропуск поездов и скоростями, установленными локальными нормативными актами владельца инфраструктуры, но не более указанных в настоящем пункте.  На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, а также на малоинтенсивных участках, железнодорожных станциях, на которых отменены дежурства дежурных по железнодорожным станциям, порядок движения поездов, обслуживаемых машинистом без помощника машиниста, а также перечень таких участков устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  На участках с особо интенсивным движением поездов <40>, не оборудованных диспетчерской централизацией, вождение поездов машинистом без помощника машиниста допускается при наличии дежурных по железнодорожным станциям.  Конструкция и состояние железнодорожных путей необщего пользования, примыкающих непосредственно или через другие железнодорожные пути необщего пользования к железнодорожным путям общего пользования, должны обеспечивать пропуск вагонов с допустимыми на железнодорожных путях общего пользования <41> нормами погонных нагрузок, предельно допустимых сил по воздействию на железнодорожный путь, расчетных осевых нагрузок <42>, а также пропуск железнодорожного подвижного состава, предназначенного для обслуживания железнодорожных путей необщего пользования.  В зависимости от конструкции и технического состояния конкретных участков железнодорожных путей общего и необщего пользования их владельцами устанавливаются скорости, соответствующие состоянию сооружений и устройств на этих участках. |
| П.18. К моменту ввода в эксплуатацию вновь построенных и реконструированных сооружений и устройств железнодорожного транспорта должна быть утверждена документация, устанавливающая требования к пожарной безопасности, охране труда, безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также проведено обучение и проверены знания указанной документации работниками, непосредственно обслуживающими и эксплуатирующими эти сооружения и устройства.  **ОТМЕНЕН** | **Введен** П.14. Порядок оформления, заполнения, передачи бланков и документов, связанных с эксплуатацией, обслуживанием, ремонтом объектов инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования, организацией движения поездов и маневровой работы, их хранения, в том числе с использованием автоматизированных систем, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| П.19. Сооружения и устройства железнодорожного транспорта от железнодорожной станции примыкания до территории промышленных и транспортных предприятий должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений С, установленного нормами и правилами.  Сооружения и устройства железнодорожного транспорта, находящиеся на территории и между территориями промышленных и транспортных предприятий, должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений Сn, установленного нормами и правилами.  Габариты приближения строений С и Сn должны соблюдаться у всех эксплуатируемых железнодорожных путей общего и необщего пользования, сооружений и устройств, ранее приведенных к указанным габаритам.  Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования формирует перечень негабаритных мест, подлежащих приведению в соответствие с настоящими Правилами, осуществляют проверки габаритов сооружений и устройств и устранения негабаритных мест.  Не допускается нарушать габариты приближения строений при проведении любых ремонтных, строительных и других работ, за исключением случаев полного закрытия движения по железнодорожному пути, габарит которого нарушается, на период проведения работ. | П.16. Сооружения и устройства железнодорожного транспорта должны удовлетворять требованиям габаритов приближения строений <43> С <44>, Сп <45>, С250 <46>, 1-СМ <47>.  Габариты приближения строений должны соблюдаться у всех эксплуатируемых железнодорожных путей общего и необщего пользования, сооружений и устройств, ранее приведенных к указанным в настоящем пункте габаритам.  Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) формирует перечень негабаритных мест, подлежащих приведению в соответствие с Правилами, осуществляют проверки габаритов сооружений и устройств и устранения негабаритных мест.  Запрещается нарушать габариты приближения строений при проведении любых ремонтных, строительных и других работ, за исключением случаев полного закрытия движения по железнодорожному пути, габарит которого нарушается, на период проведения работ. |
| П.20. Расстояние между осями железнодорожных путей на перегонах двухпутных железнодорожных линий на прямых участках должно быть не менее 4100 мм.  На трехпутных и четырехпутных линиях расстояние между осями второго и третьего железнодорожных путей, на прямых участках должно быть не менее 5000 мм.  Расстояние между осями смежных железнодорожных путей на железнодорожных станциях, прямых участках должно быть не менее 4800 мм, на второстепенных железнодорожных путях (железнодорожные пути стоянки железнодорожного подвижного состава, железнодорожные пути грузовых дворов) и железнодорожных путях грузовых районов не менее 4500 мм.  Допускается до реконструкции путевого развития действующих железнодорожных станций сохранять расстояние между осями смежных железнодорожных путей менее установленного настоящим пунктом, но не менее 4100 мм, а также сохранять при расположении главных железнодорожных путей на железнодорожных станциях крайними расстояние между ними 4100 мм.  Расстояние между осями железнодорожных путей, предназначенных для непосредственной перегрузки грузов, контейнеров из вагона в вагон, может быть допущено 3600 мм.  Расстояние между осями смежных железнодорожных путей на станциях железнодорожных путей необщего пользования на прямых участках железнодорожных путей должно быть не менее 4100 мм.  Горизонтальные расстояния на кривых участках между осями смежных железнодорожных путей и между осью железнодорожного пути и габаритом приближения строений на перегонах и железнодорожных станциях устанавливаются нормами и правилами. | П. 17. На прямых участках перегонов расстояние между осями первого и второго главных путей, а также третьего и четвертого главных путей должно быть не менее 4100 мм.  Расстояние между осями второго и третьего главных железнодорожных путей на прямых участках перегонов должно быть не менее 10000 мм - при скорости движения по любому из смежных путей свыше 140 км/ч, не менее 8000 мм - при скорости движения не выше 140 км/ч, а в сложных топографических, инженерно-геологических, планировочных и других местных условиях, когда применение основных норм проектирования вызывает значительное увеличение объема строительно-монтажных работ на существующих линиях необходимость переустройства земляного полотна, станционных железнодорожных путей и искусственных сооружений, сноса капитальных строений (далее - трудные условия) - не менее 6000 мм с соответствующим снижением скорости до 90 км/ч и менее.  До реконструкции железнодорожной линии допускается сохранять расстояние между осями второго и третьего главных железнодорожных путей не менее 5000 мм с соответствующим снижением скорости до 90 км/ч и менее.  Расстояние между осями смежных железнодорожных путей на железнодорожных станциях, прямых участках должно быть не менее 4800 мм, на второстепенных железнодорожных путях (железнодорожные пути стоянки железнодорожного подвижного состава, железнодорожные пути грузовых дворов) и железнодорожных путях грузовых районов - не менее 4500 мм.  До реконструкции путевого развития действующих железнодорожных станций допускается сохранять расстояние между осями смежных железнодорожных путей менее установленного настоящим пунктом, но не менее 4100 мм, а также сохранять при расположении главных железнодорожных путей на железнодорожных станциях крайними, расстояние между ними не менее 4100 мм.  Расстояние между осями железнодорожных путей, предназначенных для непосредственной перегрузки грузов, контейнеров из вагона в вагон, может составлять не менее 3600 мм.  Расстояние между осями смежных железнодорожных путей на станциях железнодорожных путей необщего пользования на прямых участках железнодорожных путей должно быть не менее 4100 мм.  Горизонтальные расстояния на кривых участках между осями смежных железнодорожных путей и между осью железнодорожного пути и габаритом приближения строений на перегонах и железнодорожных станциях должно соответствовать проектной документации (для вновь строящихся и реконструируемых железнодорожных линий) и требованиям габаритов железнодорожного подвижного состава <48> и приближения строений <49>. |
|  | **Введен п.20.** Железнодорожные линии на участках обращения пассажирских поездов со скоростями более 160 км/ч должны быть ограждены владельцем инфраструктуры. Ограждения не устанавливаются в местах, где доступ к железнодорожному полотну ограничен естественными и (или) искусственными препятствиями. Требования к ограждениям на указанных железнодорожных линиях устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры. |
|  | **Введен П.21.** Элементы железнодорожного подвижного состава не должны нарушать габарит железнодорожного подвижного состава <56>.  Грузы, контейнеры (груженые или порожние) размещаются и закрепляются в железнодорожном подвижном составе в соответствии с техническими условиями размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах <57>.  Для проверки соответствия внешних границ погруженного на открытый железнодорожный подвижной состав груза габариту погрузки в местах массовой погрузки (более 100 вагонов в сутки) устанавливаются контрольно-габаритные устройства <58>. Все средства измерений и контроля технических параметров сооружений и устройств железнодорожного транспорта, а также железнодорожного подвижного состава, применяемые на железнодорожном транспорте, должны соответствовать Федеральному [закону](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=387619&date=28.07.2022) от 26 июня 2008 г. N 102-ФЗ "Об обеспечении единства измерений" <59>.  Возможность пропуска транспортного средства по условиям габаритов проводов, расположенных на опорах контактной сети и воздушных линий электропередачи на железнодорожных переездах, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| П.21. Погруженные в железнодорожный подвижной состав грузы, контейнеры с грузом или порожние должны быть размещены и закреплены в соответствии с техническими условиями размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах.  Для проверки правильности размещения грузов на открытом железнодорожном подвижном составе в местах массовой погрузки (на железнодорожных путях общего и необщего пользования, в морских и речных портах, на железнодорожной станции перегрузки) устанавливаются габаритные ворота.  Выгруженные или подготовленные к погрузке около железнодорожного 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. | П. 22. Грузы, выгруженные из вагонов или контейнеров либо подготовленные к погрузке в вагоны или контейнеры около железнодорожного пути, размещаются так, чтобы габарит приближения строений не нарушался, и закрепляются от самопроизвольного перемещения.  Грузы (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при высоте до 1,2 м должны находиться не ближе 2 м от наружной грани головки крайнего рельса, а при большей высоте - не ближе 2,5 м.  Выгруженные из вагона или подготовленные к погрузке в вагон багаж <60>, почтово-багажные тележки или грузы, находящиеся на пассажирских платформах, расположенных у железнодорожного пути, по которому пропускается скоростной <61> или высокоскоростной железнодорожный подвижной состав <62>, размещаются на расстоянии не менее 2 м от края платформы этого железнодорожного пути с закрепленными почтово-багажными тележками. |
| П.22. Путевое развитие и техническое оснащение железнодорожной станции должны обеспечивать движение поездов, выполнение норм времени на операции по приему и отправлению поездов, посадке и высадке пассажиров, погрузке, выгрузке грузов, багажа и грузобагажа, техническому обслуживанию и осмотру железнодорожных составов и вагонов, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, пожарную безопасность, безопасные условия труда. | П.23. Путевое развитие и техническое оснащение железнодорожной станции осуществляется таким образом, чтобы обеспечивалось движение поездов, выполнение норм времени на операции по приему и отправлению поездов, посадке и высадке пассажиров, погрузке, выгрузке грузов, багажа и грузобагажа, техническому обслуживанию и осмотру железнодорожных составов и вагонов, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, пожарную безопасность, безопасные условия труда. |
| П.23. Железнодорожные станции оборудуются технологической электросвязью, виды которой установлены [приложением N 2](#Par2135) к настоящим Правилам.  В зависимости от объема работы железнодорожные станции также оборудуются автоматизированными системами управления, информационно-вычислительной сетью инфраструктуры, устройствами для приема и транспортировки перевозочных документов и централизованного ограждения составов поездов, проходящих техническое обслуживание, осмотр и ремонт вагонов. | П.24. Железнодорожные станции оборудуются железнодорожной электросвязью <63> (далее - технологическая электросвязь), виды которой установлены в [пункте 105](#Par781) Правил.  В зависимости от объема работы железнодорожные станции оборудуются автоматизированными системами управления, информационно-вычислительной сетью инфраструктуры, устройствами для приема и транспортировки перевозочных документов и централизованного ограждения составов поездов, проходящих техническое обслуживание, осмотр и ремонт вагонов. |
| П. 24. На железнодорожных станциях должны освещаться:  здания и сооружения, предназначенные для обслуживания пассажиров;  железнодорожные пути и парки приема и отправления поездов, производства погрузочно-выгрузочной и маневровой работы, экипировки, технического обслуживания и ремонта железнодорожного подвижного состава;  территории грузовых районов, контейнерные площадки, сортировочные платформы, вагонные весы, смотровые вышки, габаритные ворота, устройства автоматического выявления коммерческих неисправностей поездов и вагонов;  сбрасывающие башмаки, сбрасывающие остряки, сбрасывающие стрелки, стационарные устройства для закрепления вагонов;  места, где работники железнодорожного транспорта встречают поезда;  стрелочные горловины, склады, железнодорожные переезды, пешеходные переходы и при необходимости другие железнодорожные пути и пункты.  Освещение должно отвечать требованиям норм и правил 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.  Наружное освещение не должно влиять на отчетливую видимость сигнальных огней. | П.25. На железнодорожных станциях должны освещаться:  здания и сооружения, предназначенные для обслуживания пассажиров;  железнодорожные пути и парки приема и отправления поездов, производства погрузочно-выгрузочной, маневровой работы, экипировки, технического обслуживания и ремонта железнодорожного подвижного состава;  территории грузовых районов, контейнерные площадки, сортировочные платформы, вагонные весы, смотровые вышки, габаритные ворота, устройства автоматического выявления коммерческих неисправностей поездов и вагонов;  сбрасывающие башмаки, сбрасывающие остряки, сбрасывающие стрелки <64>, стационарные устройства для закрепления вагонов;  места встречи поездов работниками железнодорожного транспорта;  стрелочные горловины, склады, пешеходные переходы;  указатели устройств сбрасывания, путевого заграждения, стационарных устройств для закрепления вагонов, гидравлических колонок;  сигнальные приборы на железнодорожных путях локомотивного, вагонного, путевого и других хозяйств.  Железнодорожные переезды должны освещаться на станциях и на перегонах.  Освещение осуществляется в целях обеспечения безопасности движения поездов и маневровых передвижений, безопасности пассажиров при посадке в вагоны и высадке из вагонов, бесперебойной и безопасной работы обслуживающего персонала, охраны грузов, багажа и грузобагажа.  Наружное освещение не должно влиять на отчетливую видимость сигнальных огней.  До реконструкции указанных объектов допускается их эксплуатация с действующими параметрами освещенности. |
| П.25. В служебных зданиях и помещениях обеспечиваются необходимые условия для работы.  В служебных помещениях дежурных по железнодорожным станциям устанавливаются приборы управления и контроля, в том числе аппаратура автоматизированного рабочего места, непосредственно относящаяся к работе дежурного по железнодорожной станции, а также пульты централизованного управления освещением и дистанционного управления секционными разъединителями, регистрирующая аппаратура средств автоматического контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава на ходу поезда, средства связи. Размещение другого оборудования и аппаратуры допускается в исключительных случаях с разрешения, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования. | П.32. В служебных помещениях дежурных по железнодорожным станциям устанавливаются приборы управления и контроля устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической электросвязи, пульты управления секционными разъединителями, дистанционного включения наружного освещения и аппаратура автоматизированного рабочего места, относящаяся к работе дежурного по железнодорожной станции. |
| П.26. Станционные посты, с которых непосредственно осуществляется управление стрелками и сигналами, должны располагаться так, чтобы были хорошо видны соответствующие стрелки и железнодорожные пути.  Исключение может быть допущено для постов электрической централизации (кроме горочных постов) в зависимости от местных условий железнодорожной станции. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.27. Помещения станционных постов централизации и стрелочных постов должны иметь необходимые сигнальные приборы, инвентарь, инструменты и материалы по нормам, установленным, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Стрелочные посты, кроме того, должны быть оборудованы телефонной связью с наружными вызывными устройствами. Допускается использование устройств мобильной радиосвязи. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.28. Сортировочные горки должны быть оборудованы светофорной сигнализацией, станционной радиосвязью и устройствами двусторонней парковой связи для переговоров и передачи машинистам горочных локомотивов, составителям поездов 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 железнодорожных станциях с автоматизированными и механизированными горками должны быть оборудованы мастерские и механизированные площадки для технического обслуживания и ремонта горочного оборудования. | П.26. Горки сортировочной станции <65> (далее - сортировочные горки) оборудуются светофорной сигнализацией, станционной радиосвязью и устройствами двусторонней парковой связи.  Сортировочные горки в зависимости от объема работы оборудуются устройствами механизации и автоматизации роспуска вагонов, горочной централизацией стрелок, горочной автоматической локомотивной сигнализацией <66> и устройствами для передачи и пересылки необходимых документов. Все стрелки, включаемые в горочную централизацию, оборудуются устройствами механизированной очистки или снеготаяния.  На железнодорожных станциях с автоматизированными и механизированными горками должны быть оборудованы мастерские и механизированные площадки для технического обслуживания и ремонта горочного оборудования. |
| П.29. Здания, платформы и другие сооружения и устройства, предназначенные для обслуживания пассажиров, должны обеспечивать безопасное выполнение операций, связанных с перевозками и обслуживанием пассажиров и других лиц. Для прохода на пассажирские платформы в необходимых случаях должны быть пешеходные тоннели или мосты.  При сохранении на железнодорожных станциях переходов в одном уровне с железнодорожными путями эти переходы должны быть оборудованы пешеходными настилами, указателями и предупредительными надписями, а при необходимости - автоматической сигнализацией.  Помещения для работников железнодорожного транспорта, обслуживающих пассажиров, должны иметь удобный доступ для быстрого выполнения операций.  Помещения, предназначенные для обслуживания пассажиров, не допускается занимать для других целей.  Пассажирские остановочные пункты на перегонах должны иметь пассажирские платформы с навесами или павильонами, а в зависимости от количества обслуживаемых пассажиров - билетные кассы.  На пассажирских остановочных пунктах должны освещаться места посадки пассажиров в вагоны и высадки из вагонов и помещения для пассажиров. | П.34. Сооружения, устройства и объекты инфраструктуры, предназначенные для обслуживания пассажиров и других пользователей услугами железнодорожного транспорта, в том числе маломобильных граждан, должны обеспечивать беспрепятственный доступ к ним и пользования ими в соответствии со [статьей 15](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=394335&date=28.07.2022&dst=252&field=134) Федерального закона от 24 ноября 1995 г. N 181-ФЗ "О социальной защите инвалидов в Российской Федерации" <76>.  Помещения, предназначенные для обслуживания пассажиров и других пользователей услугами железнодорожного транспорта, для мероприятий, относящихся к оказанию дополнительных услуг для пассажиров и других пользователей услугами железнодорожного транспорта, не допускается занимать для других целей. |
| П.30. Пассажирские и грузовые платформы, расположенные на железнодорожных линиях со смешанным движением пассажирских и грузовых поездов, должны в прямых участках соответствовать следующим нормам по высоте и расстоянию от оси железнодорожного пути:  1100 мм - от уровня верха головок рельсов для высоких платформ;  1300 мм - от уровня верха головок рельсов для высоких платформ в пунктах посадки и высадки пассажиров высокоскоростных поездов;  (абзац введен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  200 мм - от уровня верха головок рельсов для низких платформ;  1920 мм - от оси железнодорожного пути для высоких платформ;  1745 мм - от оси железнодорожного пути для низких платформ.  Применение габаритов приближения строений в кривых участках железнодорожного пути определяется нормами и правилами.  В процессе технической 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 железнодорожного 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 железнодорожного пути менее установленной нормы определяются нормами и правилами в зависимости от назначения путей, у которых они расположены, от типа обращающегося железнодорожного подвижного состава и скорости движения.  Строящиеся и переустраиваемые высокие платформы на железнодорожных станциях и перегонах должны иметь конструкцию, позволяющую производить ремонт железнодорожного пути с использованием специальной путевой техники и механизированную уборку платформ, а на железнодорожных станциях, кроме того, двусторонний осмотр и ремонт ходовых частей вагонов и локомотивов.  В процессе ремонта железнодорожного пути и платформ без прекращения движения 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. | П.18. Пассажирские и грузовые платформы, расположенные на железнодорожных линиях со смешанным движением пассажирских <50> и грузовых поездов <51> на прямых участках, должны соответствовать габариту приближения строений.  В процессе эксплуатации пассажирских платформ с номинальной высотой 1300, 1100, 550 и 200 мм допускается изменение их высоты от уровня головок рельсов <52> до 20 мм в сторону увеличения (кроме пассажирских платформ с высотой 1300 мм) и до 50 мм в сторону уменьшения.  Порядок эксплуатации и содержание платформ с номинальной высотой 1300 мм устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  В процессе эксплуатации пассажирских платформ с номинальными значениями высоты 1300, 1100, 550 мм и расстояния от оси железнодорожного пути 1920 мм, и пассажирских платформ с номинальными значениями высоты 200 мм и расстояния от оси железнодорожного пути 1745 мм допускается изменение установленных габаритом приближения строений расстояний от оси железнодорожного пути до 30 мм в сторону увеличения и до 25 мм в сторону уменьшения.  Существующие пассажирские платформы с номинальной высотой 200 мм разрешается эксплуатировать до их переустройства, если высота таких платформ не превышает 270 мм при расстоянии от оси пути не менее 1425 мм.  На пассажирских остановочных пунктах владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) должны обеспечивать освещение мест посадки пассажиров в вагоны и высадки из вагонов и помещения для пассажиров.  П.19. Пассажирские платформы, расположенные у железнодорожных путей общего пользования, по которым пропускаются пассажирские поезда со скоростью более 200 км/ч, оборудуются владельцем инфраструктуры защитными ограждениями пассажиров от воздушного удара на расстоянии не менее 2 м от края высокой платформы и не менее 2,3 м от края низкой платформы <53>.  Владельцем инфраструктуры на расстоянии не менее 2 м от края платформы со стороны движения скоростного <54> или высокоскоростного пассажирского поезда <55> наносится линия, обозначающая границу опасной зоны. |
| 31. Сооружения и устройства на железнодорожных станциях, предназначенные для выполнения грузовых операций, должны обеспечивать сохранность грузов и безопасное выполнение грузовых операций, а помещения для работников железнодорожного транспорта, обслуживающих грузоотправителей и грузополучателей - своевременное выполнение операций по приему к перевозке, сортировке и выдаче грузов.  На промежуточных железнодорожных станциях с небольшим объемом грузовой работы должны быть устройства посекционного выключения наружного освещения погрузочно-выгрузочных и прочих станционных железнодорожных путей.  На железнодорожных станциях в местах выполнения грузовой работы должны быть устройства посекционного отключения напряжения в контактной сети железнодорожного пути для проведения осмотра грузовых поездов в коммерческом отношении. | П.27. Сооружения, устройства, места выполнения приема к перевозке, сортировки и выдачи грузов на железнодорожных станциях и железнодорожных путях необщего пользования, предназначенные для выполнения грузовых операций, должны быть в состоянии, обеспечивающем сохранность грузов, железнодорожного подвижного состава и безопасное выполнение грузовых операций.  Помещения для работников железнодорожного транспорта, обслуживающих грузоотправителей и грузополучателей, должны быть в состоянии, обеспечивающем выполнение операций по приему к перевозке, сортировке и выдаче грузов.  Железнодорожные станции в местах выполнения грузовой работы оборудуются устройствами посекционного отключения напряжения в контактной сети железнодорожного пути для проведения осмотра грузовых поездов в коммерческом отношении. |
| П.32. На станционных железнодорожных путях общего и необщего пользования могут устанавливаться вагонные весы, предназначенные для выполнения операций по взвешиванию вагонов и перевозимых в вагонах грузов.  Электронные вагонные весы должны иметь устройства, обеспечивающие сохранение и выдачу на печать информации о результатах взвешивания. | П.28. Вагонные весы (автоматического <67> и неавтоматического <68> действия) и иные устройства автоматического выявления непригодных в коммерческом отношении <69> вагонов и поездов могут устанавливаться в местах, определяемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Технические средства коммерческого осмотра (вагонные весы, автоматизированные системы коммерческого осмотра поездов и вагонов, посты автоматизированного приема и диагностики подвижного состава на сортировочных станциях), установленные на железнодорожных путях общего пользования, должны быть подключены к автоматизированным системам владельца инфраструктуры с целью организации передачи и хранения информации в базе данных. |
| П.33. Размещаемые на станционных железнодорожных путях общего и необщего пользования устройства автоматического выявления непригодных в коммерческом отношении вагонов поездов (автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов, включающая 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. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.34. Информационно-вычислительные системы, используемые на железнодорожном транспорте, должны 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 хозяйствах 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-вычислительным системам, используемым на железнодорожном транспорте, осуществляется владельцем таких систем. | П.37. Применяемые на железнодорожном транспорте автоматизированные системы управления оборудованием (исполнительными устройствами), технологическими процессами управления, контроля и обеспечения безопасности движения поездов должны соответствовать требованиям функциональной <78>, <79> и информационной безопасности <80> и [Требованиям](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=389092&date=28.07.2022&dst=100009&field=134) к обеспечению защиты информации в автоматизированных системах управления производственными и технологическими процессами на критически важных объектах, потенциально опасных объектах, а также объектах, представляющих повышенную опасность для жизни и здоровья людей и для окружающей природной среды, утвержденным приказом Федеральной службы по техническому и экспортному контролю от 14 марта 2014 г. N 31 <81>.  Автоматизированные системы управления, используемые на железнодорожном транспорте, должны содержаться в работоспособном состоянии и обеспечивают возможность:  ввода, передачи, обработки и хранения, архивирования и резервирования данных;  выдачи результатов расчетов потребителям в установленные сроки;  решения задач планирования, оперативного управления, учета, статистики во всех хозяйствах железнодорожного транспорта.  Подключение терминального и другого оборудования к автоматизированным системам, используемым на железнодорожном транспорте, осуществляется владельцем таких систем. |
| П.35. Размещение и техническое оснащение эксплуатационных и ремонтных локомотивных, моторвагонных депо, пунктов технического обслуживания локомотивов, моторвагонного железнодорожного подвижного состава, мастерских, экипировочных устройств и других сооружений и устройств, предназначенных для обслуживания локомотивов, моторвагонного железнодорожного подвижного состава должны обеспечивать установленные размеры движения поездов, эффективное использование локомотивов, моторвагонного железнодорожного подвижного состава, качественный ремонт и техническое обслуживание, рациональное использование материальных ресурсов, экологическую безопасность и безопасные условия труда, а также условия для тушения пожаров, проведения аварийно-спасательных работ в железнодорожном подвижном составе и на стационарных объектах железнодорожного транспорта, ликвидации аварийных ситуаций с железнодорожным подвижным составом, перевозящим опасные грузы.  Размещение и техническое оснащение депо для специального железнодорожного подвижного состава, пунктов технического обслуживания специального железнодорожного подвижного состава, мастерских, экипировочных устройств и других сооружений и устройств для обслуживания специального железнодорожного подвижного состава должны обеспечивать качественный ремонт и техническое обслуживание специального железнодорожного подвижного состава, рациональное использование материальных ресурсов, экологическую безопасность, безопасные условия труда. | П.13.Размещение и техническое оснащение эксплуатационных и ремонтных локомотивных, мотор-вагонных депо, пунктов технического обслуживания локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, мастерских, экипировочных устройств и других сооружений и устройств, предназначенных для обслуживания локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, осуществляется таким образом, чтобы были обеспечены установленные размеры движения поездов, эффективное использование локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, качественный ремонт и техническое обслуживание, рациональное использование материальных ресурсов, экологическую безопасность и безопасные условия труда, а также условия для тушения пожаров, проведения аварийно-спасательных работ в железнодорожном подвижном составе и на стационарных объектах железнодорожного транспорта, ликвидации аварийных ситуаций с железнодорожным подвижным составом, перевозящим опасные грузы. |
| П.36. 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 хозяйства должны обеспечивать установленные размеры движения поездов, качественный ремонт и техническое обслуживание, рациональное использование материальных ресурсов, экологическую безопасность, безопасные условия труда, условия для проведения работ по тушению пожаров и ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами.  Железнодорожные станции формирования и оборота пассажирских поездов, пассажирские технические станции и ремонтно-экипировочные депо должны иметь необходимое технологическое оснащение для качественной подготовки пассажирских вагонов в рейс, в том числе иметь устройства для автоматизированной очистки дезинфицирующим раствором, устанавливаемых на пассажирских вагонах и моторвагонном железнодорожном подвижном составе, накопительных баков туалетов. | П.13.Размещение и техническое оснащение эксплуатационных и ремонтных вагонных депо, пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов, промывочно-пропарочных станций и других сооружений и устройств вагонного хозяйства осуществляется таким образом, чтобы были произведены качественный ремонт и техническое обслуживание, рационально использовались материальные ресурсы, обеспечивались экологическая безопасность, безопасные условия труда, условия для проведения работ по тушению пожаров и ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами. |
| П.37. Устройства водоснабжения и водообработки владельца инфраструктур и владельца железнодорожных путей необщего пользования должны обеспечивать бесперебойное снабжение водой надлежащего качества и в необходимом количестве локомотивов, поездов, железнодорожных станций, а также удовлетворять другие хозяйственные, противопожарные и питьевые потребности.  Канализационные сооружения владельца инфраструктур и владельца железнодорожных путей необщего пользования должны обеспечивать очистку сточных вод, образующихся в процессе деятельности на объектах железнодорожного транспорта. | П.38. Устройства водоснабжения и водообработки владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) должны обеспечивать бесперебойное снабжение водой локомотивов, поездов, железнодорожных станций и другие хозяйственные, противопожарные и питьевые потребности для обеспечения технологической работы железнодорожного транспорта.  Владелец инфраструктуры и владелец железнодорожных путей необщего пользования должны содержать очистные сооружения в технически исправном состоянии. |
| П.38. В аварийно-восстановительных пунктах, установленных владельцем инфраструктуры, должны быть в постоянной готовности:  восстановительные поезда для восстановления нормального движения поездов и ликвидации последствий транспортных происшествий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движений и эксплуатации железнодорожного транспорта, событий, специальные автомотрисы, дрезины и автомобили для восстановления железнодорожного пути и устройств электроснабжения, вагоны и автомобили ремонтно-восстановительных летучек связи, аварийно-полевые команды;  пожарные поезда и пожарные команды для предупреждения и тушения пожаров, а также проведения аварийно-спасательных работ, связанных с тушением пожаров в зоне чрезвычайной ситуации.  Владельцы железнодорожных путей необщего пользования обеспечивают наличие необходимого и достаточного количества восстановительных сил и средств, средств пожаротушения и других средств для проведения работ по предупреждению и ликвидации последствий аварийных ситуаций в соответствии с требованиями статьи 24 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте Российской Федерации".  Не допускается занимать железнодорожным подвижным составом железнодорожного пути постоянной стоянки восстановительных и пожарных поездов, специальных автомотрис и дрезин, предназначенных для ведения восстановительных работ.  Владелец инфраструктуры и перевозчик в соответствии с пунктом 1 статьи 24 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" принимают незамедлительные меры по ликвидации последствий транспортных происшествий, стихийных бедствий (заносов, наводнений, пожаров и других), вызывающих нарушение работы железнодорожного транспорта, а также за счет собственных средств должны содержать специализированные подразделения по ликвидации чрезвычайных ситуаций, иметь запас материальных и технических средств, перечень которых определяется федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, или заключить соответствующие договоры со сторонними специализированными организациями. | П.39. Владелец инфраструктуры размещает средства, позволяющие принять незамедлительные меры по ликвидации последствий транспортных происшествий, чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте:  восстановительные поезда <82> для восстановления движения поездов в соответствии с графиком движения поездов вследствие транспортных происшествий, ликвидации их последствий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;  пожарные поезда <83> и подразделений пожарной охраны для предупреждения и тушения пожаров, проведения аварийно-спасательных работ, связанных с тушением пожаров в зоне чрезвычайной ситуации.  Владельцы железнодорожных путей необщего пользования обеспечивают наличие необходимого и достаточного количества восстановительных сил и средств, средств пожаротушения и других средств для проведения работ по предупреждению и ликвидации последствий аварийных ситуаций в соответствии с требованиями [статьи 24](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=411573&date=28.07.2022&dst=100216&field=134) Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" <84>.  П.40. Железнодорожные пути, определенные владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), для стоянки восстановительных и пожарных поездов, автомотрис <85> и дрезин <86>, предназначенных для ведения восстановительных работ, запрещается занимать другим железнодорожным подвижным составом. |
|  | **Введен** П.31. Эксплуатация технических средств инфраструктуры, систем интервального регулирования <75> до ввода их в постоянную эксплуатацию и меры, обеспечивающие безопасность движения поездов, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
|  | **Введен** П.32. В служебных помещениях дежурных по железнодорожным станциям устанавливаются приборы управления и контроля устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической электросвязи, пульты управления секционными разъединителями, дистанционного включения наружного освещения и аппаратура автоматизированного рабочего места, относящаяся к работе дежурного по железнодорожной станции. |
|  | **Введен** П.33. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) оборудует помещения станционных постов централизации и стрелочных постов сигнальными приборами, инструментами и материалами. Стрелочные посты дополнительно к указанным устройствам оборудуются телефонной связью. |
|  | **Введен** П.35. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования пешеходные переходы в одном уровне с железнодорожными путями оборудуются пешеходными настилами, указателями и предупредительными надписями. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом определяет перечень пешеходных переходов, которые дополнительно к указанным устройствам оборудуются автоматической сигнализацией. |
|  | **Введен** П.36. Перечень объектов железнодорожного транспорта, принадлежащих владельцу инфраструктуры (владельцу железнодорожных путей необщего пользования), подлежащих оборудованию системами и устройствами отображения времени, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Информационно-вычислительные системы контроля и управления объектами инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования или железнодорожным подвижным составом (далее - информационно-управляющие системы) оборудуются комплексом технических средств и кабельных линий, которые обеспечивают выдачу, корректировку и демонстрацию точного времени, синхронизированного с эталонными сигналами точного времени <77> Российской Федерации (далее - система Единого точного времени). Перечень информационно-управляющих систем, подлежащих оборудованию системами Единого точного времени, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Погрешность устройств отображения времени, с учетом регионального (часового пояса) времени по сравнению с эталонными сигналами синхронизации Российской Федерации допускается  5 с.  Погрешность устройств учета времени в информационно-управляющих системах, с учетом регионального (часового пояса) времени по сравнению с эталонными сигналами синхронизации Российской Федерации допускается  1 с. |
| IV. Обслуживание сооружений и устройств железнодорожного транспорта | |
| П.39. Осмотр сооружений, устройств и служебно-технических зданий производится работниками железнодорожного транспорта, непосредственно их обслуживающими, а также уполномоченными лицами, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.  Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования, соответственно, определяют периодичность комиссионного осмотра стрелочных переводов, главных и приемо-отправочных железнодорожных путей железнодорожных станций, сроки и мероприятия по устранению обнаруженных неисправностей, а также учет результатов осмотра в соответствии с нормами и правилами. **ОТМЕНЕН** |  |
|  | **Введен** П.41. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) обязан содержать все элементы железнодорожного пути <87>, железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционные здания, сооружения <88> и устройства инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования в исправном и (или) работоспособном техническом состоянии, обеспечивающем безопасное движение поездов и маневровой работы, выполнение заданных размеров движения поездов с установленными скоростями в соответствии с графиком движения поездов, требования по охране труда, промышленной и транспортной безопасности, санитарно-эпидемиологических норм в соответствии с проектной, ремонтной или эксплуатационной документацией. |
|  | **Введен** П.42. Порядок организации и выполнения работ, связанных с эксплуатацией всех элементов железнодорожного пути, железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционных зданий, сооружений (за исключением искусственных сооружений) и устройств инфраструктуры общего и необщего пользования, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) на основании проектной, ремонтной или эксплуатационной документации и должен содержать, в том числе:  номенклатуру и периодичность выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту;  порядок планирования и контроля выполнения работ;  нормы материально-технического и технологического обеспечения работ по техническому обслуживанию и ремонту;  состав, порядок оформления, согласования и утверждения технологической документации, используемой для проведения работ по техническому обслуживанию и ремонту. |
| П.40. Ремонт сооружений и устройств должен производиться при обеспечении безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, охраны труда без нарушения графика движения поездов.  Для производства ремонтных и строительных работ в графике движения поездов должны предусматриваться технологические окна и учитываться ограничения скорости, вызываемые этими работами.  Для выполнения работ по текущему содержанию железнодорожного пути, искусственных сооружений, контактной сети, устройств сигнализации, централизации и блокировки, технологической электросвязи должны предоставляться предусматриваемые в графике движения поездов технологические окна продолжительностью 1,5 - 2 часа, а при производстве этих работ комплексами машин, специализированными бригадами и механизированными колоннами - продолжительностью 3 - 4 часа в порядке, установленном, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  Работы по ремонту железнодорожного пути, контактной сети, устройств сигнализации, централизации и блокировки, технологической электросвязи 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 поездов, точный срок их начала и окончания определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  На время производства работ, вызывающих перерыв движения поездов, а также для производства которых в графике движения предусмотрены технологические окна, ответственное лицо, на которое возложено руководство ремонтными, восстановительными работами на железнодорожных путях, сооружениях и устройствах (далее - руководитель работ), устанавливает постоянную связь (телефонную или по радио) с поездным диспетчером. При этом допускается использование устройств мобильной радиосвязи в порядке, установленном, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  На участках, где технологические окна в графике движения поездов предусматриваются в темное время суток, должно быть обеспечено освещение места производства работ. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.41. Для технического обслуживания и ремонта устройств механизации и автоматизации сортировочных горок, связи, железнодорожных путей и других сооружений и устройств на горках по решению, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования должны предоставляться технологические окна продолжительностью 0,7 - 1,5 часа. **ОТМЕНЕН** | **Введен** П.43. Периодичность, порядок проведения и оформления осмотров и проверок железнодорожного пути, железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционных зданий, сооружений (за исключением искусственных сооружений) и устройств инфраструктуры на основании проектной, ремонтной или эксплуатационной документации определяются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) должен проводить не реже двух раз в год осмотр стрелочных переводов, главных и приемо-отправочных железнодорожных путей железнодорожных станций, определять сроки и мероприятия по устранению обнаруженных неисправностей, вести учет результатов их осмотра.  Продольные профили сортировочных горок, подгорочных и профилированных вытяжных железнодорожных путей, железнодорожных путей для скатывания вагонов с вагоноопрокидывателей проверяются не реже одного раза в три года, на остальном протяжении станционных железнодорожных путей всех железнодорожных станций общего и необщего пользования профиль проверяется не реже одного раза в десять лет. При нарушении предельных сроков проверки продольных профилей указанных путей запрещается оставление железнодорожного подвижного состава на этих путях без локомотива.  Продольный профиль железнодорожных путей (участков железнодорожных путей), на которых производится реконструкция и ремонт, вызывающие изменение продольного профиля, проверяется после окончания этих работ.  Участки железнодорожного пути, на которых производятся работы с изменением плана и профиля, проверяются после их окончания с представлением владельцу инфраструктуры (владельцу железнодорожных путей необщего пользования) документации, в соответствии с [пунктом 14](#Par153) Правил. |
| П.42. Всякое препятствие для движения (место, требующее остановки) на перегоне и железнодорожной 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 железнодорожного пути, контактной сети и соблюдения габарита.  Ограждение препятствий и мест производства работ производится в соответствии с [главой IV приложения N 7](#Par4086) к настоящим Правилам. **ОТМЕНЕН** | **Введен** П.44. Техническое обслуживание и ремонт всех элементов инфраструктуры: железнодорожного пути, железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционных зданий, сооружений (за исключением мостов) и устройств инфраструктуры эксплуатируемых на железнодорожных участках с номинальным размером ширины железнодорожной колеи (далее - ширина колеи) 1435 мм на территории Российской Федерации, выполняется в соответствии с порядком, устанавливаемым локальным нормативным актом владельца инфраструктуры. |
| П.43. Для установки и охраны переносных сигналов, ограждающих место производства работ на железнодорожном пути, предупреждения работающих на железнодорожных путях о приближении железнодорожного подвижного состава, руководитель работ назначает специальных работников (далее - сигналистов), прошедших проверку знаний соответствующих документов.  При производстве работ на железнодорожном пути, в том числе 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 по радио) с сигналистами. Сигналисты и руководители работ должны иметь носимые радиостанции, при необходимости могут использоваться устройства мобильной радиосвязи.  Не допускается производство работ при отсутствии связи между руководителем работ и сигналистами. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.44. На станционных железнодорожных путях запрещается производить работы, требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, без согласия дежурного по железнодорожной станции и без предварительной записи руководителем работ в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети и без выдачи предупреждения. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, в дополнение к указанным требованиям такие работы должны выполняться с согласия диспетчера поездного. При производстве таких работ на контактной сети со снятием напряжения, но без нарушения целостности железнодорожного 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 железнодорожной станции (на участках с диспетчерской централизацией - диспетчеру поездному).  Ввод устройств в действие по окончании работ производится дежурным по железнодорожной станции на основании:  записи руководителя работ в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети или регистрируемой в том же журнале телефонограммы, переданной дежурному по железнодорожной станции с последующей личной подписью руководителя работ в случае, если работы осуществлялись работниками, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования;  на основании акта-приемки выполненных работ в случае, если указанные работы осуществлялись подрядной организацией. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.45. Закрытие перегона для производства работ на однопутном участке, а на двухпутном или многопутном участке одного или нескольких железнодорожных путей производится по решению владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.  Закрытие перегона или железнодорожных путей общего пользования, вызывающее необходимость пропуска поездов в обход по другим участкам инфраструктуры, допускается на срок до двух суток владельцем инфраструктуры, более двух суток - с уведомлением федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, уполномоченного на оказание государственных услуг.  Закрытие перегона или одного из железнодорожных путей необщего пользования, соединяющих станцию примыкания владельца инфраструктуры с железнодорожными путями необщего пользования допускается владельцем железнодорожных путей необщего пользования с уведомлением начальника железнодорожной станции примыкания на срок до двух суток, более двух суток - с дополнительным уведомлением федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, уполномоченного на оказание государственных услуг. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.46. О предстоящем закрытии перегона на однопутном участке, а на двухпутном и многопутном одного или нескольких железнодорожных путей владелец инфраструктуры не позднее чем за 10 суток уведомляет соответствующих руководителей работ.  Закрытие и открытие перегона или железнодорожных путей общего пользования производятся в соответствии с распорядительным актом (приказом) диспетчера поездного перед началом и по окончании работ, оформленным в форме письменного уведомления, телефонограммы или телеграммы.  Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ распорядительного акта (приказа) диспетчера поездного о состоявшемся закрытии перегона или железнодорожных путей и до ограждения сигналами места работ. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.47. Открытие перегона или железнодорожных путей необщего пользования производится распорядительным актом (приказом) диспетчера поездного только после письменного уведомления, телефонограммы или телеграммы уполномоченного лица владельца железнодорожных путей необщего пользования 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 сигнализации, централизации и блокировки, связи и электроснабжения производится распорядительным актом (приказом) диспетчера поездного по получении уведомления, соответственно, от энергодиспетчера или руководителя работ. **ОТМЕНЕН** |  |
| VI. Общие положения по организации технической эксплуатации железнодорожного транспорта на участках движения поездов пассажирских со скоростями более 140 до 250 км/ч ОТМЕНЕН |  |
| ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ СООРУЖЕНИЙ И УСТРОЙСТВ ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА  Приложение N 1к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации | V. Сооружения и устройства путевого хозяйства |
| П.1. При технической эксплуатации все элементы железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение и искусственные сооружения) должны обеспечивать по прочности, устойчивости и состоянию безопасное и плавное движение поездов со скоростями, установленными на данном участке.  Ремонт и планово-предупредительная выправка железнодорожного пути устанавливаются Правилами назначения и проведения ремонтов и планово-предупредительной выправки железнодорожного пути ([приложение N 1](#Par1229) к Технической эксплуатации сооружений и устройств путевого хозяйства). **ОТМЕНЕН** |  |
| П.2. Размещение и техническое оснащение обслуживающих подразделений путевого хозяйства владельца инфраструктуры и владельца железнодорожных путей необщего пользования должны обеспечивать выполнение работ по текущему содержанию и ремонту железнодорожного пути, сооружений и устройств для выполнения заданных размеров движения поездов с установленными скоростями.  Текущее содержание железнодорожного пути должно осуществляться круглогодично и на всем протяжении железнодорожного пути, включая участки, находящиеся в ремонте. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.3. Железнодорожный путь в отношении радиусов кривых, сопряжения прямых и кривых, крутизны уклонов должен соответствовать утвержденному плану и профилю железнодорожной линии. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.4. Железнодорожные станции, разъезды и обгонные пункты должны располагаться на горизонтальной площадке. В отдельных случаях допускается расположение их на уклонах не круче 0,0015, а в трудных топографических условиях проектирования (далее - трудные условия) - не круче 0,0025.  В особо трудных топографических условиях проектирования (далее - особо трудные условия) на разъездах и обгонных пунктах всех типов, на промежуточных железнодорожных станциях продольного или полупродольного типов, на которых не предусматриваются маневры и отцепки локомотива или вагонов от состава и разъединение соединенных поездов, допускаются уклоны круче 0,0025 в пределах станционной площадки. Допускаются также в особо трудных условиях уклоны круче 0,0025 при удлинении приемо-отправочных железнодорожных путей на существующих железнодорожных 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 раздельных пунктов на железнодорожных путях необщего пользования сохранять существующие уклоны, но не круче 0,010, с принятием мер по предупреждению самопроизвольного ухода вагонов или составов (без локомотива). **ОТМЕНЕН** |  |
| П.5. Для предотвращения самопроизвольного ухода вагонов или составов (без локомотива) за пределы полезной длины путей на железнодорожных станциях, разъездах и обгонных пунктах продольный профиль вновь построенных и реконструированных приемо-отправочных железнодорожных путей, на которых предусматриваются отцепка локомотивов от вагонов и производство маневровых операций, проектируется вогнутого (ямообразного) очертания с одинаковыми отметками высот по концам полезной длины путей.  В необходимых случаях для предупреждения самопроизвольного ухода вагонов на другие железнодорожные пути и маршруты приема, следования и отправления поездов должно предусматриваться, соответственно, устройство предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков, сбрасывающих стрелок, применение стационарных устройств для закрепления вагонов, которые должны соответствовать требованиям настоящих Правил, в том числе в отношении включения этих устройств в электрическую централизацию для контроля их положения.  Во всех случаях на железнодорожных станциях, разъездах и обгонных пунктах на уклонах должны быть обеспечены условия трогания с места поездов в пределах установленной нормы массы и условия удержания поездов вспомогательными тормозами локомотивов. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.6. Железнодорожные станции, разъезды и обгонные пункты, а также отдельные парки и вытяжные железнодорожные 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.  Кроме того, на железнодорожных путях необщего пользования допускается:  в трудных условиях размещение раздельных пунктов, отдельных парков и вытяжных железнодорожных путей на кривых радиусом не менее 500 м, а в особо трудных условиях - размещение раздельных пунктов, на которых не производится маневровая работа, на обратных кривых радиусом не менее 500 м;  сохранение в эксплуатации на раздельных пунктах парковых железнодорожных путей (не более 5) и вытяжных железнодорожных путей на кривых меньшего радиуса, но не менее предусмотренного нормами и правилами. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.7. Организация работ по инструментальной проверке плана и профиля железнодорожных путей, изготовлению соответствующей технической документации, а также составлению масштабных и схематических планов железнодорожных станций осуществляется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  Подразделения путевого хозяйства владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования должны иметь:  техническую документацию на обслуживаемые сооружения и устройства, а также нормы и правила;  масштабные и схематические планы железнодорожных станций, продольные профили всех главных и станционных железнодорожных путей и сортировочных горок, а подразделения владельца инфраструктуры и тех железнодорожных путей необщего пользования, где обращаются его локомотивы.  План и профиль главных и станционных железнодорожных путей подвергаются периодической инструментальной проверке в соответствии с требованиями настоящего пункта.  Продольные профили сортировочных горок, подгорочных и профилированных вытяжных железнодорожных путей на сортировочных, участковых, промежуточных и грузовых железнодорожных станциях, железнодорожных путей для скатывания вагонов с вагоноопрокидывателей проверяются не реже одного раза в три года, на остальном протяжении станционных железнодорожных путей всех железнодорожных станций и путей необщего пользования профиль проверяется не реже одного раза в десять лет. Продольный профиль главных железнодорожных путей на железнодорожных станциях и перегонах проверяется в период проведения реконструкции, капитального и среднего ремонта железнодорожных путей. По результатам проверок устанавливаются конкретные сроки производства работ по выправке профилей. Участки железнодорожного пути, на которых производятся работы, вызывающие изменение плана и профиля, проверяются после их окончания с представлением, соответственно, владельцу инфраструктуры, владельцу железнодорожных путей необщего пользования соответствующей документации.  При возведении на территории железнодорожных станций новых объектов, расширении или переносе существующих юридическое лицо (индивидуальный предприниматель), выполняющее такие работы, передает, соответственно, владельцу инфраструктуры, владельцу железнодорожных путей необщего пользования исполнительную документацию, определяющую привязку объекта к существующему развитию железнодорожной станции (отдельных объектов). **ОТМЕНЕН** |  |
| П.8. Ширина земляного полотна поверху на прямых участках железнодорожного пути общего и необщего пользования должна соответствовать верхнему строению железнодорожного пути. На существующих железнодорожных линиях до их реконструкции допускается ширина земляного полотна на однопутных железнодорожных линиях - не менее 5,5 м, двухпутных - не менее 9,6 м, а в скальных и дренирующих грунтах - на однопутных железнодорожных линиях - не менее 5,0 м, двухпутных - не менее 9,1 м. Минимальная ширина обочины земляного полотна поверху должна быть 0,4 м с каждой стороны железнодорожного пути.  На железнодорожных путях необщего пользования:  расстояние от оси железнодорожного пути до бровки отвала определяется в зависимости от высоты отвала, рода отвальных грунтов, типа и рода используемого железнодорожного подвижного состава и устанавливается владельцем железнодорожного пути необщего пользования;  расстояние от подошвы развала до оси ближайшего железнодорожного пути определяется в зависимости от высоты откоса и категории грунта и должно быть не менее 2,5 м;  расстояние от оси бровки уступа до оси железнодорожного пути при обработке уступов экскаваторами с верхней погрузкой должно быть не менее 2,5 м.  На кривых участках железнодорожного пути общего и необщего пользования радиусом менее 2000 м земляное полотно должно соответствовать нормам и правилам.  Для вновь строящихся железнодорожных линий и вторых железнодорожных путей, а также реконструируемых железнодорожных линий ширина земляного полотна поверху и параметры балластной призмы должны соответствовать требованиям норм и правил.  Бровка земляного полотна железнодорожного пути в местах разлива вод должна быть не менее чем на 0,5 м выше максимальной высоты наката волны при сильных ветрах.  Ширина плеча балластной призмы должна быть не менее 25 см для участков бесстыкового железнодорожного пути и 20 см - для участков звеньевого железнодорожного пути. При отступлениях от нормативной ширины балластной призмы на протяжении более 10 м на звеньевом железнодорожном пути в кривых со стороны наружной нити и на бесстыковом железнодорожном пути в прямых и кривых должны обеспечиваться меры безопасности движения поездов в зависимости от величин отступлений и температур воздуха.  Скорость движения поездов не должна превышать 60 км/ч:  для звеньевого железнодорожного пути при ширине плеча балластной призмы менее 20 см;  для бесстыкового железнодорожного пути при ширине плеча балластной призмы менее 25 см и ожидаемом повышении температуры рельса на 15 °C и более относительно температуры закрепления рельсовых плетей.  Верх балластной призмы должен располагаться:  - при деревянных шпалах и брусьях - ниже верха шпалы или бруса на 3 см;  - при железобетонных шпалах и брусьях - в одном уровне с верхом средней части шпал или брусьев. | П.46. Ширина земляного полотна <89> поверху на прямых участках железнодорожного пути общего и необщего пользования должна соответствовать верхнему строению железнодорожного пути. На существующих железнодорожных линиях до их реконструкции запрещается эксплуатация путей, на которых ширина земляного полотна на однопутных железнодорожных линиях менее 5,5 м, двухпутных - менее 9,6 м, а в скальных и дренирующих грунтах - на однопутных железнодорожных линиях - менее 5 м, двухпутных - менее 9,1 м. Минимальная ширина обочины земляного полотна поверху должна быть не менее 0,4 м с каждой стороны железнодорожного пути.  На железнодорожных путях необщего пользования:  расстояние от оси железнодорожного пути до бровки отвала определяется в зависимости от высоты отвала, рода отвальных грунтов, типа и рода используемого железнодорожного подвижного состава и устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожного пути необщего пользования;  расстояние от подошвы развала до оси ближайшего железнодорожного пути определяется в зависимости от высоты откоса и категории грунта и должно быть не менее 2,5 м;  расстояние от оси бровки уступа до оси железнодорожного пути при обработке уступов экскаваторами с верхней погрузкой должно быть не менее 2,5 м.  Бровка земляного полотна <90> железнодорожного пути в местах разлива вод сооружается не менее чем на 0,5 м выше максимальной высоты наката волны при сильных ветрах <91>.  Ширина плеча балластной призмы <92> должна быть не менее 250 мм для участков бесстыкового железнодорожного пути <93> и не менее 200 мм - для участков звеньевого железнодорожного пути. Значения параметров ширины балластной призмы при отступлениях от указанных значений на протяжении более 10 м на звеньевом железнодорожном пути в кривых со стороны наружной нити и на бесстыковом железнодорожном пути в прямых и кривых, требующие ограничения скорости или закрытия движения поездов, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| П.9. Номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 350 м и более - 1520 мм. Ширина колеи на более крутых кривых должна быть:  при радиусе от 349 до 300 м - 1530 мм;  при радиусе от 299 м и менее - 1535 мм.  На железнодорожных путях общего пользования, где комплексная замена рельсошпальной решетки не производилась, до их реконструкции допускается на прямых и кривых участках железнодорожного пути радиусом более 650 м номинальный размер ширины колеи - 1524 мм. В этих случаях 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 м и менее - 1540 мм.  Величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранений на прямых и кривых участках железнодорожного пути, не должны превышать по сужению -4 мм, по уширению +8 мм.  Порядок устранения отклонений, превышающих указанные значения, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  Ширина колеи менее 1512 мм и более 1548 мм не допускается. Ширина колеи бесстыкового железнодорожного пути на железобетонных шпалах, уложенных до 1996 года, разрешается не менее 1510 мм и не более 1548 мм. Нахождение и курсирование железнодорожного подвижного состава, предназначенного для использования на железнодорожных путях общего пользования, по железнодорожным путям, не соответствующим указанным нормам, не допускается.  На железнодорожных путях необщего пользования допускается сохранять до переустройства:  номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок рельсов на участках с деревянными шпалами на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 350 м и более - 1524 мм;  ширину колеи на более крутых кривых:  при радиусе от 349 м и менее - 1540 мм;  величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранений на прямых и кривых участках железнодорожного пути радиусом 350 м и более, не должны превышать по сужению -4 мм, по уширению +6 мм.  На строящихся, а также после проведения реконструкции и капитального ремонта железнодорожных путей номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 350 м и более должен быть - 1520 мм.  Величины неисправностей в геометрии рельсовой колеи, требующие ограничения скорости или закрытия движения, приведены в таблицах 1 - 4.  Таблица 1   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Уширение колеи при номинале, мм | | | | | Сужение колеи при номинале, мм | | | | | Требуемое ограничение скорости <2>, км/ч | | 1520 | 1524 | 1530 | 1535 | 1540 | 1520 | 1524 | 1530 | 1535 | 1540 |  | | более | | | | | | | | | |  | | 16 |  | - | - | - | 8 | - | - | - | - | 140/90 | | 20 | 16 | 12 | 11 | 6 | 8 | 12 | 12 | 15 | - | 120/90 | | 22 | 18 | 16 | 11 | 8 | 8 | 12 | 15 | 18 | 20 | 100/80 | | 24 | 20 | 16 | 11 | 8 | 8 | 12 | 15 | 18 | 20 | 60/60 | | 26 | 22 | 16 | 13 | 8 | 8 | 12 | 15 | 18 | 20 | 25/25 | | 28 | 24 | 18 | 13 | 8 | 8 <1> | 12 | 18 | 23 | 28 | движение прекращается |   <1> Для участков с железобетонными шпалами выпуска до 1996 года - 10 мм.  <2> Скорость движения поездов при отступлениях по ширине колеи (числитель - пассажирские поезда, знаменатель - грузовые).  Таблица 2   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | Уровень, мм <1> | Перекос, мм | Просадка, мм | Требуемое ограничение скорости <3>, км/ч | | более | | |  | | 20 | 16 | 20 | 120/90 | | 25 | 20 | 25 | 60/60 | | 30 | 25 | 30 | 40/40 | | 35 | 30 | 35 | 15/15 | | 50 | 50 | 45 | движение прекращается |   <1> Исключая участки, на которых отвод возвышения наружного рельса устроен в прямой.  <3> Скорость движения поездов при отступлениях по уровню, перекосам и просадкам, требующие ограничений скорости (числитель - пассажирские поезда, знаменатель - грузовые).  Таблица 3   |  |  |  | | --- | --- | --- | | Разность смежных стрел, измеряемых от середины хорды длиной 20 м, мм, при длине неровности пути | | Требуемое ограничение скорости <4>, км/ч | | Более 10 до 20 м включительно | Более 20 до 40 м включительно | | более | |  | | 25 | 35 | 120/90 | | 35 | 40 | 60/60 | | 40 | 50 | 40/40 | | 50 | 65 | 15/15 | | 65 | 90 (для путей необщего пользования 100) | движение прекращается |   <4> Скорость движения поездов при отступлениях в плане (числитель - пассажирские поезда, знаменатель - грузовые).  Таблица 4   |  |  |  | | --- | --- | --- | | Величина, мм | Скорость движения поездов при температуре воздуха <5>, км/ч | | | минус 25 °C и выше | минус 25 °C и ниже | | Более 1 до 2 включительно | 80 | 50 | | Более 2 до 4 включительно | 40 | 25 | | Более 4 до 5 включительно | 15 | 15 | | Более 5 | движение прекращается | |   <5> Скорость движения поездов по рельсовым стыкам, имеющим по рабочей грани головки рельсов вертикальные и горизонтальные ступеньки.  Переход от рельсов одного типа к рельсам другого типа осуществляется с использованием переходных рельсов или типовых переходных накладок.  При превышении допускаемого уклона отвода ширины колеи для установленной скорости, определяемого как средняя величина на базе 2 м, скорость должна уменьшаться до значений, соответствующих фактическому уклону отвода, вплоть до прекращения движения поездов.  Уклоны отвода ширины колеи допускаются не более:  0,0025 - при скоростях движения до 140 км/ч;  0,003 - 120 км/ч;  0,0035 - 100 км/ч;  0,004 - 80 км/ч;  0,0045 - 60 км/ч;  0,005 - 25 км/ч.  Не допускается эксплуатация железнодорожного пути при уклоне отвода ширины колеи более 0,005, в том числе при измерении на базе 1 м (при ручных промерах шаблоном), кроме железнодорожных путей 4 и 5 классов, уравнительных стыков, уравнительных приборов, глухих пересечений и одиночных стрелочных переводов измеряемой от стыка рамного рельса до корня остряков. Уклон отвода ширины колеи при ручных промерах измеряется как разность значений ширины колеи в точках через 2 м, уменьшенная на разность величин бокового износа в этих точках и деленная на 2000.  Уклон отвода ширины колеи диагностическими средствами измеряется на базе 2 м. | П.45. Номинальный размер ширины колеи на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 350 м и более должен быть 1520 мм. Номинальный размер ширины колеи на более крутых кривых должен быть:  при радиусе от 300 до 350 м - 1530 мм;  при радиусе менее 300 м - 1535 мм.  На железнодорожных путях общего пользования, где комплексная замена рельсошпальной решетки не производилась, допускается до их реконструкции на прямых и кривых участках железнодорожного пути радиусом 650 м и более, а для железнодорожных путей необщего пользования на прямых и кривых участках радиусом 350 м и более с деревянными шпалами номинальный размер ширины колеи - от 1520 до 1524 мм до их реконструкции. В этих случаях на более крутых кривых ширина колеи принимается:  при радиусе от 450 до 650 м - 1530 мм;  при радиусе от 350 до 450 м - 1535 мм;  при радиусе менее 350 м - 1540 мм.  Величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранений на прямых и кривых участках железнодорожного пути, не должны превышать по уширению +8 мм, по сужению -4 мм. Порядок устранения отклонений, превышающих указанные значения, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Движение закрывается на участках железнодорожного пути с шириной колеи менее 1512 мм и более 1548 мм.  **П. 47.** Значения параметров, характеризующих положение рельсовых нитей в профиле, плане, по уровню и по ширине колеи (далее - геометрия рельсовой колеи), требующих закрытия движения должны быть:  при отступлениях по уровню и перекосам на 50 мм и более, по отклонению рельсовых нитей по уровню, при одновременном отклонении левой и правой нитки (далее - просадка) на 45 мм и более;  при разности смежных стрел, измеряемых от середины хорды длиной 20 м при длине неровности пути от 10 до 20 м включительно превышающий 65 мм и более, а при длине неровности пути более 20 до 40 м включительно превышающей 90 мм и более (для путей необщего пользования на 100 мм и более);  по рельсовым стыкам, имеющим по рабочей поверхности <94> и (или) боковой грани <95> головки рельсов горизонтальные и вертикальные ступеньки более 5 мм. |
| П.10. Верх головок рельсов обеих нитей железнодорожного пути на прямых участках должен быть в одном уровне. Разрешается на прямых участках железнодорожного пути содержать одну рельсовую нить на 6 мм выше другой.  Владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования на кривых участках железнодорожного пути в зависимости от радиуса кривой и скоростей движения поездов устанавливается возвышение наружной рельсовой нити.  Длина переходной кривой должна составлять не менее 20 м.  Допускается устройство отводов возвышения без переходных кривых либо на протяжении прямой, либо 50% - на прямой и 50% на кривой (без соблюдения условия совпадения отводов возвышения и кривизны). При этом должны соблюдаться требования непревышения величины непогашенного ускорения 0,7 м/с2 и скорости его изменения 0,6 м/с3.  На линиях, на которых обращается пассажирский подвижной состав с улучшенными динамическими характеристиками, величина непогашенного ускорения может быть установлена более 0,7 м/с2 в соответствии с конструкторской документацией на подвижной состав и результатами проведенных испытаний.  Круговые кривые радиусом 4000 м и менее должны сопрягаться с прямыми участками переходными кривыми, кроме кривых на стрелочных переводах и случаев, предусмотренных ремонтной и эксплуатационной документацией.  Фактическое максимальное возвышение наружного рельса с учетом допусков на содержание должно составлять 150 мм. Величина возвышения наружной нити на стрелочных переводах должна быть не более 75 мм.  На перегонах многопутных линий головки рельсов всех путей, расположенных на общем земляном полотне, должны устраиваться на одном уровне. В процессе эксплуатации допускается разница в уровне головок рельсов на прямых участках пути не более 15 см, если иное не предусмотрено проектной документацией.  Постановка закрестовинных кривых должна производиться по ординатам. Радиусы закрестовинных кривых должны быть не менее 300 м на главных, приемо-отправочных и сортировочных путях, 200 м - на остальных станционных путях, но во всех случаях не менее радиусов переводных кривых стрелочных переводов.  На закрестовинных и переводных кривых стрелочных переводов не допускается понижение наружной нити по отношению к внутренней (обратного возвышения) более чем на 20 мм. При понижении наружной нити от 20 до 40 мм скорость движения по таким кривым устанавливается 15 км/ч, при понижении более 40 мм - движение прекращается.  Не допускается уклон отвода возвышения наружного рельса в кривых участках пути более 3,2 мм/м на всей длине переходной кривой или ее части длиной не менее 30 м. | П.48. Верх головок рельсов обеих нитей железнодорожного пути должен быть в одном уровне на прямых участках.  На прямых участках железнодорожного пути допускается содержание одной рельсовой нити, по уровню верха головки рельса, не требующее устранений, на 6 мм выше другой.  Владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) на кривых участках железнодорожного пути в зависимости от радиуса кривой и скоростей движения поездов устанавливается возвышение наружной рельсовой нити в соответствии с проектной, ремонтной или эксплуатационной документацией.  Величина непогашенного ускорения <98>, если иное не предусмотрено конструкторской документацией на железнодорожный подвижной состав, не должна превышать следующих значений:  при опрокидывании наружу кривой и расположения вагона на участке круговой кривой среднего радиуса 650 м - 0,7 м/с2 <99>;  при опрокидывании внутрь кривой и расположении вагона на участке круговой кривой среднего радиуса 300 м - 0,9 м/с2 <100>.  Скорость изменения величины непогашенного ускорения не должна превышать 0,6 м/с3.  На кривых участках пути независимо от радиуса кривой возвышение наружного рельса не должно превышать 150 мм. Величина возвышения наружной нити на стрелочных переводах <101> не должна превышать 75 мм.  На перегонах многопутных линий головки рельсов всех путей, расположенных на общем земляном полотне, должны устраиваться на одном уровне. В процессе эксплуатации разница на уровне поверхности катания головок рельсов на прямых участках пути должна составлять не более 150 мм в соответствии с проектной документацией.  Запрещается превышать величину уклона отвода возвышения наружного рельса в кривых участках пути более 3,2 мм/м на всей длине переходной кривой или ее части длиной не менее 30 м.  На закрестовинных и переводных кривых стрелочных переводов при понижении наружной нити по отношению к внутренней (обратного возвышения) более 40 мм движение запрещается. |
| П.11. Перечень особо крупных и наиболее важных сооружений и порядок контроля за ними, а также порядок контроля за деформирующимися или находящимися в сложных инженерно-геологических условиях участками земляного полотна устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  Мосты и тоннели по перечню, утвержденному, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, ограждаются контрольно-габаритными устройствами, оборудуются оповестительной сигнализацией и заградительными светофорами.  Владельцы инфраструктуры, владельцы железнодорожных путей необщего пользования формируют перечень мостов и тоннелей, которые ограждают контрольно-габаритными устройствами, а также оборудуют оповестительной сигнализацией и заградительными светофорами.  Все мосты классифицируются по грузоподъемности на основании норм и правил. | П.49. Для определения условий пропуска подвижного состава в зависимости от обращающихся и перспективных нагрузок все мосты должны быть проклассифицированы по грузоподъемности владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).  Мосты и тоннели по перечню, утвержденному владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), ограждаются контрольно-габаритными устройствами, оборудуют оповестительной сигнализацией <102> и заградительными светофорами <103> в соответствии с требованиями Федерального [закона](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=148719&date=28.07.2022) от 30 декабря 2009 г. N 384-ФЗ "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений" <104>. |
| П.12. Для контроля за состоянием железнодорожного пути и сооружений инфраструктуры применяются путеизмерительные вагоны и тележки, вагоны-дефектоскопы, дефектоскопные автомотрисы, дефектоскопные тележки, лаборатории по дефектоскопии, мостовые, тоннельные, путевые обследовательские, габарито-обследовательские, испытательные, ремонтно-обследовательско-водолазные станции.  Периодичность проверки железнодорожных путей, в том числе с учетом интенсивности движения, состояния железнодорожного пути и применяемых технических средств диагностики, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. | П.50. Порядок применения диагностических средств контроля состояния железнодорожного пути и сооружений инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с эксплуатационной документацией. |
| П.13. Рельсы и стрелочные переводы на железнодорожных 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 нормами и правилами.  Рельсы железнодорожного пути, как на прямых, так и на кривых участках должны иметь подуклонку 1/20 (наклон внутрь колеи относительно поверхности шпал), если иное не предусмотрено конструкцией железнодорожного пути.  При деревянных шпалах подуклонка рельсов должна обеспечиваться за счет металлических подкладок, а при железобетонных шпалах - за счет такой же подуклонки подрельсовой площадки на шпалах.  Подуклонка рельсов не должна быть меньше 1/60 и больше 1/12, а по внутренней рельсовой нити в кривых участках пути при возвышении наружной нити свыше 85 мм - соответственно 1/30 и 1/12, если иное не предусмотрено конструкцией железнодорожного пути. | П.51. Рельсы и стрелочные переводы на железнодорожных путях общего пользования и железнодорожных путях необщего пользования по мощности и состоянию должны соответствовать условиям их эксплуатации (грузонапряженности, осевым нагрузкам и скоростям движения поездов).  Рельсы железнодорожного пути (на прямых и в кривых участках) должны иметь установку с уклоном внутрь рельсовой колеи по отношению к верхней постели шпал (далее - подуклонка) 1/20 (наклон внутрь колеи относительно поверхности шпал), если иное не предусмотрено проектной документацией.  Подуклонка рельсов не должна быть меньше 1/60 и больше 1/12, а по внутренней рельсовой нити в кривых участках пути при возвышении наружной нити свыше 85 мм - соответственно меньше 1/30 и больше 1/12 и должны соответствовать проектной или эксплуатационной документации железнодорожного пути. |
| П.14. Стрелочные переводы на железнодорожных путях общего пользования должны иметь крестовины следующих марок:  на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях, по которым происходит движение пассажирских поездов, - 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 движения 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 железнодорожных путях грузового движения - не круче 1/9, симметричных крестовин - не круче 1/6;  на прочих железнодорожных путях - не круче 1/8, симметричных крестовин - не круче 1/4,5.  На железнодорожных путях необщего пользования допускается использование стрелочных переводов с крестовинами следующих марок:  на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях - не круче 1/9, симметричных крестовин - не круче 1/6;  на прочих железнодорожных путях - не круче 1/7, симметричных крестовин - не круче 1/4,5;  на подгорочных железнодорожных путях - не круче 1/9, симметричных - не круче 1/6.  Перед остряками всех противошерстных стрелочных переводов на главных железнодорожных путях общего пользования должны быть уложены отбойные брусья.  Применение вновь перекрестных стрелочных переводов и глухих пересечений допускается с разрешения, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.  Централизованные стрелки на железнодорожных путях общего пользования в зависимости от климатических и других условий оборудуются устройствами механизированной очистки или снеготаяния.  На каждом стрелочном переводе и глухом пересечении стрелка, крестовина, рельсовый путь между ними и примыкающие к ним рельсы должны быть одного типа.  Прилегание остряков и подвижных (поворотных) сердечников к подушкам стрелочных башмаков должно быть плотным. На отдельных брусьях зазор между подошвой остряка, подвижного (поворотного) сердечника и подушкой стрелочного башмака в пределах участка прилегания к рамному рельсу (усовику) не должен превышать 1 мм, а вне пределов - 2 мм. При зазоре между подошвой остряка, подвижного (поворотного) сердечника и подушкой стрелочного башмака 2 - 4 мм на двух и более брусьях в пределах участка прилегания к рамному рельсу (усовику) неисправность устраняется в первоочередном порядке, при большем просвете скорость устанавливается в соответствии с таблицей 5.  Таблица 5   |  |  | | --- | --- | | Величина зазора, мм | Скорость движения поездов <6>, км/ч | | Более 4 до 6 | 50 | | Более 6 до 8 | 25 | | Более 8 до 10 | 15 | | Более 10 | движение прекращается |   Скорость движения поездов по стрелочным переводам, имеющим зазор между подошвой остряка (подвижного сердечника) и подушкой башмака.  Примечание: при разных смежных измерениях скорость устанавливается по наибольшему измерению.  Прилегание остряков к рамным рельсам, а также подвижных (поворотных) сердечников к усовикам крестовины должно быть плотным. При наличии просвета между рабочей гранью упорных накладок и шейкой остряка (подвижного сердечника) более 4 мм на двух и более накладках скорость движения поездов устанавливается в соответствии с таблицей 6.  Таблица 6   |  |  | | --- | --- | | Просвет между рабочей гранью упорных накладок и остряка, мм | Скорость движения поездов <7>, км/ч | | Более 4 до 6 | 50 | | Более 6 до 8 | 25 | | Более 8 до 10 | 15 | | Более 10 | движение прекращается |   Скорость движения поездов по стрелочным переводам, имеющим зазор между рабочей гранью упорных накладок и шейкой остряка (подвижного сердечника).  Примечание: при разных смежных измерениях скорость устанавливается по наибольшему измерению.  Шаг остряка (расстояние между рабочей гранью головки рамного рельса и нерабочей гранью остряка), измеряемый против первой тяги, должен быть не менее 147 мм, если иное не предусмотрено конструкторской документацией на стрелочный перевод.  Расстояние между отведенным остряком и рамным рельсом должно обеспечивать проход колес без касания остряка. Для этого разность ширины колеи и величины желоба между остряком и рамным рельсом в конце строжки остряка не должна быть более 1458 мм.  Боковой износ рамных рельсов должен контролироваться у острия остряков и в изношенном месте и определяться как разность новой и изношенной ширины головки рельса на уровне 13 мм ниже поверхности катания головки рельса.  Боковой износ остряка должен контролироваться вне пределов боковой строжки и определяться как разность ширины новой и изношенной головок остряка на уровне 13 мм ниже поверхности катания головки рельса.  Взаимное положение остряков и рамных рельсов контролируется шаблоном положения остряка и рамного рельса. Измерение производится в контрольных точках: в острие остряка и на расстоянии 450 мм от него - для стрелок марки 1/22; 350 мм - для стрелок марки 1/18; 200 мм - для обыкновенных и симметричных стрелок марок 1/11 и 1/9; 120 мм - для симметричных стрелок марки 1/6 и перекрестных переводов марки 1/9. При наличии просвета между наклонной гранью шаблона и головкой рамного рельса на стрелочном переводе прекращается движение поездов в направлении от рамного рельса к крестовине.  Устройство переводных кривых на стрелочных переводах производится по ординатам. Отклонения от нормативных значений ординат на стрелочных переводах не должны превышать норм, указанных в таблице 7.  Таблица 7   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | Расположение стрелочного перевода на станционных путях | Отклонения от нормативных значений ординат <8>, мм | | | Ограничение скорости по боковому направлению при нарушении норм содержания, км/ч | | в сторону увеличения | в сторону уменьшения | разность отклонений в смежных точках | | Главные пути | 2 | 10 | 2 | 25 | | Приемо-отправочные | | Станционные (кроме главных и приемо-отправочных) | 4 | 15 | 4 | 15 | | Пути необщего пользования |   Допуски на устройство переводных кривых на стрелочных переводах по ординатам.  При наличии бокового износа рельсов разрешается содержать ординаты сверх указанных отклонений меньшими на величину бокового износа, но не более 5 мм. | П.52. Стрелочные переводы на железнодорожных путях общего пользования должны иметь крестовины <105> следующих марок:  на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях, по которым происходит движение пассажирских поездов, - не круче 1/11;  на перекрестных переводах и одиночных, являющихся продолжением перекрестных, - не круче 1/9;  стрелочные переводы, по которым пассажирские поезда проходят только по прямому пути перевода, допускаются крестовины марки не круче 1/9, при этом допускается отклонение движения пассажирских поездов на боковой путь <106> по стрелочным переводам марки 1/9, если замена таких переводов на марку 1/11 вызывает переустройство стрелочных горловин, осуществить которое в данное время не представляется возможным;  на приемо-отправочных железнодорожных путях грузового движения - не круче 1/9, симметричных крестовин - не круче 1/6;  на прочих железнодорожных путях - не круче 1/8, симметричных крестовин - не круче 1/4,5.  На железнодорожных путях необщего пользования допускается использование стрелочных переводов с крестовинами следующих марок:  на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях - не круче 1/9, симметричных крестовин - не круче 1/6;  на прочих железнодорожных путях - не круче 1/7, симметричных крестовин - не круче 1/4,5;  на подгорочных железнодорожных путях - не круче 1/9, симметричных - не круче 1/6.  На стрелочных переводах, глухих пересечениях <107> и примыкающих к ним путям запрещается укладка рельсов разного типа.  Расстояние между отведенным остряком и рамным рельсом должно обеспечивать проход колес без касания остряка. Разность ширины колеи и величины желоба между остряком и рамным рельсом в конце строжки остряка не должна быть более 1458 мм.  Вертикальный износ рамных рельсов, остряков <108>, усовиков и сердечников крестовин <109> и порядок их эксплуатации при превышении норм износа определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с проектной, эксплуатационной и ремонтной документацией.  Взаимное положение остряков и рамных рельсов контролируется средством измерений (далее - шаблон). Измерение производится в контрольных точках: в острие остряка и на расстоянии (450  10) мм от него - для стрелок марки 1/22; (350  10) мм - для стрелок марки 1/18; (200  10) мм - для обыкновенных и симметричных стрелок марок 1/11 и 1/9; (120  10) мм - для симметричных стрелок марки 1/6 и перекрестных переводов марки 1/9. При наличии просвета между наклонной гранью шаблона и головкой рамного рельса движение по стрелочному переводу в направлении от рамного рельса к крестовине запрещается.  При зазоре между подошвой остряка, подвижного (поворотного) сердечника и подушкой стрелочного башмака более 10 мм на двух и более брусьях в пределах участка прилегания к рамному рельсу (усовику) движение закрывается.  При наличии просвета между рабочей гранью упорных накладок и шейкой остряка (подвижного сердечника) более 10 мм на двух и более накладках, движение закрывается. |
| П.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 от острия до первой стрелочной тяги или подвижного сердечника глубиной более 3 мм, 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 железнодорожных путях - 200 мм и более;  на приемо-отправочных железнодорожных путях - 300 мм и более;  на прочих станционных железнодорожных 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 нормами и правилами.  На стрелочных переводах ширина колеи не должна быть более 1546 мм. | П.53. Запрещается эксплуатировать на железнодорожных путях общего и необщего пользования стрелочные переводы и глухие пересечения, у которых выявлена одна из следующих неисправностей:  1) разъединение стрелочных остряков и подвижных сердечников крестовин с тягами;  2) отставание остряка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм и более, измеряемое у остряка и сердечника тупой крестовины против первой тяги, у сердечника острой крестовины - в острие сердечника при запертом положении стрелки;  3) в противошерстном направлении <110> (от остряков до крестовины) при глубине выкрашивания остряка более 3 мм и длине выкрашивания;  4) на главных железнодорожных путях - 200 мм и более;  5) на приемо-отправочных железнодорожных путях - 300 мм и более;  6) на прочих станционных железнодорожных путях - 400 мм и более;  7) в пошерстном направлении <111> (от крестовины в сторону дефектного остряка) при выкрашивании остряка в сечении 0 - 20 мм, глубиной более 12 мм при длине выкрашивания остряка;  8) на главных железнодорожных путях - 200 мм и более;  9) на приемо-отправочных железнодорожных путях - 300 мм и более;  10) на прочих станционных железнодорожных путях - 400 мм и более;  11) при образовании цепочки из отдельных дефектов в общую длину дефекта включаются смежные дефекты, расположенные на расстоянии, меньшем длины наименьшего из 2 смежных дефектов;  12) понижение остряка против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 мм и более, измеряемое в сечении, где ширина головки остряка или подвижного сердечника поверху 50 мм и более;  13) расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм;  14) расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435 мм;  15) излом остряка или рамного рельса;  16) излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса);  17) разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше.  Запрещается эксплуатация стрелочных переводов с шириной колеи более 1546 мм и менее 1512 мм.  Порядок и технология измерения указанных параметров стрелочных переводов и глухих пересечений устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с учетом периодичности, указанной в [пункте 44](#Par372) Правил. |
| П.16. Рельсы и стрелочные переводы на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях должны проверяться с использованием вагонов-дефектоскопов, дефектоскопными тележками по графику (графикам), утвержденному, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования. Порядок пропуска поездов по рельсам и элементам стрелочных переводов, имеющих опасные дефекты (остродефектные), до их замены устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  Порядок пропуска поездов по дефектным рельсам и по стрелочным переводам, имеющим дефекты металлических частей, устанавливается в зависимости от степени опасности дефекта.  По остродефектным рельсам, с трещинами с выходом на поверхность без полного излома возможен пропуск поездов со скоростью движения не более 15 км/ч. По рельсам типа Р75 и Р65 с внутренними трещинами, не выходящими на поверхность, разрешается пропуск поездов со скоростью не более 25 км/ч.  По рельсам с поперечным изломом или выколом части головки без принятия специальных мер пропуск поездов не допускается. Если поезд остановлен у лопнувшего рельса (полный отказ), по которому согласно заключению работника по должности не ниже бригадира пути, а при его отсутствии - машиниста, возможно пропустить поезд, то по нему разрешается пропустить только один первый поезд со скоростью не более 5 км/ч.  По лопнувшему рельсу в пределах моста или тоннеля пропуск поездов во всех случаях запрещается. | П.54. Порядок пропуска железнодорожного подвижного состава по дефектным и остродефектным рельсам и по стрелочным переводам, имеющим дефекты металлических частей, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), содержащий меры, гарантирующие безопасность движения, и должен соответствовать требованиям Правил.  При изломе рельса в пределах моста или тоннеля движение запрещается, а на других участках железных дорог при изломе рельса меры, гарантирующие безопасность движения, в том числе запрещение движения, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| П.17. Укладка и снятие стрелочных переводов и глухих пересечений, станционных устройств для закрепления вагонов на железнодорожных станциях производятся по решению, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.  Вновь уложенные и переустроенные стрелочные переводы и глухие пересечения на железнодорожных станциях, сбрасывающие башмаки, сбрасывающие остряки, сбрасывающие стрелки, стационарные устройства для закрепления вагонов, стрелочные переводы на перегонах и соответствующие стрелочные переводы на железнодорожных путях общего и необщего пользования принимаются в эксплуатацию комиссией, назначаемой, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  Стрелочные переводы, соединяющие железнодорожные пути общего и необщего пользования, принимаются в эксплуатацию комиссией, состоящей из уполномоченных представителей владельца инфраструктуры и владельца железнодорожного пути необщего пользования. |  |
| П.18. Стрелочными контрольными замками должны быть оборудованы нецентрализованные стрелки на железнодорожных путях общего пользования:  расположенные на железнодорожных путях, по которым производится прием и отправление поездов, а также охранные;  ведущие на железнодорожные пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами);  ведущие на железнодорожные пути, предназначенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов;  ведущие в предохранительные и улавливающие тупики;  ведущие на железнодорожные 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 железнодорожным путям общего пользования;  ведущие в предохранительные и улавливающие тупики;  примыканий к главным железнодорожным путям на перегонах.  Стрелки и подвижные сердечники крестовин (кроме расположенных на горочных и сортировочных железнодорожных путях), в том числе централизованные и имеющие контрольные замки, должны быть оборудованы приспособлениями для возможности запирания их навесными замками. Эти приспособления должны обеспечивать (не допуская отставания на 4 мм и более) плотное прилегание остряка к рамному рельсу, подвижного сердечника крестовины к усовику | П.55. Стрелочными контрольными замками оборудуются стрелки нецентрализованные <112> на железнодорожных путях общего пользования <113>:  расположенные на железнодорожных путях, по которым производится прием и отправление поездов;  охранные стрелки;  ведущие на железнодорожные пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами <114> класса 1 (взрывчатыми материалами) (далее - опасные грузы класса 1 (ВМ);  ведущие на железнодорожные пути, предназначенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов;  ведущие в предохранительные и улавливающие тупики.  Контрольными стрелочными замками оборудуются стрелки нецентрализованные на железнодорожных путях необщего пользования:  примыканий к главным и приемо-отправочным железнодорожным путям <115> общего пользования;  ведущие в предохранительные и улавливающие тупики.  Стрелки и подвижные сердечники крестовин (кроме расположенных на горочных и сортировочных железнодорожных путях), в том числе централизованные <116> и имеющие контрольные замки, оборудуются приспособлениями для возможности запирания их навесными замками <117>. Эти приспособления должны обеспечивать (не допуская отставания на 4 мм и более) плотное прилегание остряка к рамному рельсу, подвижного сердечника крестовины к усовику. |
| П.19. Нецентрализованные стрелки должны быть оборудованы стрелочными указателями - освещаемыми, расположенными на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях, или неосвещаемыми, что указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.  При необходимости места установки устройств сбрасывания оборудуются указателями в соответствии с требованиями [пункта 62 приложения N 7](#Par4568) к настоящим Правилам.  управляемые из кабины локомотива или специального самоходного подвижного состава стрелки на железнодорожных путях необщего пользования должны быть оборудованы стрелочными указателями и по решению владельца железнодорожного пути необщего пользования могут быть освещаемыми или неосвещаемыми.  Стрелки, включенные в электрическую централизацию, и стрелки подгорочных горловин сортировочных парков указателями не оборудуются. | П.56. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) оборудует стрелки нецентрализованные стрелочными указателями в соответствии с эксплуатационной документацией в соответствии с [приложением N 1](#Par1412) к Правилам.  Дистанционно управляемые из кабины локомотива, мотор-вагонного или специального самоходного подвижного состава стрелки оборудуются стрелочными указателями (освещаемыми или неосвещаемыми) в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Стрелки, включенные в электрическую централизацию, и стрелки подгорочных горловин сортировочных парков указателями не оборудуются. |
| П.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 обеспечивается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Ремонт и техническое обслуживание имеющихся средств сигнализации, централизации и блокировки на этих устройствах обеспечиваются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.21. Пересечения железнодорожных путей общего и необщего пользования другими железнодорожными путями, трамвайными, троллейбусными линиями, автомобильными дорогами и городскими улицами должны осуществляться в соответствии со статьей 21 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, N 20, ст. 2251, N 30 (ч. I), ст. 3597, N 30 (ч. II), ст. 3616, N 49, ст. 5744; 2009, N 29, ст. 3582, N 39, ст. 4532, N 52 (ч. I), ст. 6427), нормами и правилами.  Открытие на действующих железнодорожных переездах железнодорожных путей общего пользования трамвайного и троллейбусного движения не допускается. Открытие на действующих железнодорожных переездах автобусного движения допускается в каждом отдельном случае с разрешения владельца инфраструктуры.  Места пересечений железнодорожных путей автомобильными дорогами в одном уровне и проезда под искусственными сооружениями устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. | П.59. Пересечения железнодорожных путей общего и необщего пользования другими железнодорожными путями, трамвайными, троллейбусными линиями, автомобильными дорогами и городскими улицами должны осуществляться в соответствии со [статьей 21](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=414748&date=28.07.2022&dst=100242&field=134) Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" <121>.  Места пересечений железнодорожных путей общего и необщего пользования на территориях предприятий специально обустроенными дорогами, предназначенными для обеспечения технологического процесса работы данного предприятия, содержатся, обслуживаются и оснащаются устройствами, обеспечивающими безопасность движения в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).  Порядок устройства, содержания и обслуживания, открытия и закрытия указанных пересечений устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| П.22. Все железнодорожные переезды, 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. **ОТМЕНЕН** | **Введен** П.60. Эксплуатация железнодорожных переездов осуществляется в соответствии с требованиями условий эксплуатации железнодорожных переездов <122>. |
| П.23. Железнодорожные переезды, оборудованные устройствами переездной сигнализации, извещающей водителей автотранспортных средств о подходе поезда, и железнодорожные переезды, не оборудованные устройствами переездной сигнализации, должны отвечать требованиям норм и правил.  Железнодорожные переезды, обслуживаемые дежурным по переезду, должны быть оборудованы устройствами поездной радиосвязи, телефонной связью с ближайшей железнодорожной станцией или постом, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, связью с диспетчером поездным.  Железнодорожные переезды инфраструктуры, обслуживаемые дежурным по переезду, могут оборудоваться устройствами заграждения переездов.  На отдельных охраняемых железнодорожных переездах железнодорожных путей необщего пользования допускается обслуживание одним дежурным по переезду двух или трех близко расположенных железнодорожных переездов, при условии хорошей видимости и оборудования их автоматическими шлагбаумами, управляемыми с одного поста.  Исправное содержание и работа переездной сигнализации, автоматических шлагбаумов, аппаратуры управления и контроля устройств заграждения железнодорожных переездов обеспечивается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. **ОТМЕНЕН** | **Введен** П.64. На железнодорожном пути на участках со скоростью движения поездов более 140 км/ч запрещается перекладка рельсов с боковым износом головки рельса с одной нити на другую или из кривых участков железнодорожного пути в прямые. |
| П.24. 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 нормативными правовыми актами в области безопасности дорожного движения. Перед железнодорожным переездом, не обслуживаемым дежурным по переезду, с неудовлетворительной видимостью со стороны подхода поездов должен устанавливаться дополнительный сигнальный знак "С". | **Введен** П.65. Стрелочные переводы, по которым осуществляется пропуск пассажирских поездов со скоростью от 140 до 250 км/ч включительно, оборудуются внешними замыкателями и стационарными устройствами очистки от снега и льда. |
| П.25. Дежурный по переезду должен обеспечивать безопасное движение поездов и автотранспортных средств на железнодорожном переезде, своевременно открывать и закрывать шлагбаум, подавать установленные сигналы и 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 железнодорожной станции и машинисту проходящего поезда, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, диспетчеру поездному. |  |
| П.26. Пересечения железнодорожных путей инженерными сооружениями, в том числе линиями связи, электропередачи, нефте-, газо-, продуктопроводами и другими наземными и подземными сооружениями, на стадии проектирования согласовываются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования. На таких пересечениях должны быть предусмотрены специальные предохранительные устройства или осуществлены меры, обеспечивающие безопасность и бесперебойность движения поездов. Проекты таких устройств должны быть согласованы, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. | П.61. Пересечения железнодорожных путей инженерными сооружениями, в том числе линиями связи, электропередачи, нефте-, газо-, продуктопроводами и другими наземными и подземными сооружениями, на стадии проектирования согласовываются владельцами указанных объектов с владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования). |
| П.27. Примыкание вновь строящихся железнодорожных путей необщего пользования к главным железнодорожным путям на перегонах железнодорожных путей общего пользования не допускается. Временная укладка и снятие стрелочных переводов на перегонах в связи со строительством вторых железнодорожных путей, производством работ по реконструкции и капитальному ремонту сооружений и устройств, строительством новых раздельных пунктов осуществляются в каждом отдельном случае с разрешения, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.  При переводе на консервацию раздельного пункта решение о сохранении или закрытии примыкания на перегоне железнодорожного пути необщего пользования принимает, соответственно, владелец инфраструктуры, владелец железнодорожного пути необщего пользования с обеспечением обслуживания технических средств.  Прекращение работы раздельного пункта по пассажирским и грузовым операциям осуществляется только после закрытия их для выполнения указанных операций. | П.62. Запрещается примыкание проектируемых и вновь строящихся железнодорожных путей необщего пользования к главным железнодорожным путям на перегонах железнодорожных путей общего пользования. Временная укладка и снятие стрелочных переводов на перегонах в связи со строительством вторых железнодорожных путей, производством работ по реконструкции и капитальному ремонту сооружений и устройств, строительством новых раздельных пунктов осуществляются по согласованию с владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) и в соответствии с проектной документацией.  При переводе на консервацию раздельного пункта решение о сохранении или закрытии примыкания на перегоне железнодорожного пути необщего пользования принимает владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования).  Прекращение работы раздельного пункта по пассажирским и грузовым операциям осуществляется после закрытия их для выполнения указанных операций. |
| П 28. В местах пересечения железнодорожных путей в одном уровне, а также примыкания железнодорожных линий, железнодорожных путей необщего пользования и соединительных железнодорожных путей к главным железнодорожным путям железнодорожного транспорта общего пользования, на перегонах и железнодорожных станциях должны располагаться предохранительные тупики или охранные стрелки.  Места примыкания железнодорожных путей необщего пользования и соединительных железнодорожных путей к приемо-отправочным и другим станционным железнодорожным путям общего пользования и необщего пользования для предотвращения самопроизвольного выхода железнодорожного подвижного состава на железнодорожную станцию или перегон должны иметь соответствующие устройства: предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие башмаки, сбрасывающие остряки 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.  При проектировании и строительстве перегонов, имеющих затяжные спуски, а также на железнодорожных станциях, ограничивающих такие перегоны, должны быть предусмотрены улавливающие тупики.  Разводные мосты должны быть ограждены с обеих сторон предохранительными тупиками либо сбрасывающими башмаками или сбрасывающими стрелками. | П.63. В местах пересечения железнодорожных путей в одном уровне и в местах примыкания железнодорожных линий, железнодорожных путей необщего пользования и соединительных железнодорожных путей к главным железнодорожным путям общего пользования, на перегонах и железнодорожных станциях должны располагаться предохранительные тупики или охранные стрелки.  Места примыкания действующих железнодорожных путей необщего пользования, соединительных железнодорожных путей, объединяющих несколько путей необщего пользования, к приемо-отправочным и другим станционным железнодорожным путям общего и необщего пользования для предотвращения самопроизвольного выхода железнодорожного подвижного состава на железнодорожную станцию или перегон должны быть оборудованы владельцами примыкающих железнодорожных путей необщего пользования одним из соответствующих устройств: предохранительный тупик, охранная стрелка, сбрасывающий башмак, сбрасывающий остряк или сбрасывающая стрелка. Если в местах примыкания к приемо-отправочным и другим станционным железнодорожным путям имеются существующие устройства, указанные в настоящем пункте (в том числе владельца инфраструктуры), дополнительно оборудовать места примыкания путей необщего пользования не требуется.  Полезная длина предохранительных тупиков должна быть не менее 50 м.  Допускается эксплуатация предохранительных тупиков полезной длиной менее 50 метров до проведения реконструкции данных путей.  При проектировании и строительстве перегонов, имеющих затяжные спуски, и на железнодорожных станциях, ограничивающих такие перегоны, должны быть предусмотрены улавливающие тупики.  Разводные мосты должны быть ограждены с обеих сторон предохранительными тупиками либо сбрасывающими башмаками или сбрасывающими стрелками. |
| П.29. Стрелочные переводы, укладываемые на перегонах двухпутных железнодорожных линий, должны быть пошерстными для поездов, следующих по правильному железнодорожному пути.  В исключительных случаях, при трудных подходах примыкающих железнодорожных путей с разрешения, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования может допускаться укладка противошерстных стрелочных переводов. |  |
| П.30. Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожного пути необщего пользования устанавливают:  у главных железнодорожных путей сигнальные и путевые знаки;  у стрелочных переводов и в других местах соединения железнодорожных путей предельные столбики.  При необходимости для обозначения 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, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования с правой стороны по направлению движения, а путевые - с правой стороны по счету километров на расстоянии не менее 3100 мм от оси крайнего железнодорожного пути.  В выемках (кроме скальных) и на выходах из них путевые и сигнальные знаки устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования 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 железнодорожного пути. Перечень таких выемок устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. 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 железнодорожных путей составляет 4100 мм. На существующих станционных железнодорожных путях, по которым не обращается железнодорожный подвижной состав, построенный по габариту Т, разрешается сохранить расстояние 3810 мм. На перегрузочных железнодорожных путях с суженным междупутьем предельные столбики устанавливаются в том месте, где ширина междупутья достигает 3600 мм.  На кривых участках железнодорожного пути эти расстояния должны быть увеличены в соответствии с нормами и правилами.  Сигнальные, путевые и особые путевые знаки должны соответствовать требованиям, установленным [приложением N 7](#Par3581) к настоящим Правилам. | П.66. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с [приложением N 1](#Par1412) к Правилам обеспечивает установку:  сигнальных и путевых знаков <123> у главных железнодорожных путей;  предельных столбиков стрелочных переводов.  Для обозначения границ железнодорожной полосы отвода железнодорожных путей общего и необщего пользования, для обозначения на поверхности земли скрытых сооружений земляного полотна устанавливаются особые путевые знаки в порядке, определяемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  На электрифицированных участках запрещается устанавливать сигнальные и путевые знаки на опорах контактной сети, на которых установлены светофорные головки, комплектные трансформаторные подстанции, разъединители и разрядники контактной сети.  Предельные столбики устанавливаются посередине междупутья в месте, где расстояние между осями сходящихся железнодорожных путей составляет не менее 4100 мм. На существующих станционных железнодорожных путях, по которым не обращается железнодорожный подвижной состав, построенный по габариту Т <124>, разрешается сохранить расстояние не менее 3810 мм. На перегрузочных железнодорожных путях с суженным междупутьем предельные столбики устанавливаются в месте, где ширина междупутья составляет не менее 3600 мм.  Сигнальные, путевые и особые путевые знаки должны соответствовать требованиям, установленным [приложением N 1](#Par1412) к Правилам. |
| П.31. Основные требования к исправлению пути на пучинах:  постоянный контроль за местом образования пучинного горба (впадины);  своевременное устройство отводов от вершины пучинного горба;  обеспечение безопасности движения поездов при производстве работ по устройству отводов от пучинных горбов.  Участки железнодорожного пути, на которых предполагается укладка пучинных подкладок, должны быть заблаговременно (до замерзания балласта) подготовлены для исправления пучин (заменены дефектные и подтесанные шпалы, изломанные подкладки, дефектные костыли, подрезан балласт под подошвой рельса с целью обеспечения зазора 3 см между поверхностью балласта и подошвой рельса).  При исправлении железнодорожного пути на пучинах должны соблюдаться следующие правила:  уклоны отводов от пучинных горбов должны быть не круче приведенных в таблице 8 настоящего Приложения;  между концами отводов двух смежных пучинных горбов должна устраиваться разделительная площадка параллельно элементу профиля пути длиной не менее 10 м;  при длине разделительной площадки менее 10 м пучинные подкладки должны укладываться на всем протяжении между горбами с соблюдением уклонов, указанных в таблице 8 настоящего Приложения;  конец отвода от пучинного горба должен располагаться на расстоянии не менее 10 м от перелома профиля, если это условие нельзя обеспечить, устраивается участок длиной не менее 10 м со средним уклоном между двумя смежными уклонами проектного профиля пути.  При исправлении пучины на стрелочном переводе в пределах рамных рельсов и крестовины устраивается площадка на протяжении переводной кривой, перед рамными рельсами и за крестовиной отвод устраивается с уклоном 0,001.  Таблица 8   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | Скорость движения поездов, км/ч | Уклоны отводов на расстоянии от горба в обе стороны <9>, мм/м | | | | до 5 м | более 5 м | на всем протяжении | | 60 и менее | 2 | 3 | - | | 61 - 80 | 1,5 | 2,5 | - | | 81 - 100 | 1 | 2 | - | | 101 - 120 | - | - | 0,8 | | 121 - 140 | - | - | 0,7 |   Номинальные уклоны отводов (по обеим нитям) при исправлении пути на пучинах.  Для исправления пути на пучинах, на участках с костыльным скреплением применяются пучинные подкладки (таблица 9), изготовляемые из дерева, полимерных или других материалов.  Таблица 9   |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Наименование подкладок | Размеры пучинных подкладок, мм | | | | | | Длина | | Ширина | | Толщина пучинных подкладок | | Р75 и Р65 | Р50 и Р43 | Р75, Р65, Р50 | Р43 | | Карточки | по длине металлической подкладки | | 170 | 160 | 1; 1,5; 3; 5; 8; 10; 15; 20; 25 | | Башмаки | 400 | 350 | 170 | 160 | 25; 30; 40; 50 | | Нашпальники короткие | 500 | 450 | 170 | 160 | 50; 60; 70; 80; 90 | | Нашпальники полусквозные | 800 | 800 | 170 | 160 | 50; 60; 70; 80; 90; 100; 110 | | Нашпальники сквозные | 2400 | 2400 | 170 | 160 | 50; 60; 70; 80; 90; 100; 110 | | П.67. Порядок содержания участка железнодорожного пути в местах морозного пучения грунтов <125> (далее - пучина) устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных пути путей необщего пользования).  Основными требованиями к исправлению железнодорожного пути на пучинах являются:  проведение контрольных мероприятий за местом образования пучины;  устройство отводов от вершины пучины;  обеспечение безопасности движения поездов при производстве работ по устройству отводов от пучин.  Участки железнодорожного пути, на которых предполагается укладка пучинных подкладок, должны быть заблаговременно (до замерзания балласта) подготовлены для исправления пучин (заменены дефектные и подтесанные шпалы, изломанные подкладки, дефектные костыли, подрезан балласт под подошвой рельса <126> с целью обеспечения зазора не менее 30 мм между поверхностью балласта и подошвой рельса).  При исправлении железнодорожного пути на пучинах должны соблюдаться следующие правила:  уклоны отводов от пучин должны быть не круче номинальных уклонов отводов (по обеим нитям) при исправлении пути на пучинах, приведенных в [таблице N 1](#Par602);  между концами отводов двух смежных пучин должна устраиваться разделительная площадка параллельно элементу профиля пути длиной не менее 10 м;  при длине разделительной площадки менее 10 м пучинные подкладки должны укладываться на всем протяжении между пучинами с соблюдением уклонов, указанных в [таблице N 1](#Par602);  конец отвода от пучины должен располагаться на расстоянии не менее 10 м от перелома профиля, если это условие нельзя обеспечить, устраивается участок длиной не менее 10 м со средним уклоном между двумя смежными уклонами проектного профиля пути.  Таблица N 1  Номинальные уклоны отводов (по обеим нитям) при исправлении  пути на пучинах   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | Скорость движения поездов, км/ч | Уклоны отводов на расстоянии от горба в обе стороны, мм/м | | | | | до 5 м | более 5 м | на всем протяжении | | 60 и менее | 2,0 | 3,0 | - | | более 60 до 80 включительно | 1,5 | 2,5 | - | | более 80 до 100 включительно | 1,0 | 2,0 | - | | более 100 до 120 включительно | - | - | 0,8 | | более 120 до 140 включительно | - | - | 0,7 |   При исправлении пучины на стрелочном переводе в пределах рамных рельсов и крестовины устраивается площадка на протяжении переводной кривой, перед рамными рельсами и за крестовиной отвод устраивается с уклоном 0,001. |
| П.32. Требования к эксплуатации верхнего строения пути.  В стыках рельсов при их укладке должны оставляться зазоры для того, чтобы при изменении температуры воздуха рельсы могли изменять свою длину.  По условию боковой устойчивости звеньевого пути в летнее время не допускается наличие более двух подряд слитых (нулевых) зазора при рельсах длиной 25 м и более, четырех - при рельсах длиной 12,5 м, за исключением случаев, когда зазоры являются номинальными (таблица 10).  Таблица 10   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | Номинальная величина стыкового зазора <10>, мм | Температура рельсов, °C, для климатических регионов с годовой амплитудой температуры рельсов (T) <\*> | | | | | T > 100 °C | T = 90 - 100 °C | T < 90 °C | | длина рельсов 25 м | | | | | | 0 | выше 30 | выше 40 | выше 50 | | 1,5 | 30 - 25 | 40 - 35 | 50 - 45 | | 3,0 | 25 - 20 | 35 - 30 | 45 - 40 | | 4,5 | 20 - 15 | 30 - 25 | 40 - 35 | | 6,0 | 15 - 10 | 25 - 20 | 35 - 30 | | 7,5 | 10 - 5 | 20 - 15 | 30 - 25 | | 9,0 | 5 - 0 | 15 - 10 | 25 - 20 | | 10,5 | от 0 до -5 | 10 - 5 | 20 - 15 | | 12,0 | от -5 до -10 | 5 - 0 | 15 - 10 | | 13,5 | от -10 до -15 | от 0 до -5 | 10 - 5 | | 15,0 | от -15 до -20 | от -5 до -10 | 5 - 0 | | 16,5 | от -20 до -25 | от -10 до -15 | от 0 до -5 | | 18 | от -25 до -30 | от -15 до -20 | от -5 до -10 | | 19,5 | от -30 до -35 | от -20 до -25 | от -10 до -15 | | 21,0 | от -35 до -40 | от -25 до -30 | от -15 до -20 | | 22,0 | ниже -40 | ниже -30 | ниже -20 | | длина рельсов 12,5 м | | | | | | 0 | выше 55 | выше 60 | выше 65 | | 1,5 | 55 - 45 | 60 - 50 | 65 - 55 | | 3,0 | 45 - 35 | 50 - 40 | 55 - 45 | | 4,5 | 35 - 25 | 40 - 30 | 45 - 35 | | 6,0 | 25 - 15 | 30 - 20 | 35 - 25 | | 7,5 | 15 - 5 | 20 - 10 | 25 - 15 | | 9,0 | от +5 до -5 | 10 - 0 | 15 - 5 | | 10,5 | от -5 до -15 | от 0 до -10 | от +5 до -5 | | 12,0 | от -15 до -25 | от -10 до -20 | от -5 до -15 | | 13,5 | от -25 до -35 | от -20 до -30 | от -15 до -25 | | 15,0 | от -35 до -45 | от -30 до -40 | от -25 до -35 | | 16,5 | от -45 до -55 | от -40 до -50 | от -35 до -45 | | 18 | ниже -55 | ниже -50 | ниже -45 |   Номинальные величины зазоров в рельсовых стыках по климатическим регионам (при диаметре отверстий в рельсах 36 мм).  Зазор в стыке, находящемся на противоположном от изолирующего стыка конца рельса, должен быть не менее 3 мм, а при низких температурах - не превышать 18 мм при диаметре отверстий в рельсах 36 мм и 20 мм при диаметре отверстий 40 мм.  При превышении конструктивной величины зазоров в стыках их регулировка или разгонка должна выполняться в первоочередном порядке (в течение 3 дней). До производства работ по регулировке зазоров скорости поездов должны быть не более приведенных в таблице 11.  Таблица 11   |  |  | | --- | --- | | Величина стыкового зазора, мм (при диаметре отверстий в рельсах 36 мм) <\*> | Скорость движения поездов <11>, км/ч | | Более 24 до 26 | 100 | | Более 26 до 30 | 60 | | Более 30 до 35 | 25 | | Более 35 | движение прекращается |   <\*> При диаметре отверстий в рельсах 40 мм нормы увеличиваются на 2 мм.  <11> Скорость движения поездов при величине стыкового зазора.  При отсутствии одного стыкового болта на конце рельса при четырехдырных накладках (или двух при шестидырных накладках) скорость движения поездов ограничивается до 25 км/ч. При отсутствии всех болтов на конце рельса движение поездов прекращается.  При изломе одной стыковой накладки движение поездов прекращается.  Для предотвращения продольного перемещения (угона) рельсов под проходящими поездами при костыльном скреплении на рельсы устанавливаются пружинные противоугоны в соответствии с ремонтной документацией.  Расстояния между осями шпал должны соответствовать эпюре шпал, отклонения от эпюрных значений на главных путях допускаются не более 8 см при деревянных шпалах и 4 см - при железобетонных шпалах.  Допустимые скорости движения в зависимости от наличия дефектных, не обеспечивающих нормативных параметров содержания геометрии рельсовой колеи, шпал, брусьев мостовых или брусьев стрелочных переводов определяются в соответствии с таблицей 12.  Таблица 12   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | План линии | Тип рельсов | Число дефектных, не обеспечивающих нормативных параметров содержания геометрии рельсовой колеи, шпал и/или брусьев в кусте | Скорость движения поездов <12>, км/ч | | Прямые и кривые радиусом 650 м и более | Р50 и легче | 3 | 40 | | 4 | 25 | | 5 и более | 15 или движение прекращается <\*> | | Р65; Р75 | 4 | 40 | | 5 | 25 | | 6 и более | 15 или движение прекращается <\*> | | Кривые радиусом менее 650 м | Р50 и легче | 3 | 25 | | 4 и более | 15 или движение прекращается <\*> | | Р65; Р75 | 4 | 25 | | 5 и более | 15 или движение прекращается <\*> |   <\*> Движение прекращается, если ширина колеи превышает 1545 мм или на трех и более шпалах (брусьях) подошва рельсов выходит из реборд подкладок с наружной стороны колеи.  <12> Скорость движения поездов в зависимости от количества дефектных, не обеспечивающих нормативных параметров содержания геометрии рельсовой колеи, шпал и/или брусьев мостовых или стрелочных переводов.  В зоне острия остряков стрелочных переводов не допускается наличие более двух расположенных подряд дефектных, не обеспечивающих нормативных параметров содержания геометрии рельсовой колеи, брусьев.  При обнаружении на звеньевом пути зазоров между рельсом и подкладкой, при которых подошва рельса оказывается выше реборд подкладок с наружной стороны, скорость движения поездов ограничивается:  на 3 шпалах (брусьях) подряд - 60 км/ч на прямых участках (исключая подходы к мостам и тоннелям), 25 км/ч - на кривых участках железнодорожного пути, на подходах к мостам и тоннелям протяжением 200 м при длине мостов и тоннелей от 25 до 100 м и по 500 м - при длине мостов и тоннелей более 100 м;  на 4 шпалах (брусьях) - до 40 км/ч на прямых, на кривых, а также на прямых, на подходах к мостам и тоннелям прекращается движение поездов;  на 5 шпалах (брусьях) движение поездов прекращается.  В зависимости от доли дефектных узлов скреплений, не обеспечивающих нормативных параметров содержания геометрии рельсовой колеи, скорости движения должны быть:  более 15% - не более 120 км/ч;  более 20% - не более 100 км/ч;  более 30% - не более 80 км/ч;  более 40% - не более 60 км/ч;  более 50% - не более 25 км/ч.  Поверхность балластной призмы должна периодически очищаться, не допуская образования выплесков. В зависимости от доли протяжения пути на километре с выплесками (состояния балласта) скорости движения должны быть:  более 5% - не более 120 км/ч;  более 7% - не более 100 км/ч;  более 10% - не более 80 км/ч;  более 15% - не более 60 км/ч;  более 20% - не более 40 км/ч";  более 30% - не более 25 км/ч". | П.68. Эксплуатация верхнего строения пути <127> осуществляется при соблюдении следующих требований к верхнему строению пути:  1) зазор в стыке, находящемся на противоположном от изолирующего стыка конца рельса, должен быть не менее 3 мм;  2) при величине зазора более 35 мм с диаметром отверстий в рельсах 36 мм и величине зазора более 38 мм с диаметром отверстий в рельсах 40 мм движение закрывается;  3) при величинах зазоров, не соответствующих нормативным параметрам и не требующих закрытия движения до производства работ по их регулировке, допускаемые скорости поездов устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с обеспечением требований безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;  4) при изломе одной стыковой накладки движение поездов прекращается;  5) расстояния между осями шпал должны соответствовать проектной (для вновь строящихся и реконструируемых линий), ремонтной или эксплуатационной документации;  6) отклонения от нормативных значений на главных железнодорожных путях общего и необщего пользования допускаются не более 80 мм при деревянных шпалах и не более 40 мм - при железобетонных шпалах.  Допустимые скорости движения в зависимости от наличия дефектных (негодных) деревянных шпал, негодных узлов скреплений переводных и мостовых брусьев устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  В зоне острия остряков стрелочных переводов запрещается наличие более двух расположенных подряд дефектных брусьев, не обеспечивающих параметров содержания геометрии рельсовой колеи.  При обнаружении на звеньевом пути зазоров между рельсом и подкладкой, при которых подошва рельса оказывается выше реборд подкладок <128> с наружной стороны:  на 4 шпалах (брусьях) на прямых, на подходах к мостам и тоннелям движение закрывается;  на 5 шпалах (брусьях) движение закрывается.  При наличии дефектов рельсовой колеи, не соответствующих проектной (для вновь строящихся и реконструируемых линий), ремонтной документации и не требующих закрытия движения поездов по участку, скорости движения устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с учетом эксплуатационной документации. |
| П.33. Требования к верхнему строению железнодорожного пути на мостах и в тоннелях.  Железнодорожный путь в тоннелях и на подходах к ним на протяжении не менее 200 м используется как на балласте, так и на безбалластном мостовом полотне. Толщина балластного слоя под шпалой должна быть не менее 25 см, до реконструкции тоннеля допускается не менее 15 см.  Ширина плеча балластной призмы в прямых и в кривых участках железнодорожного пути радиусом 600 м и более должна быть не менее 25 см, в кривых радиусом менее 600 м должна быть не менее 35 см.  Должны быть оборудованы контруголками или контррельсами:  - мосты с ездой на балласте (кроме путепроводов), имеющие полную длину более 50 м или расположенные в кривых участках железнодорожного пути радиусом менее 600 м;  - путепроводы с ездой на балласте при полной длине сооружений более 25 м, а также при расположении их в кривых участках железнодорожного пути радиусом менее 1000 м;  - мосты и путепроводы с ездой на металлических или деревянных поперечинах (мостовых брусьях), безбалластных железобетонных плитах при длине мостового полотна более 5 м или расположенные в кривых участках железнодорожного пути радиусом менее 1000 м;  - участки железнодорожного пути, расположенные под путепроводами и пешеходными мостами с опорами стоечного типа при расстоянии от оси пути до грани опоры менее 3 м, а также двухпутные тоннели.  На многопутных мостах при наличии сплошного балластного корыта контруголки (контррельсы) допускается укладывать только на крайних путях. **ОТМЕНЕН** | П.69. Верхнее строение железнодорожного пути на мостах, в тоннелях и на подходах к ним должно соответствовать проектной (для вновь строящихся и реконструируемых мостов и тоннелей), ремонтной или эксплуатационной документации.  Толщина балластного слоя под шпалой должна быть не менее 250 мм, до реконструкции тоннеля должна - не менее 150 мм. |
| П.34. Осмотру и проверке железнодорожного пути, сооружений и устройств подлежат все элементы железнодорожного пути (верхнее строение, земляное полотно, искусственные сооружения, путевые устройства, рельсовые цепи, переезды, полоса отвода).  Владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования определяются виды, периодичность, порядок проведения и оформления осмотров и проверок железнодорожного пути и сооружений.  Задачами осмотров и проверок являются:  определение соответствия фактического технического состояния элементов железнодорожного пути, его сооружений и устройств скоростям и нагрузкам, которые установлены для проверяемого участка;  выявление неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов с установленными скоростями и принятие мер по их устранению;  оценка качества содержания железнодорожного пути, стрелочных переводов, искусственных сооружений, земляного полотна и других устройств по каждому километру, объекту (при весеннем и осеннем осмотрах железнодорожного пути). **ОТМЕНЕН** |  |
| П.35. Владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования устанавливается перечень инструмента строгого учета, порядок его клеймения, учета и хранения, получения и выдачи.  В случае пропажи инструмента строгого учета владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования составляется акт и уведомляются органы внутренних дел. | П.70. Перечень инструмента строгого учета, порядок его учета и хранения, получения и выдачи, а также порядок нанесения клейма с целью учета устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| Приложение N 1к Технической эксплуатации  сооружений и устройствпутевого хозяйства  ПРАВИЛА НАЗНАЧЕНИЯ И ПРОВЕДЕНИЯ РЕМОНТОВ И ПЛАНОВО-ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНОЙ ВЫПРАВКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ  ОТМЕНЕН |  |
| Приложение N 2 к Правилам технической  эксплуатации железных дорог Российской Федерации  ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ  **ОТМЕНЕН** |  |
| Приложение N 3 к Правилам технической  эксплуатации железных дорог Российской Федерации  ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ УСТРОЙСТВ СИГНАЛИЗАЦИИ, ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ И БЛОКИРОВКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА | VI. Системы и устройства железнодорожной автоматики  и телемеханики |
| П.1. Сигналы служат для обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также для четкой организации движения поездов и маневровой работы.  Сигнал подлежит безусловному выполнению. Работники железнодорожного транспорта должны использовать все возможные средства для выполнения требования сигнала.  Проезд светофора с запрещающим сигналом не допускается.  В сигнализации, связанной с движением поездов и маневровой работой, применяются следующие основные сигнальные цвета: зеленый, желтый, красный, лунно-белый и синий.  В настоящем Приложении употребляются следующие значения сигналов светофоров:  "светофор закрыт" - на светофоре горит красный или синий огонь;  "светофор открыт" - на светофоре горит (непрерывно или в мигающем режиме) зеленый, желтый, лунно-белый огонь или их сочетание.  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 поезда.  Проследование закрытого, в том числе с непонятным показанием или погасшего светофора, допускается в соответствии с порядком, установленным [Инструкцией](#Par3581) по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации. | П.71. Сигнальные приборы железнодорожного транспорта <129> (далее - сигналы) предназначены для обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, для четкой организации движения поездов и маневровой работы.  Требования сигналов являются обязательными к выполнению работниками железнодорожного транспорта. |
| П.2. В зоне видимости сигналов не должны находиться объекты и конструкции, в том числе огни всех цветов, мешающие восприятию сигналов и искажающие сигнальные показания. | **Введен** П.72. На железнодорожном транспорте светофоры и семафоры применяются в качестве постоянных сигнальных устройств, в соответствии с [приложением N 1](#Par1412) к Правилам |
| П.3. На железнодорожном транспорте применяются сигналы, установленные в [приложении N 7](#Par3581) к Правилам.  Применение сигнальных цветов и скорость проследования сигнальных показаний установлены в [приложении N 7](#Par3581) к Правилам.  На железнодорожном транспорте в качестве постоянных сигнальных приборов применяются светофоры.  На отдельных участках железнодорожных путей общего и необщего пользования могут использоваться семафоры впредь до замены их на светофоры. Порядок применения семафоров установлен в [главе XI приложения N 7](#Par5161) к Правилам. | **Введен** П.73. Места установки светофоров определяются комиссией при проектировании систем автоматики и телемеханики, назначаемой владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), и в условиях эксплуатации должны соответствовать выполненному проекту оборудования перегонов и станций системами железнодорожной автоматики и телемеханики. |
| П.4. Красные, желтые и зеленые сигнальные огни светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках железнодорожного пути общего пользования должны быть днем и ночью отчетливо различимы из кабины управления подвижной единицей на расстоянии не менее 1000 м. На кривых участках железнодорожного 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 сокращение расстояния видимости, но не менее 200 м.  На железнодорожных путях необщего пользования сигнальные огни светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках железнодорожного пути должны быть днем и ночью отчетливо различимы из кабины управления подвижной единицей на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и установленной скорости движения, а въездной и технологической сигнализации - не менее 50 м.  Показания выходных и маршрутных светофоров главных железнодорожных путей должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 м, выходных и маршрутных светофоров боковых железнодорожных путей, пригласительных сигналов и маневровых светофоров - на расстоянии не менее 200 м, а показания маршрутных указателей - на расстоянии не менее 100 м.  Показания повторительных светофоров (в совокупности с основным) должны быть отчетливо различимы на расстоянии, установленном требованиями для данного типа светофоров (основного). | П.74. Для красных, желтых и зеленых сигнальных огней входных, предупредительных, проходных, заградительных светофоров и светофоров прикрытия, в соответствии с [приложением N 1](#Par1412) к Правилам на прямых участках железнодорожного пути общего пользования минимально допустимое расстояние видимости из кабины управления подвижной единицей составляет не менее 1000 м.  В кривых участках железнодорожного пути видимость показаний указанных светофоров и сигнальных полос на светофорах должна быть обеспечена на расстоянии не менее 400 м. В исключительных случаях, когда установка повторительных светофоров невозможна по условиям габарита или особенностей местности, допускается сокращение расстояния видимости огней перечисленных светофоров не менее 200 м.  П.75. На железнодорожных путях необщего пользования видимость сигнальных огней светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках железнодорожного пути обеспечивается на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и установленной скорости движения, а сигнализации на железнодорожных путях необщего пользования применяемой для разрешения выезда и въезда железнодорожного подвижного состава в производственное помещение (далее - въездной сигнализации) и технологической сигнализации - не менее 50 м.  П.76. Видимость сигнальных огней выходных и маршрутных светофоров главных железнодорожных путей составляет не менее 400 м, выходных и маршрутных светофоров главных железнодорожных путей в кривых, боковых железнодорожных путей, горочных светофоров, пригласительных сигналов и маневровых светофоров - не менее 200 м, а показания маршрутных указателей - не менее 100 м.  П.77. Видимость сигнальных огней повторительных светофоров (в совокупности с основным) обеспечивается на расстоянии, установленном требованиями для данного типа светофоров (основного). |
| П.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 железнодорожного пути и перед входными светофорами на участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи.  На железнодорожных линиях, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, расстояние между смежными светофорами должно быть не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении на 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 железнодорожных линиях, вновь оборудуемых автоблокировкой, указанное расстояние, кроме того, должно быть не менее 1000 м.  По решению владельца инфраструктуры на участках железнодорожных путей общего пользования, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, расстояние между отдельными проходными светофорами допускается устанавливать менее необходимого тормозного пути. На таком светофоре, а также на предупредительном к нему должны устанавливаться световые указатели. На железнодорожных станциях световые указатели применяются, если расстояние между смежными светофорами (входным, маршрутным, выходным) главного железнодорожного пути менее необходимого тормозного пути.  Железнодорожные линии с особо интенсивным движением пассажирских поездов пригородного назначения, где требуется иметь блок-участки короче минимальной длины, установленной для трехзначной сигнализации, оборудуются автоблокировкой с четырехзначной сигнализацией.  На железнодорожных 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 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 участка при полном служебном торможении на 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 участка при экстренном торможении на 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 участка при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему при максимальной реализуемой скорости. | **Введен** П.78. Видимость огней переездных светофоров на прямых участках автомобильных дорог составляет не менее 100 м, на кривых участках автодорог - не менее 50 м. |
| П.6. Светофоры устанавливаются с правой стороны по направлению движения или над осью ограждаемого ими железнодорожного пути. Заградительные светофоры и предупредительные к ним, устанавливаемые на перегонах перед железнодорожными переездами для поездов, следующих по неправильному железнодорожному пути, могут располагаться и с левой стороны по направлению движения поезда.  Светофоры должны устанавливаться так, чтобы подаваемые ими сигналы нельзя было принимать с поезда за сигналы, относящиеся к смежным железнодорожным путям.  В случаях отсутствия габарита для установки светофоров с правой стороны по решению, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования допускается располагать с левой стороны:  входные, устанавливаемые для приема на железнодорожную станцию поездов, следующих по неправильному железнодорожному пути, а также подталкивающих локомотивов и поездов хозяйственных, возвращающихся с перегона по неправильному железнодорожному пути;  входные и проходные светофоры, устанавливаемые временно на период строительства вторых железнодорожных путей;  маневровые светофоры на железнодорожных путях необщего пользования.  По решению, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования на отдельных железнодорожных станциях допускается установка с левой стороны горочных светофоров, в случаях, если это вызвано условиями технологии маневровой работы. | **Введен** П.79. В зоне видимости сигналов светофоров не должны находиться объекты и конструкции, в том числе огни всех цветов, мешающие восприятию сигналов и искажающие сигнальные показания. |
| П.7. Светофоры применяются, как правило, с непрерывно горящими сигнальными огнями.  На железнодорожных линиях с автоблокировкой допускается применение нормально негорящих сигнальных огней на проходных светофорах (загорающихся при вступлении поезда на блок-участок перед ними).  **ОТМЕНЕН** |  |
| П.8. При возникновении неисправности устройств управления светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание, а предупредительные светофоры - показание, соответствующее запрещающему показанию связанных с ними основных светофоров.  **ОТМЕНЕН** | П.80. При возникновении неисправности устройств управления светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание, а предупредительные светофоры - показание, соответствующее запрещающему показанию связанных с ними основных светофоров. |
| П. 9. На участках железнодорожных путей, оборудованных автоблокировкой, нормальным показанием проходных светофоров является разрешающее, а входных, маршрутных и выходных - запрещающее.  На участках железнодорожных путей, где входные, маршрутные и выходные светофоры могут переводиться на автоматическое действие для сквозного безостановочного пропуска поездов по железнодорожной 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, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  **ОТМЕНЕН** | **Введен** П.82. При оборудовании перегонов и станций системами интервального регулирования движением поездов, электрической централизацией стрелок и светофоров предусматриваются устройства для передачи информации о параметрах движения на локомотивные устройства безопасности.  Необходимость применения таких устройств, выбор их типов определяется проектом на основании исходных данных, представляемых владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования). |
| П.10. Входные светофоры должны быть установлены от первого входного с перегона стрелочного перевода на расстоянии не ближе 50 м, считая от остряка противошерстного или предельного столбика пошерстного стрелочного перевода, а на железнодорожных путях необщего пользования допускается установка не ближе стыка рамного рельса противошерстного или 3,5 м от предельного столбика пошерстного стрелочного перевода.  До реконструкции железнодорожных станций допускается эксплуатация входных светофоров, ранее установленных на расстоянии менее 50 м, но не ближе 15 м от стрелочного перевода.  На электрифицированных участках железнодорожных путей входные светофоры, а также сигнальные знаки "Граница станции" должны устанавливаться перед воздушными промежутками (со стороны перегона), отделяющими контактную сеть перегонов от контактной сети железнодорожной станции.  **ОТМЕНЕН** | **Введен** П.81. К системам железнодорожной автоматики и телемеханики <131> относятся: системы интервального регулирования движения поездов, устройства автоматической локомотивной сигнализации и контроля схода подвижного состава, системы электрической централизации стрелок и светофоров, диспетчерской централизации <132>, диспетчерского контроля и диагностики устройств железнодорожной автоматики, устройства механизации и автоматизации сортировочных горок, маневровой автоматической локомотивной сигнализации, переездной и пешеходной сигнализации, ключевой зависимости стрелок и светофоров, системы счета осей.  Оборудование перегонов и станций железнодорожных линий данными системами железнодорожной автоматики и телемеханики осуществляется в соответствии с проектом, выполненным на основании исходных данных, представляемых владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).  Проектируемые системы и устройства железнодорожной автоматики и телемеханики должны соответствовать требованиям безопасности статьи 4 [пункта 25](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=413291&date=28.07.2022&dst=5913&field=134) ТР ТС 003/2011. |
| П.11. Выходные светофоры должны устанавливаться для каждого отправочного железнодорожного пути впереди места, предназначенного для стоянки локомотива отправляющегося поезда.  На железнодорожных станциях при отправлении поездов с железнодорожных путей, не имеющих достаточной длины, когда голова поезда находится за выходным светофором, разрешается на его обратной стороне устанавливать повторительную головку светофора. Перечень железнодорожных станций, на которых необходимо устанавливать повторительную головку на выходных светофорах, и порядок применения сигналов в таких случаях устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  Допускается установка групповых выходных и маршрутных светофоров для группы железнодорожных путей, кроме тех, по которым производится безостановочный пропуск поездов. Групповые выходные и маршрутные светофоры должны дополняться маршрутными указателями, показывающими номер железнодорожного пути, с которого разрешается отправление поезда.  **ОТМЕНЕН** |  |
| П.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 железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора границей блок-участка является светофор автоблокировки, установленный для движения по правильному железнодорожному пути.  **ОТМЕНЕН** |  |
| П.13. На железнодорожных станциях стрелки, входящие в маршруты приема и отправления поездов, должны иметь зависимость с входными, выходными и маршрутными светофорами. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.14. Стрелки ответвлений от главного железнодорожного пути на перегонах при наличии устройств путевой блокировки или электрожезловой 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 железнодорожному пути. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.15. Пересечения в одном уровне и сплетения железнодорожных путей, 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 железнодорожных путей светофоры прикрытия должны иметь такую зависимость, при которой открытие одного из них было бы возможно только при запрещающих показаниях светофоров враждебных маршрутов.  На разводных мостах, по которым осуществляется движение поездов, открытие светофоров прикрытия должно производиться только при наведенном положении моста. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.17. Схемы расстановки светофоров, а также таблицы зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах на железнодорожных станциях утверждаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. | П.84. Схемы расстановки светофоров, таблицы зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах на железнодорожных станциях утверждаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| П.18. Места установки постоянных сигналов, светофоров, семафоров определяются комиссией, назначаемой соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.19. Перегоны 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. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.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 железнодорожным подвижным составом ограждаемого ими блок-участка или межстанционного (межпостового) перегона, а также самопроизвольного закрытия светофора в результате перехода с основного на резервное технологическое электроснабжение или наоборот. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.21. На однопутных перегонах, оборудованных автоматической или полуавтоматической блокировкой, после открытия на железнодорожной станции выходного светофора должна быть исключена возможность открытия соседней железнодорожной станцией выходных и проходных светофоров для отправления поездов на этот же перегон в противоположном направлении.  Допускается на железнодорожных путях иметь устройства, позволяющие при отправлении поездов на перегон, длина которого меньше длины поезда или меньше тормозного пути для данного участка и при совпадении границ железнодорожных станций, открытие выходного светофора только при открытом входном светофоре соседней железнодорожной станции.  Такая же взаимозависимость сигналов должна быть на двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных автоматической или полуавтоматической блокировкой для двустороннего движения по каждому железнодорожному 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 железнодорожному 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. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.22. При автоматической блокировке все светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание при входе поезда на ограждаемые ими блок-участки, а также в случае неисправности рельсовых цепей этих участков или других технических средств, применяемых для контроля свободности блок-участка.  На железнодорожных путях необщего пользования, при преимущественном движении поездов вагонами вперед, должна предусматриваться зависимость, обеспечивающая перекрытие (закрытие) выходного светофора, только после прохода светофора всем составом и локомотивом. | П.80. При возникновении неисправности устройств управления светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание, а предупредительные светофоры - показание, соответствующее запрещающему показанию связанных с ними основных светофоров.  При автоматической блокировке светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание при входе поезда на ограждаемые ими блок-участки <130> или в случае неисправности рельсовых цепей этих участков или других технических средств, применяемых для контроля свободности блок-участка.  На железнодорожных путях необщего пользования при преимущественном движении поездов вагонами вперед должна предусматриваться зависимость, обеспечивающая перекрытие (закрытие) выходного светофора, только после прохода светофора всем составом и локомотивом. |
| П.23. На железнодорожных станциях, расположенных на участках, оборудованных путевой блокировкой, эти устройства должны иметь ключи-жезлы для хозяйственных поездов, а на железнодорожных станциях, расположенных на участках с полуавтоматической блокировкой, где применяется подталкивание поездов с возвращением подталкивающего локомотива, - ключи-жезлы и для них.  На однопутных железнодорожных линиях, оборудованных автоматической блокировкой, а также на двухпутных перегонах с двусторонней автоблокировкой по каждому железнодорожному пути, на железнодорожных станциях, где производится маневровая работа с выходом маневрирующего состава за границу железнодорожной станции, устройства автоматической блокировки при необходимости дополняются связанными с ними маневровыми светофорами. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.24. На железнодорожных станциях, расположенных на железнодорожных 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 железнодорожный путь;  обеспечивающие на аппарате управления контроль занятости железнодорожных путей и стрелок.  При полуавтоматической блокировке на железнодорожных 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. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.25. Автоматическая блокировка должна дополняться автоматической локомотивной сигнализацией и устройствами диспетчерского контроля за движением поездов, а полуавтоматическая блокировка - автоматической локомотивной сигнализацией.  Внедряемые устройства автоматической и полуавтоматической блокировки дополняются средствами контроля их технического состояния. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.26. Устройства диспетчерского контроля за движением поездов на участках, оборудованных автоблокировкой, должны обеспечивать контроль:  установленного направления движения;  занятости блок-участков, главных и приемо-отправочных железнодорожных путей на промежуточных железнодорожных станциях;  показаний входных и выходных светофоров.  Внедряемые устройства диспетчерского контроля, кроме перечисленных в настоящем пункте требований, должны обеспечивать контроль:  положения стрелок, станционных железнодорожных путей и изолированных участков;  занятости перегонов;  автоматического действия светофоров на железнодорожных станциях;  состояния переездной сигнализации;  состояния станционных и перегонных устройств сигнализации, централизации и блокировки. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.27. Устройства электрической централизации должны обеспечивать:  взаимное замыкание стрелок и светофоров;  закрытие светофора при потере контроля положения стрелки, взрезе стрелки, а также при занятии железнодорожным подвижным составом или появлении ложной занятости участков железнодорожного пути и стрелочных секций, входящих в данный маршрут;  контроль положения стрелок и занятости железнодорожных путей и стрелочных секций на аппарате управления;  возможность маршрутного или раздельного управления стрелками и светофорами, производство маневровых передвижений по показаниям маневровых светофоров, при необходимости передачу стрелок на местное управление. Маневровые районы железнодорожных станций железнодорожных путей необщего пользования в необходимых случаях должны оборудоваться пультами местного управления;  управление устройствами, обеспечивающими предотвращение самопроизвольного выхода железнодорожного подвижного состава на маршруты приема, следования и отправления поездов на железнодорожных путях общего пользования и контроль их положения.  Сбрасывающие стрелки, сбрасывающие остряки и сбрасывающие башмаки должны автоматически возвращаться в исходное (охранное) положение после проследования поезда и размыкания маршрута (секции маршрута) с требуемой по условиям безопасности движения выдержкой времени.  Кроме того, устройства электрической централизации на железнодорожных станциях железнодорожных путей необщего пользования, должны обеспечивать зависимость показаний входных (маршрутных) и дополненных маневровых светофоров при приеме поездов непосредственно к технологическим участкам производства или на частично занятый железнодорожным подвижным составом железнодорожный путь. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.28. Устройства электрической централизации не должны допускать:  открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый железнодорожный путь;  перевода стрелки под железнодорожным подвижным составом;  открытия светофоров, соответствующих данному маршруту, если стрелки не поставлены в надлежащее положение;  перевода входящей в маршрут стрелки или открытия светофора враждебного (пересекающегося) маршрута при открытом светофоре, ограждающем установленный маршрут.  Внедряемые устройства электрической централизации стрелок и светофоров должны дополняться средствами контроля их технического состояния. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.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. **ОТМЕНЕН** |  |
| 30. Устройства диспетчерской централизации и устройства телеуправления стрелками и светофорами прилегающих железнодорожных станций должны обеспечивать:  управление из одного пункта устройствами сигнализации, централизации и блокировки ряда железнодорожных станций и перегонов, в том числе 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, железнодорожных путей на железнодорожных станциях и прилегающих к ним блок-участков, а также повторение показаний входных, маршрутных и выходных светофоров;  возможность передачи железнодорожных 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.  Внедряемые системы диспетчерской централизации должны обеспечивать:  возможность изменения направления движения диспетчером поездным 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 железнодорожного подвижного состава. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.31. Путевые устройства автоматической локомотивной сигнализации должны обеспечивать передачу на локомотив, моторвагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав информации о показаниях путевых светофоров, к которым приближается поезд, а также информацию о занятости или свободности впереди лежащих блок-участков при движении только по показаниям локомотивных светофоров. На железнодорожных станциях, расположенных на участках, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, главные железнодорожные пути, железнодорожные пути приема и отправления пассажирских поездов, а также приемо-отправочные железнодорожные пути для безостановочного пропуска поездов должны быть оборудованы путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации.  Кроме того, путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации должны быть оборудованы все железнодорожные пути, с которых предусмотрено отправление поездов на перегоны с автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи и по неправильному железнодорожному пути.  При полуавтоматической блокировке путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации оборудуются участки приближения и главные железнодорожные пути железнодорожных станций.  Отсутствие путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации на железнодорожных путях железнодорожных станций допускается по разрешению, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.32. Устройства ключевой зависимости должны обеспечивать взаимное замыкание стрелок и сигналов посредством контрольных замков. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.33. Стрелочные контрольные замки должны:  допускать извлечение ключа только при запертой стрелке;  запирать стрелки только в положении, указанном на вынутом из замка ключе, при условии плотного прилегания остряка к рамному рельсу;  не допускать возможности запирания стрелки при 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 железнодорожной станции, а на крупных железнодорожных станциях - в пределах одного стрелочного района и смежных с ним стрелочных постов других районов. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.34. Станционная блокировка должна обеспечивать:  контроль со стороны дежурного по железнодорожной станции за правильностью приготовления постами маршрутов приема и отправления поездов и внутристанционных маршрутов;  взаимное замыкание стрелок и сигналов, управляемых из разных постов. **ОТМЕНЕН** |  |
| 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 железнодорожным 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 железнодорожного подвижного состава в зону роспуска;  контроль положения стрелок и занятости стрелочных секций на пульте управления.  Горочная централизация не должна допускать перевода стрелки под железнодорожным 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 отцепа 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 железнодорожной станции. |  |
| П.36. Автоматическая переездная сигнализация должна обеспечивать подачу сигнала остановки в сторону автомобильной дороги, а автоматические шлагбаумы принимать закрытое положение за время, необходимое для заблаговременного освобождения железнодорожного переезда автотранспортными 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. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.37. Железнодорожные станции, оборудованные электрической централизацией стрелок и светофоров, а также перегоны, оборудованные устройствами автоматической блокировки, должны в соответствии с планами, утверждаемыми, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, оборудоваться автоматической системой оповещения работников, выполняющих работы на железнодорожных путях, о приближении поезда. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.38. Средства автоматического контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава на ходу поезда при срабатывании должны обеспечивать:  передачу дежурному по железнодорожной станции впереди лежащей железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - диспетчеру поездному информации о наличии и расположении в поезде неисправного железнодорожного подвижного состава и виде неисправности;  передачу информации машинисту локомотива, моторвагонного подвижного состава, специальный самоходный подвижной состав посредством светящихся полос указателя наличия неисправных вагонов в поездах или сообщения речевого информатора о наличии в поезде неисправного железнодорожного подвижного состава;  регистрацию передаваемой дежурному по железнодорожной станции впереди лежащей железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - диспетчеру поездному информации о наличии и расположении в поезде неисправного железнодорожного подвижного состава и виде неисправности.  Вводимые в эксплуатацию средства автоматического контроля технического состояния должны обеспечивать возможность контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава при движении поездов по железнодорожному пути в обоих направлениях. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.39. Устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава при срабатывании должны обеспечивать:  перекрытие (закрытие) входного светофора, светофора прикрытия, ограждающих железнодорожную станцию или искусственное сооружение, за время, обеспечивающее остановку поезда служебным торможением перед указанным светофором. Допускается установка дополнительного напольного датчика в пределах ординаты предупредительного светофора;  передачу на пульт дежурного по железнодорожной станции впереди лежащей железнодорожной станции (на щиток управления оповестительной сигнализацией искусственных сооружений), а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - диспетчеру поездному информации о сходе железнодорожного подвижного состава;  автоматическую передачу машинисту локомотива, моторвагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава информации о сходе железнодорожного подвижного состава.  Порядок действий машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава, дежурного по железнодорожной станции и диспетчера поездного при получении информации о сходе железнодорожного подвижного состава установлен в [пункте 21 приложения N 2](#Par5647) к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.  Устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава на двухпутных участках железнодорожного пути общего пользования устанавливаются только для поездов, следующих по правильному железнодорожному пути, а перед искусственными сооружениями по решению владельца инфраструктуры. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.40. Устройства дистанционного управления стрелками из кабины локомотива при их использовании должны обеспечивать:  перевод стрелки без остановки локомотива; контроль положения и взреза стрелки;  местное управление стрелками при неисправности системы дистанционного управления. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.41. На железнодорожных путях необщего пользования могут применяться устройства въездной (выездной) и технологической сигнализации, при которых управление сигнализацией производится уполномоченным лицом с пульта местного управления, которые могут иметь контроль занятости железнодорожных путей и показаний светофоров. Эти устройства могут также иметь взаимозависимость с устройствами электрической централизации при наличии их на железнодорожных путях, непосредственно примыкающих к технологическим объектам или производственным помещениям и должны обеспечивать безопасность подачи, уборки вагонов к местам производства погрузно-выгрузочных операций.  Порядок управления устройствами сигнализации, обеспечивающий безопасность движения при передвижении (подаче) вагонов, устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.42. Кабельные линии сигнализации, централизации и блокировки, в том числе волоконно-оптические на перегонах должны прокладываться в границах железнодорожной полосы отвода вне пределов земляного полотна. В отдельных случаях допускается прокладка кабельных линий в земляном полотне с соблюдением норм и правил.  Воздушные линии сигнализации, централизации и блокировки 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 сигнализации, централизации и блокировки в местах пересечения с электрифицированными железнодорожными путями прокладывается только в кабельном исполнении. | П.29. Кабельные линии связи и системы железнодорожной автоматики и телемеханики <70>, принадлежащие владельцу инфраструктуры (владельцу железнодорожных путей необщего пользования) и используемые в перевозочном процессе, прокладываются в границах полосы отвода железных дорог (далее - полоса отвода) <71>, вне пределов земляного полотна. Порядок прокладки кабельных линий связи в пределах земляного полотна устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Допускается осуществлять подвеску линий связи на основе волоконно-оптических кабелей, принадлежащих владельцу инфраструктуры (владельцу железнодорожных путей необщего пользования) и используемых в перевозочном процессе, на опорах контактной сети или линий электропередачи на высоте <72>, установленной проектной, ремонтной или эксплуатационной документацией.  Линии железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической железнодорожной электросвязи <73>, управления объектами железнодорожного электроснабжения <74> и другие линии, за исключением линий электропередачи напряжением выше 1000 В, при пересечении электрифицированных железнодорожных путей выполняются только в кабельном исполнении.  До реконструкции допускается эксплуатация воздушных линий связи при максимальной стреле провеса на высоте не менее:  2,5 м - от земли в ненаселенной местности;  3 м - от земли в населенной местности;  5,5 м - от полотна пересекаемых автомобильных дорог;  7,5 м - от верха головки рельса пересекаемых неэлектрифицированных железнодорожных путей. |
| П.43. При повреждении линий, каналов и трактов систем железнодорожной сигнализации, централизации и блокировки, в том числе электрожезловой системы, их восстановление должно производиться вслед за восстановлением каналов и трактов, обеспечивающих действие поездной диспетчерской электросвязи. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.44. Внедряемые устройства автоматической и полуавтоматической блокировки, диспетчерской централизации, диспетчерского контроля за движением поездов, электрической централизации стрелок и светофоров, механизации и автоматизации сортировочных горок и другие, выполняемые на базе аппаратно-программных средств, должны обеспечивать регистрацию и архивирование информации о событиях, связанных с движением поездов и маневровой работой, в том числе в условиях нарушения нормальной работы устройств сигнализации, централизации и блокировки, а также действий при этом диспетчера поездного, дежурного по железнодорожной станции и других работников.  Указанные устройства должны быть обеспечены бесперебойным электропитанием. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.45. Сооружения и устройства сигнализации, централизации и блокировки должны быть защищены от помех и опасного влияния тягового тока, линий электропередачи, атмосферных и коммутационных перенапряжений. | П.30. Сооружения и устройства линий железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической железнодорожной электросвязи, управления объектами электроснабжения защищаются от электромагнитных помех и опасного влияния тягового тока, линий электропередачи, атмосферных и коммутационных перенапряжений и повышенных токов устройствами защиты с параметрами, соответствующими проектной, ремонтной или эксплуатационной документации. |
| П.46. Аппараты сигнализации, централизации и блокировки, при помощи которых осуществляются различного рода зависимости, должны быть закрыты и опломбированы. Перечень пломбируемых устройств устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  Вскрытие аппаратов сигнализации, централизации и блокировки допускается производить только уполномоченными лицами, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования с обязательной предварительной записью в журнале осмотра этих устройств. Контроль сохранности целостности пломб на аппаратах устройств сигнализации, централизации и блокировки осуществляют дежурные работники, пользующиеся этими аппаратами (дежурные по железнодорожным станциям, операторы поста централизации, дежурные стрелочного поста, машинисты локомотивов и др.). **ОТМЕНЕН** |  |
| П.47. Владелец инфраструктуры и владелец железнодорожных путей необщего пользования должны иметь чертежи и описания эксплуатируемых устройств сигнализации, централизации и блокировки и других обслуживаемых устройств, а также соответствующие им нормы и правила. В эти чертежи и описания должны своевременно вноситься все изменения.  Технические решения (в том числе типовые) по устройствам сигнализации, централизации и блокировки утверждаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.48. Временные изменения зависимостей устройств сигнализации, централизации и блокировки осуществляются в порядке, установленном, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.49. Плановые работы по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов сигнализации, централизации и блокировки 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, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, предусматривающими минимальные сроки их выполнения. В любых случаях такие работы на железнодорожных станциях должны производиться с согласия дежурного по железнодорожной станции и с предварительным оформлением руководителем этих работ в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети. На участках с диспетчерской централизацией аналогичные работы должны производиться только с согласия диспетчера поездного.  При расположении этих устройств и приборов на значительном расстоянии от помещения дежурного по железнодорожной станции запись о вводе их в действие, а также запись о временном выключении для производства непредвиденных работ по устранению неисправностей может заменяться регистрируемой в том же журнале телефонограммой, передаваемой дежурному по железнодорожной станции с последующей личной подписью руководителя работ в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети.  Замена и отключение отдельных устройств и приборов сигнализации, централизации и блокировки, когда установленные зависимости не нарушаются, могут производиться с согласия дежурного по железнодорожной станции (на участках с диспетчерской централизацией - диспетчера поездного) без записи в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети. Перечень работ по замене и отключению таких устройств и приборов устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  Испытания действующих устройств и приборов сигнализации, централизации и блокировки во всех случаях должны производиться с согласия и под наблюдением дежурного по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией - с согласия диспетчера поездного.  **ОТМЕНЕН** |  |
| П.50. Освещение сигнальных приборов должно обеспечивать отчетливую видимость показаний сигналов.  Своевременное и бесперебойное освещение светофоров и маршрутных указателей, стрелочных указателей, указателей устройств сбрасывания, путевого заграждения, стационарных устройств для закрепления вагонов и гидравлических колонок на железнодорожных станциях, сигнальных приборов на железнодорожных путях локомотивного, вагонного, путевого и других хозяйств обеспечивается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  Электроснабжение устройств освещения сигнальных приборов на станционных железнодорожных путях обеспечивается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. **ОТМЕНЕН** |  |
| 51. Владелец инфраструктуры и владелец железнодорожных путей необщего пользования обязаны обеспечивать постоянную нормальную видимость сигнальных показаний светофоров и маршрутных указателей.  Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования не реже одного раза в квартал осуществляют проверку видимости светофоров по главным железнодорожным путям перегонов и железнодорожных станций, работу автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности.  Действие на железнодорожных путях общего пользования путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации, систем автоматического управления торможением поезда, устройств контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава на ходу поезда периодически проверяется с использованием вагона-лаборатории с документированной регистрацией результатов по графику, утверждаемому владельцем инфраструктуры.  Порядок проверки видимости сигналов на железнодорожных путях необщего пользования и рассмотрения результатов проверки устанавливаются владельцем железнодорожных путей необщего пользования. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.52. Устройства железнодорожного пути, сигнализации, централизации и блокировки, электроснабжения, железнодорожный подвижной состав, независимо от его принадлежности, должны обеспечивать постоянную надежную работу электрических рельсовых цепей.  Технология обслуживания и технические параметры содержания устройств железнодорожного пути, сигнализации, централизации и блокировки, электроснабжения, обеспечивающие бесперебойную работу электрических рельсовых цепей и обратной тяговой рельсовой сети, определяются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования с учетом требований норм и правил. **ОТМЕНЕН** |  |
| П.53. Работники железнодорожного транспорта, пользующиеся устройствами сигнализации, централизации и блокировки, должны быть обучены порядку пользования ими. **ОТМЕНЕН** |  |
| Приложение №3  ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ УСТРОЙСТВ СИГНАЛИЗАЦИИ, ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ И БЛОКИРОВКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА | VI. Системы и устройства железнодорожной автоматики и телемеханики |
| **Такого пункта нет** | 85. При демонтаже или укладке вновь станционных путей, стрелочных переводов, сбрасывающих устройств, элементов путевого развития, а также изменении сигнализации действующих станций вносятся изменения в проектную документацию устройств электрической, диспетчерской централизации, диспетчерского контроля и диагностики. После проведения строительно-монтажных и пусконаладочных работ по внесению изменений в вышеуказанные устройства производится проверка зависимостей между стрелками, светофорами и маршрутами на соответствие с вновь утвержденными владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) таблицами зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах. |
| **Такого пункта нет** | 86. Объекты инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования, на которых располагается оборудование железнодорожной автоматики и телемеханики, должны защищаться от помех и опасного влияния тягового тока, линий электропередачи, атмосферных и коммутационных перенапряжений в соответствии с техническими решениями, утверждаемыми порядком, устанавливаемым локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| **Такого пункта нет** | 87. Перегоны и железнодорожные станции на скоростных и высокоскоростных линиях оборудуются:  автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией как самостоятельным средством интервального регулирования движения поездов как с фиксированными, так и с изменяемыми от скорости движения поезда ("подвижными") границами блок-участков;  автоматической локомотивной сигнализацией непрерывного типа;  электрической централизацией стрелок и светофоров;  устройствами диспетчерской централизации и (или) диспетчерского контроля за движением поездов;  системами диагностики и мониторинга устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.  На участках, где движение скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов осуществляется со скоростью от 160 км/ч и до 250 км/ч включительно, устройства автоблокировки или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов <136>, дополняются устройствами многозначной автоматической локомотивной сигнализации или другими системами обеспечения безопасности движения поездов (в том числе с использованием радиоканала).  --------------------------------  <136> [Подпункт 2.9.16 пункта 2.9](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=24757&date=28.07.2022&dst=100553&field=134) ГОСТ 34530-2019.  На участках, где движение скоростных пассажирских поездов осуществляется со скоростями не более 160 км/ч, разрешается применять системы автоблокировки с трехзначной или четырехзначной сигнализацией и автоматической локомотивной сигнализацией непрерывного типа. |
| 32. Для пропуска скоростных и высокоскоростных поездов должен быть предусмотрен специальный режим работы устройств сигнализации, централизации и блокировки (далее - режим скоростного движения), включаемый ДСП станции или ДНЦ. | 88. Для пропуска скоростных и высокоскоростных поездов владелец инфраструктуры предусматривает специальный режим работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики (далее - режим скоростного движения), включаемый дежурным по станции или диспетчером поездным <137>.  --------------------------------  <137> [Подпункт 2.12.63 пункта 2.12](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=24757&date=28.07.2022&dst=100725&field=134) ГОСТ 34530-2019. |
| 33. Главные железнодорожные пути железнодорожной станции автономного управления могут передаваться на диспетчерское управление ДНЦ средствами ДЦ для обеспечения установки маршрута пропуска скоростных и высокоскоростных поездов, с учетом требований безопасности движения по главному, правильному железнодорожному пути железнодорожных станций и включения режима скоростного движения. | 89. Главные пути железнодорожных станций с автономным управлением могут передаваться в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, на диспетчерское управление средствами диспетчерской централизации для обеспечения установки маршрутов пропуска скоростных и высокоскоростных поездов по главным путям железнодорожных станций в правильном направлении и включения режима скоростного движения. |
| 51. Владелец инфраструктуры и владелец железнодорожных путей необщего пользования обязаны обеспечивать постоянную нормальную видимость сигнальных показаний светофоров и маршрутных указателей.  Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования не реже одного раза в квартал осуществляют проверку видимости светофоров по главным железнодорожным путям перегонов и железнодорожных станций, работу автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности.  Действие на железнодорожных путях общего пользования путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации, систем автоматического управления торможением поезда, устройств контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава на ходу поезда периодически проверяется с использованием вагона-лаборатории с документированной регистрацией результатов по графику, утверждаемому владельцем инфраструктуры.  Порядок проверки видимости сигналов на железнодорожных путях необщего пользования и рассмотрения результатов проверки устанавливаются владельцем железнодорожных путей необщего пользования. | 90. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) обязан обеспечивать видимость сигнальных показаний светофоров и маршрутных указателей.  Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) не реже одного раза в квартал осуществляет проверку видимости светофоров по главным железнодорожным путям перегонов и железнодорожных станций, работу автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности, систем автоматического управления торможением поезда, если иное не предусмотрено эксплуатационной документацией.  На малоинтенсивных линиях периодичность проверки видимости светофоров по главным железнодорожным путям перегонов и железнодорожных станций, работы автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности, систем автоматического управления торможением поезда устанавливает владелец инфраструктуры.  Порядок проверки видимости светофоров по главным железнодорожным путям перегонов и железнодорожных станций, работы автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности, систем автоматического управления торможением поезда устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| 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. | 91. В условиях эксплуатации стрелочные переводы, приводные и замыкающие устройства стрелок электрической централизации должны:  обеспечивать при крайних положениях стрелок плотное прилегание прижатого остряка к рамному рельсу и подвижного сердечника крестовины к усовику;  не допускать замыкания остряков стрелки или подвижного сердечника крестовины при закладке между прижатым остряком и рамным рельсом или подвижным сердечником и усовиком шаблона толщиной 4 мм и более;  обеспечивать отвод другого остряка от рамного рельса на расстояние не менее 125 мм. |
| 33. Стрелочные контрольные замки должны:  допускать извлечение ключа только при запертой стрелке;  запирать стрелки только в положении, указанном на вынутом из замка ключе, при условии плотного прилегания остряка к рамному рельсу;  не допускать возможности запирания стрелки при 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 железнодорожной станции, а на крупных железнодорожных станциях - в пределах одного стрелочного района и смежных с ним стрелочных постов других районов. | 92. Стрелочные контрольные замки, обеспечивающие в устройствах ключевой зависимости взаимное замыкание стрелок и сигналов, в условиях эксплуатации должны:  допускать извлечение ключа только при запертой стрелке;  запирать стрелки только в положении, указанном на вынутом из замка ключе, при условии плотного прилегания остряка к рамному рельсу;  не допускать возможности запирания стрелки при закладке между прижатым остряком и рамным рельсом шаблона толщиной 4 мм и более.  Не допускается применение стрелочных контрольных замков одной и той же серии в пределах одной железнодорожной станции, а на крупных железнодорожных станциях - в пределах одной группы смежных стрелочных постов, находящихся под контролем одного старшего дежурного стрелочного поста (далее - стрелочного района) и смежных с ним стрелочных постов других районов. |
| 41. На железнодорожных путях необщего пользования могут применяться устройства въездной (выездной) и технологической сигнализации, при которых управление сигнализацией производится уполномоченным лицом с пульта местного управления, которые могут иметь контроль занятости железнодорожных путей и показаний светофоров. Эти устройства могут также иметь взаимозависимость с устройствами электрической централизации при наличии их на железнодорожных путях, непосредственно примыкающих к технологическим объектам или производственным помещениям и должны обеспечивать безопасность подачи, уборки вагонов к местам производства погрузно-выгрузочных операций.  Порядок управления устройствами сигнализации, обеспечивающий безопасность движения при передвижении (подаче) вагонов, устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования. | 93. На железнодорожных путях необщего пользования могут применяться устройства въездной (выездной) и технологической сигнализации, при которых управление сигнализацией производится уполномоченным лицом. Эти устройства могут также иметь взаимозависимость с устройствами электрической централизации при наличии их на железнодорожных путях, непосредственно примыкающих к технологическим объектам или производственным помещениям и должны обеспечивать безопасность подачи, уборки вагонов к местам производства погрузочно-выгрузочных операций.  Порядок управления устройствами сигнализации, обеспечивающий безопасность движения при передвижении (подаче) вагонов, устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования. |
| **Такого пункта нет** | 94. Содержание поверхностей катания колесных пар подвижного состава, поверхностей катания головок рельсов и элементов стрелочных переводов, рельсовых соединителей, элементов обратной тяговой сети, а также регулировка аппаратуры рельсовых цепей осуществляется таким образом, чтобы в условиях эксплуатации обеспечивалась надежная <138> работа электрических рельсовых цепей по фиксации занятости участков пути подвижным составом. Технология, порядок обслуживания и технические параметры содержания вышеуказанных элементов подвижного состава и инфраструктуры для обеспечения надежной работы рельсовых цепей утверждаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  --------------------------------  <138> [Подпункт 5 пункта 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=28643&date=28.07.2022&dst=100057&field=134) ГОСТ 27.102-2021 "Межгосударственный стандарт. Надежность в технике. Надежность объекта. Термины и определения", введенного в действие [приказом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=399554&date=28.07.2022) Росстандарта от 8 октября 2021 г. N 1104-ст (М., "Стандартинформ", 2022). |
| **Такого пункта нет** | 95. Аппараты управления релейных и электромеханических систем железнодорожной автоматики и телемеханики, обеспечивающих зависимости, содержатся закрытыми и опломбированными. Перечень видов пломбируемых устройств устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| 46. Аппараты сигнализации, централизации и блокировки, при помощи которых осуществляются различного рода зависимости, должны быть закрыты и опломбированы. Перечень пломбируемых устройств устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  Вскрытие аппаратов сигнализации, централизации и блокировки допускается производить только уполномоченными лицами, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования с обязательной предварительной записью в журнале осмотра этих устройств. Контроль сохранности целостности пломб на аппаратах устройств сигнализации, централизации и блокировки осуществляют дежурные работники, пользующиеся этими аппаратами (дежурные по железнодорожным станциям, операторы поста централизации, дежурные стрелочного поста, машинисты локомотивов и др.). | 96. Вскрытие опломбированных аппаратов управления систем железнодорожной автоматики и телемеханики производится только уполномоченными лицами владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с предварительной записью в журнале осмотра этих устройств. Контроль сохранности целостности пломб на аппаратах устройств автоматики и телемеханики осуществляется уполномоченными работниками владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| **Такого пункта нет** | 97. Порядок ведения технической документации устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, внесения в нее изменений, применения специализированных автоматизированных систем для разработки, хранения и актуализации технической документации устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| **Такого пункта нет** | 98. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок утверждения технических решений (в том числе типовых) по оборудованию устройствами сигнализации, централизации и блокировки. |
| **Такого пункта нет** | 99. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) на основании технической документации изготовителей (разработчиков) устройств железнодорожной автоматики и телемеханики устанавливает локальным нормативным актом, назначенный срок службы принадлежащих им объектов железнодорожной автоматики и телемеханики и порядок его продления. |
| **Такого пункта нет** | 100. Порядок действий при выключении и включении устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, устройств механизации и автоматизации сортировочных горок при их неисправности, осмотре и ремонте устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с соблюдением требований Правил. |
| 48. Временные изменения зависимостей устройств сигнализации, централизации и блокировки осуществляются в порядке, установленном, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. | 101. Временные изменения зависимостей устройств железнодорожной автоматики и телемеханики осуществляют в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| **Приложение №2**  **ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ** | **VII. Устройства технологической железнодорожной электросвязи** |
| **Такого пункта нет** | 102. Поездной диспетчерской и поездной межстанционной железнодорожной электросвязью оборудуются все участки железнодорожного пути, на которых обращаются поезда.  Участки, оборудованные автоблокировкой, автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, диспетчерской централизацией и все электрифицированные участки железных дорог, оборудуются перегонной связью и энергодиспетчерской связью.  Наряду с перечисленными видами технологической электросвязи на участках инфраструктуры используются установленные локальным нормативным актом владельца инфраструктуры виды электросвязи для управления движением поездов и перевозками, обеспечения безопасности, содержания и ремонта объектов инфраструктуры, технического обслуживания железнодорожного подвижного состава, взаимодействия организаций железнодорожного транспорта и оказания услуг пассажирам и пользователям услуг железнодорожного транспорта. |
| **Такого пункта нет** | 103. Поездной радиосвязью оборудуются все участки железнодорожного пути, на которых обращаются поезда.  Двусторонняя связь машинистов поездных локомотивов, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава устойчиво обеспечивается поездной радиосвязью:  с диспетчером поездным в пределах всего диспетчерского участка;  с дежурными по железнодорожным станциям, ограничивающими перегон;  с машинистами встречных и вслед идущих локомотивов, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава, находящихся на одном перегоне в пределах зоны радиопокрытия локомотивных радиостанций (при невозможности установления прямой связи между машинистами на одном перегоне связь осуществляется через дежурных по станциям или диспетчера поездного);  с дежурными по железнодорожному переезду в пределах длины участков приближения к переезду;  с начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и помощником машиниста при выходе его из кабины для ограждения поезда на расстояние в соответствии с [пунктом 57](#Par2476) приложения N 1 к Правилам и при удалении его от оси пути следования поезда в пределах действия носимой радиостанции.  До внедрения цифровых систем поездной радиосвязи разрешается обеспечивать радиосвязь машинистов поездных локомотивов, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава при следовании по перегону с дежурным по одной из железнодорожных станций, ограничивающих перегон, при условии наличия устойчивой радиосвязи с диспетчером поездным. Порядок организации взаимодействия машинистов, диспетчера поездного и дежурных по железнодорожным станциям, обеспечивающий безопасность движения поездов, и перечень перегонов устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок пользования поездной радиосвязью, в том числе для передачи автоматических речевых сообщений, а также порядок действий работников железнодорожного транспорта при неисправности поездной радиосвязи.  Осуществление взаимодействия в области организационно-технологического обеспечения функционирования и эксплуатации средств технологической электросвязи на пограничных переходах, в том числе порядок организации служебных переговоров между диспетчером поездным, дежурным по железнодорожной станции и машинистами поездных локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, в том числе при их нахождении на территории сопредельных государств, и порядок их совместного использования определяется международным договором <139>.  --------------------------------  <139> [Пункт 2 статьи 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=411573&date=28.07.2022&dst=100046&field=134) Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, N 2, ст. 169).  Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает технические параметры и функциональность систем поездной радиосвязи и беспроводной передачи данных на железнодорожном транспорте общего пользования. |
| **Такого пункта нет** | 104. На железнодорожных станциях в зависимости от технологической потребности применяются устройства станционной радиосвязи, устройства двусторонней парковой связи (на основе радиосвязи, или громкоговорящей связи, или их сочетания), ремонтно-оперативная радиосвязь, беспроводная (радиосвязь) передачи данных для информационно-управляющих систем и другие виды технологической электросвязи.  Система громкоговорящего оповещения применяется для информирования пассажиров и пользователей услугами железнодорожного транспорта в зонах их регламентированного присутствия, устанавливаемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), а также для оповещения лиц, работающих на железнодорожных путях, о приближении железнодорожного подвижного состава до перевода их на системы радиосвязи.  Виды используемой технологической электросвязи определяются в порядке, установленном владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).  Для двусторонней связи дежурного по железнодорожной станции, оператора сортировочной горки, диспетчеров маневровых железнодорожной станции, машинистов маневровых локомотивов и других работников, участвующих в приеме, отправлении, пропуске, формировании и расформировании поездов, закреплении составов и во всех маневровых передвижениях на железнодорожной станции в границах железнодорожной станции ими должна использоваться станционная радиосвязь.  Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) устанавливает локальным нормативным актом тип, технические решения по организации станционной радиосвязи, порядок пользования и ведения переговоров по ней.  Радиостанции каждого маневрового района железнодорожной станции, локомотивные радиостанции обслуживающих его локомотивов и носимые радиостанции работников, занятых маневровыми передвижениями в этих районах, должны быть включены в отдельную выделенную радиогруппу, организованную по техническим решениям, определяемым владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).  В пределах одной железнодорожной станции либо на разных железнодорожных станциях, находящихся в пределах взаимной радиодоступности, не допускается включение в одну радиогруппу станционной радиосвязи радиостанций работников разных маневровых районов.  Устройства двухсторонней парковой связи, применяемые для передачи указаний о поездной и маневровой работе, обслуживании и ремонте объектов инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава, используются с применением радиосредств или средств громкоговорящего исполнения в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Устройства двусторонней парковой связи должны быть постоянно включены.  В пределах железнодорожной станции (раздельного пункта), парка железнодорожной станции или зоны производства работ, в зависимости от технологии работы, устройствами двусторонней парковой связи обеспечивается устойчивая двусторонняя связь между пользователями.  В системах двусторонней парковой связи, системах оповещения, работающих на железнодорожных путях, системах информирования пассажиров применяются устройства громкоговорящей связи направленного действия для обеспечения восприятия команд и информационных сообщений работниками железнодорожного транспорта и пассажирами соответственно, и для уменьшения шумового воздействия за пределами полосы отвода железных дорог инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования.  Устройства громкоговорящего оповещения, предназначенные для информирования лиц, работающих на железнодорожных путях, о приближении железнодорожного подвижного состава должны включаться на период производства работ на железнодорожных станциях и перегонах и выключаться после их окончания.  Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок применения подвижной радиотелефонной (сотовой) связи общего пользования для организации переговоров работников железнодорожной станции по вопросам, не связанным с обеспечением управления движением и обеспечением безопасности движения, транспортной безопасности, но связанным с обслуживанием и ремонтом технических средств или оказанием услуг.  Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок применения подвижной электросвязи на железнодорожных станциях для технической эксплуатации или в качестве резервной при перерыве основных видов связи. |
| **Такого пункта нет** | 105. Двусторонняя связь между работниками ремонтных подразделений с руководителем работ, руководителя работ с машинистами локомотивов хозяйственных поездов, специального самоходного подвижного состава, участвующими в ремонтных работах.  Перечень участков, оборудуемых ремонтно-оперативной радиосвязью, перечень пользователей и технические решения определяются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| 5. Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования формируют перечень участков железных дорог, которые должны оборудоваться системой документированной регистрации переговоров. | 106. Устройства документированной регистрации переговоров и (или) видеорегистрации действий дежурного и диспетчерского персонала применяются для оснащения рабочих мест по решению владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Порядок оснащения рабочих мест и применения устройств документированной регистрации переговоров и (или) видеорегистрации действий дежурного и диспетчерского персонала на железнодорожном транспорте устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| 6. Не допускается использование поездной диспетчерской, поездной межстанционной связи, поездной и станционной радиосвязи, стрелочной связи и двусторонней парковой связи технологической электросвязи для переговоров по вопросам, не связанным с движением поездов, за исключением экстренных случаев.  Не допускается включение в сеть стрелочной связи других телефонов, кроме станционных постов централизации, стрелочных постов и дежурного по железнодорожной станции.  В поездную диспетчерскую связь допускается включение только телефонов дежурных по железнодорожным станциям, диспетчеров маневровых, операторов железнодорожных станций, дежурных по эксплуатационным локомотивным депо, подменным пунктам, энергодиспетчеров и диспетчеров локомотивных (далее - локомотивные диспетчеры), диспетчеров хозяйства сигнализации, централизации и блокировки, старших сменных инженеров хозяйства связи. На участках с диспетчерской централизацией в поездную диспетчерскую связь допускается по решению соответственно владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования включение телефонов дежурных по переездам.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  На железнодорожных станциях, где нет в штате дежурных работников хозяйства перевозок или они имеются в штате, но не предусмотрено круглосуточное дежурство, допускается включение в поездную диспетчерскую связь телефонов (переговорных устройств), устанавливаемых по месту жительства начальников железнодорожных станций, специалистов сигнализации, централизации и блокировки, связи, с включением таких телефонов (переговорных устройств) диспетчером поездным только на время переговоров.  При наличии технической возможности допускается временно включать в провода и каналы поездной диспетчерской связи на перегонах переносные телефоны машинистов поездов и водителей дрезин (при вынужденной остановке), начальников восстановительных и пожарных поездов (караулов), электромехаников сигнализации, централизации и блокировки, связи и руководителей восстановительных, путевых работ и работ по устройствам электроснабжения.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  В поездную межстанционную связь допускается включение только телефонов дежурных по железнодорожным станциям, а на участках с автоблокировкой, кроме того, телефонов перегонной связи и дежурных по переездам. | 107. Не допускается использование поездной диспетчерской, поездной межстанционной, стрелочной связи, поездной и станционной радиосвязи и двусторонней парковой связи технологической электросвязи для переговоров по вопросам, не связанным с движением поездов, за исключением экстренных случаев.  Устройствами поездной диспетчерской связи оборудуются помещения:  дежурных по железнодорожным станциям;  дежурных по паркам железнодорожных станций;  диспетчеров: поездных, маневровых, станционных, локомотивных;  операторов железнодорожных станций;  дежурных по эксплуатационным локомотивным и мотор-вагонным депо, подменным пунктам;  энергодиспетчеров и диспетчеров подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики;  сменных инженеров подразделений связи.  На участках с диспетчерской централизацией подключение телефонов дежурных по переездам к поездной диспетчерской связи выполняется в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  На железнодорожных станциях, на которых по штатному расписанию не предусмотрено присутствие дежурных работников, должностные обязанности которых связаны с организацией движения поездов и маневровой работой, или не предусмотрено круглосуточное дежурство таких работников, при наличии технической возможности допускается подключение к поездной диспетчерской связи телефонов (переговорных устройств), устанавливаемых по месту жительства начальников железнодорожных станций, специалистов железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, с подключением таких телефонов (переговорных устройств) диспетчером поездным только на время переговоров.  При наличии технической возможности допускается временно включать в провода и каналы поездной диспетчерской связи на перегонах переносные телефоны машинистов поездов и водителей дрезин (при вынужденной остановке), начальников восстановительных и пожарных поездов (караулов), электромехаников подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и руководителей восстановительных, путевых работ и работ по устройствам электроснабжения в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  К поездной межстанционной связи подключаются только телефоны дежурных по железнодорожным станциям, а на участках с автоблокировкой телефоны перегонной связи и дежурных по переездам. |
| 6. Не допускается использование поездной диспетчерской, поездной межстанционной связи, поездной и станционной радиосвязи, стрелочной связи и двусторонней парковой связи технологической электросвязи для переговоров по вопросам, не связанным с движением поездов, за исключением экстренных случаев.  Не допускается включение в сеть стрелочной связи других телефонов, кроме станционных постов централизации, стрелочных постов и дежурного по железнодорожной станции.  В поездную диспетчерскую связь допускается включение только телефонов дежурных по железнодорожным станциям, диспетчеров маневровых, операторов железнодорожных станций, дежурных по эксплуатационным локомотивным депо, подменным пунктам, энергодиспетчеров и диспетчеров локомотивных (далее - локомотивные диспетчеры), диспетчеров хозяйства сигнализации, централизации и блокировки, старших сменных инженеров хозяйства связи. На участках с диспетчерской централизацией в поездную диспетчерскую связь допускается по решению соответственно владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования включение телефонов дежурных по переездам.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  На железнодорожных станциях, где нет в штате дежурных работников хозяйства перевозок или они имеются в штате, но не предусмотрено круглосуточное дежурство, допускается включение в поездную диспетчерскую связь телефонов (переговорных устройств), устанавливаемых по месту жительства начальников железнодорожных станций, специалистов сигнализации, централизации и блокировки, связи, с включением таких телефонов (переговорных устройств) диспетчером поездным только на время переговоров.  При наличии технической возможности допускается временно включать в провода и каналы поездной диспетчерской связи на перегонах переносные телефоны машинистов поездов и водителей дрезин (при вынужденной остановке), начальников восстановительных и пожарных поездов (караулов), электромехаников сигнализации, централизации и блокировки, связи и руководителей восстановительных, путевых работ и работ по устройствам электроснабжения.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  В поездную межстанционную связь допускается включение только телефонов дежурных по железнодорожным станциям, а на участках с автоблокировкой, кроме того, телефонов перегонной связи и дежурных по переездам. | 108. Не допускается включение в сеть стрелочной связи телефонов, кроме телефонов станционных постов централизации, стрелочных постов и дежурного по железнодорожной станции. |
| 10. Корпуса аппаратов технологической электросвязи должны быть закрыты и опломбированы. Перечень пломбируемых устройств технологической электросвязи определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Вскрытие таких аппаратов допускается производить только уполномоченным лицом, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования с обязательной предварительной записью в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети. Контроль за сохранностью целостности пломб на аппаратах технологической электросвязи осуществляют дежурные работники, пользующиеся этими аппаратами. | 109. Перечень закрытых и пломбируемых устройств технологической электросвязи определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок контроля наличия пломб и порядок вскрытия распорядительных и абонентских аппаратов (устройств) технологической железнодорожной электросвязи.  Плановые работы по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов технологической железнодорожной электросвязи, связанных с обеспечением безопасности движения поездов, производятся в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). В случаях, когда при выполнении таких работ необходимо обеспечить перерыв работы технологической электросвязи, который может повлиять на движение поездов, их выполнение производится с согласия дежурного по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией - с согласия диспетчера поездного.  Действие поездной радиосвязи и систем технологической беспроводной передачи данных на участках инфраструктуры проверяется с использованием вагона-лаборатории <140> радиосвязи и (или) других технических средств с регистрацией результатов <141> в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.  --------------------------------  <140> [Подпункт 2.4.25 пункта 2.4](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=24757&date=28.07.2022&dst=100309&field=134) ГОСТ 34530-2019.  <141> [Подпункт 6.7 пункта 6](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=OTN&n=28054&date=28.07.2022&dst=100254&field=134) ГОСТ Р МЭК 60300-1-2017 "Национальный стандарт Российской Федерации. Менеджмент риска. Руководство по применению менеджмента надежности", введенного в действие [приказом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=292557&date=28.07.2022) Росстандарта от 12 сентября 2017 г. N 1063-ст (М., "Стандартинформ", 2017). |
| 56. Устройства железнодорожной связи на участках движения поездов пассажирских со скоростями более 140 км/ч до 200 км/ч должны соответствовать требованиям [приложения N 2](#Par2135) к настоящим Правилам.  На участках обращения пассажирских поездов со скоростями более 200 км/ч инфраструктура и железнодорожный подвижной состав должны оборудоваться системами радиосвязи, обеспечивающими поездную радиосвязь и передачу данных при указанных скоростях движения. | 110. Поездная радиосвязь и беспроводная передача данных при скорости движения от 140 до 250 км/ч включительно обеспечивается цифровыми системами технологической железнодорожной электросвязи, а также цифровыми системами технологической радиосвязи, которыми оборудуются инфраструктура, локомотивы и мотор-вагонный подвижной состав скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий обеспечивающими в соответствии с требованиями по безопасности и электромагнитной совместимости <142>.  --------------------------------  <142> [Подпункт 161-01-07 пункта 2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=OTN&n=3032&date=28.07.2022&dst=100071&field=134) ГОСТ Р 50397-2011 (МЭК 60050-161:1990) "Национальный стандарт Российской Федерации. Совместимость технических средств электромагнитная. Термины и определения", введенного в действие [приказом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=264932&date=28.07.2022) Росстандарта от 8 декабря 2011 г. N 756-ст (М., "Стандартинформ", 2013). |
| 38. Основные технико-эксплуатационные характеристики цифровых систем поездной радиосвязи и систем беспроводной передачи данных на скоростных и высокоскоростных железнодорожных линиях должны соответствовать следующим требованиям:  обеспечивать вероятность установления и сохранения связи с железнодорожным подвижным составом по месту и времени не хуже 95%;  минимально допустимый уровень радиосигнала в радиочастотных диапазонах, используемых для организации цифровых систем технологической радиосвязи, обеспечивающих поездную радиосвязь и беспроводную передачу данных должен соответствовать нормам, определяемым владельцем инфраструктуры, с учетом требований, установленных для соответствующих цифровых систем радиосвязи, применяемых на скоростных и высокоскоростных железнодорожных линиях.  Поездная радиосвязь гектометрового (2 МГц) и метрового (160 МГц) радиочастотных диапазонов на высокоскоростных линиях используется в качестве резерва цифровых систем поездной радиосвязи. | 111. Поездная радиосвязь гектометрового (с номинальной частотой 2 МГц) и метрового (с номинальной частотой 160 МГц) радиочастотных диапазонов на высокоскоростных линиях используется в качестве резерва цифровых систем поездной радиосвязи. |
| 39. Измерения уровней радиопомех в радиоканале поездной радиосвязи и системы беспроводной передачи данных на скоростных и высокоскоростных линиях проводят один раз в год в порядке, установленном владельцем инфраструктуры.  Измерение уровней радиопомех в каналах поездной радиосвязи и системы беспроводной передачи данных может проводиться одновременно с проверкой действия поездной радиосвязи при наличии в измерительном комплексе вагона-лаборатории (или в диагностическом комплексе) такой технической возможности. | 112. Владелец инфраструктуры локальным нормативным актом устанавливает порядок измерения уровней радиопомех в радиоканале поездной радиосвязи и системы беспроводной передачи данных на скоростных и высокоскоростных линиях. |
| **Такого пункта нет** | 113. Владелец инфраструктуры локальным нормативным актом устанавливает периодичность и объемы технического обслуживания, ремонта средств и сооружений железнодорожной электросвязи скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий. |
| 45. Основным видом технического обслуживания сооружений и устройств железнодорожной электросвязи на скоростных и высокоскоростных линиях является управляемое техническое обслуживание, выполняемое путем применения методов анализа состояния систем, устройств и сооружений связи с использованием средств контроля их рабочих характеристик, управления качеством передачи и устранением неисправностей. | 114. Техническое обслуживание сооружений и устройств железнодорожной электросвязи на скоростных и высокоскоростных железнодорожных линиях выполняется на основании с анализа технического состояния систем, устройств и сооружений связи, полученных с использованием средств контроля их рабочих характеристик, управления качеством передачи и статистики возникновения неисправностей. |
| Приложение №4  ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ  СООРУЖЕНИЙ И УСТРОЙСТВ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА | VIII. Сооружения и устройства железнодорожного электроснабжения |
| 52. Устройства железнодорожного пути, сигнализации, централизации и блокировки, электроснабжения, железнодорожный подвижной состав, независимо от его принадлежности, должны обеспечивать постоянную надежную работу электрических рельсовых цепей.  Технология обслуживания и технические параметры содержания устройств железнодорожного пути, сигнализации, централизации и блокировки, электроснабжения, обеспечивающие бесперебойную работу электрических рельсовых цепей и обратной тяговой рельсовой сети, определяются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования с учетом требований норм и правил. | 115. Устройства железнодорожного электроснабжения обеспечивают надежное <143> электроснабжение:  --------------------------------  <143> [Подпункт 2 пункта 2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=OTN&n=10826&date=28.07.2022&dst=100061&field=134) ГОСТ 32192-2013 "Межгосударственный стандарт. Надежность в железнодорожной технике. Основные понятия. Термины и определения", введенного в действие [приказом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=268639&date=28.07.2022) Росстандарта от 30 декабря 2013 г. N 2420-ст (М., "Стандартинформ", 2014).  электроподвижного состава (включая мотор-вагонный подвижной состав) для движения поездов с нормами массы, скоростями и интервалами между ними при установленных размерах движения в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования);  устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической железнодорожной электросвязи и вычислительной техники не менее чем от двух независимых источников электроснабжения. Переход этих источников с основной системы электроснабжения на резервную и (или) наоборот осуществляется автоматически за время не более 1,3 с.  До переустройства систем железнодорожного электроснабжения допускается выполнять переход с основной системы на резервную и (или) обратно за время, установленное локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| 1. Устройства технологического электроснабжения должны обеспечивать надежное электроснабжение:  электроподвижного состава (включая моторвагонный железнодорожный подвижной состав) для движения поездов с установленными нормами массы, скоростями и интервалами между ними при установленных размерах движения;  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и вычислительной техники не менее, чем от двух независимых источников электроэнергии, при которых переход с основной системы электроснабжения на резервную или наоборот должен происходить автоматически за время не более 1,3 секунды.  До переустройства систем технологического электроснабжения допускается выполнять переход с основной системы на резервную или обратно за время, установленное, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  При наличии аккумуляторного резерва источника технологического электроснабжения автоматической и полуавтоматической блокировки он должен быть в постоянной готовности и обеспечивать бесперебойную работу устройств сигнализации, централизации и блокировки, переездной сигнализации в течение не менее восьми часов при условии, что основное электропитание не отключалось в предыдущие 36 часов.  Для обеспечения надежного технологического электроснабжения должны проводиться периодический контроль состояния сооружений и устройств технологического электроснабжения, измерение их параметров с использованием вагонов-лабораторий, приборов диагностики, а также должны осуществляться плановые ремонтные работы. | 116. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает назначенный срок службы принадлежащих им объектов железнодорожного электроснабжения и порядок его продления на основании технической документации изготовителей (разработчиков) устройств электроснабжения. |
| 1. Устройства технологического электроснабжения должны обеспечивать надежное электроснабжение:  электроподвижного состава (включая моторвагонный железнодорожный подвижной состав) для движения поездов с установленными нормами массы, скоростями и интервалами между ними при установленных размерах движения;  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и вычислительной техники не менее, чем от двух независимых источников электроэнергии, при которых переход с основной системы электроснабжения на резервную или наоборот должен происходить автоматически за время не более 1,3 секунды.  До переустройства систем технологического электроснабжения допускается выполнять переход с основной системы на резервную или обратно за время, установленное, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  При наличии аккумуляторного резерва источника технологического электроснабжения автоматической и полуавтоматической блокировки он должен быть в постоянной готовности и обеспечивать бесперебойную работу устройств сигнализации, централизации и блокировки, переездной сигнализации в течение не менее восьми часов при условии, что основное электропитание не отключалось в предыдущие 36 часов.  Для обеспечения надежного технологического электроснабжения должны проводиться периодический контроль состояния сооружений и устройств технологического электроснабжения, измерение их параметров с использованием вагонов-лабораторий, приборов диагностики, а также должны осуществляться плановые ремонтные работы. | 117. Порядок оснащения объектов железнодорожной автоматики, телемеханики и связи источниками резервного электропитания, нормы их содержания и минимальное время работы устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| 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.  В исключительных случаях, на отдельных участках железнодорожных путей общего пользования по разрешению владельца инфраструктуры допускается уровень напряжения не менее 19 кВ при переменном токе и 2,4 кВ при постоянном токе.  Номинальное напряжение переменного тока на устройствах сигнализации, централизации и блокировки и связи должно быть 110, 220 или 380 В. Отклонения номинального напряжения (в том числе кратковременные) от указанных величин допускаются в сторону уменьшения и увеличения, но не более чем на 10%. | 118. Напряжение на токоприемнике электроподвижного состава должно быть не менее 21 кВ и не более 29 кВ при переменном токе и не менее 2,7 кВ и не более 4 кВ - при постоянном токе.  Допускается напряжение на токоприемнике электроподвижного состава не менее 19 кВ при переменном токе и не менее 2,4 кВ - при постоянном токе в случаях, устанавливаемых владельцем инфраструктуры. |
| 119. Номинальное напряжение системы электроснабжения переменного тока на устройствах железнодорожной автоматики, телемеханики и связи должно быть 220 В при однофазном электропитании или 380 В - при трехфазном электропитании. Отклонения напряжения от указанных величин допускается не более  10%. |
| 3. Устройства технологического электроснабжения должны защищаться от токов короткого замыкания, перенапряжений, включая атмосферные и коммутационные, и перегрузок сверх установленных норм.  Металлические подземные сооружения, а также металлические и железобетонные мосты, путепроводы, опоры контактной сети, светофоры, гидроколонки 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 сигнализации, централизации и блокировки и связи.  Линии электропередачи напряжением свыше 1000 В, проложенные по опорам контактной сети, должны отключаться при однофазных замыканиях на землю. | 120. Устройства железнодорожного электроснабжения должны защищаться от токов короткого замыкания, перенапряжений, включая атмосферные и коммутационные, и перегрузок сверх установленных норм. В точках подключения нагрузки владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с проектной и эксплуатационной документацией должна обеспечиваться селективность защиты устройств железнодорожного электроснабжения и электрооборудования потребителей от токов короткого замыкания, перенапряжений, включая атмосферные и коммутационные.  Металлические подземные сооружения, металлические и железобетонные мосты, путепроводы, опоры контактной сети, светофоры, гидроколонки, металлические устройства, объекты, конструкции и сооружения инфраструктуры, находящиеся в районе линий, электрифицированных на постоянном токе, защищаются от электрической коррозии.  Тяговые подстанции линий, электрифицированных на постоянном токе, а также электроподвижной состав должны иметь защиту от проникновения в контактную сеть токов, нарушающих нормальное действие устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.  Линии электропередачи напряжением свыше 1000 В, проложенные по опорам контактной сети, должны отключаться при однофазных замыканиях на землю. |
| 4. Высота подвеса контактного провода вне искусственных сооружений должна быть не менее:  на перегонах и железнодорожных станциях - 5750 мм;  на железнодорожных переездах - 6000 мм.  Высота подвеса контактного провода в пределах искусственных сооружений должна быть не менее:  5550 мм - для контактной сети постоянного тока напряжением 3 кВ;  5570 мм - для контактной сети переменного тока напряжением 25 кВ.  Высота подвеса контактного провода должна быть не более 6800 мм.  (п. 4 в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57) | 121. Высота подвеса контактного провода вне искусственных сооружений должна быть не менее:  5750 мм - на перегонах и железнодорожных станциях;  6000 мм - на железнодорожных переездах.  Высота подвеса контактного провода в пределах искусственных сооружений должна быть не менее:  5550 мм - для контактной сети постоянного тока с номинальным напряжением 3 кВ;  5570 мм - для контактной сети переменного тока с номинальным напряжением 25 кВ.  Высота подвеса контактного провода должна быть не более 6800 мм. |
| 5. В пределах искусственных сооружений расстояние от токоведущих элементов токоприемника и частей контактной сети, находящихся под напряжением, до заземленных частей сооружений и железнодорожного подвижного состава должно быть не менее 200 мм на линиях, электрифицированных на постоянном токе, и не менее 270 мм - на переменном токе. | 122. В пределах искусственных сооружений расстояние от токоведущих элементов токоприемника и частей контактной сети, находящихся под напряжением, до заземленных частей сооружений и железнодорожного подвижного состава должно быть не менее 200 мм на линиях, электрифицированных на постоянном токе, и не менее 270 мм - на переменном токе. |
| 6. Расстояние от оси крайнего железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети на перегонах и железнодорожных 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 железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети должно быть не менее 5700 мм. Перечень таких мест определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  На существующих линиях до их реконструкции, а также в особо трудных условиях на вновь электрифицируемых линиях расстояние от оси железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети допускается на железнодорожных станциях не менее 2450 мм, а на перегонах - не менее 2750 мм.  Все указанные размеры устанавливаются 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 видимость сигналов и знаков согласно настоящим Правилам.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57) | 123. Расстояние от оси крайнего железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети на перегонах и железнодорожных станциях должна быть не менее 3100 мм.  Опоры в выемках должны устанавливаться вне пределов кюветов.  В особо сильно снегозаносимых выемках (кроме скальных) и на выходах из них (на длине не менее 100 м) расстояние от оси крайнего железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети должна быть не менее 5700 мм <144>. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает перечень мест с особо сильно снегозаносимыми выемками.  --------------------------------  <144> [Подпункт 5.1.12 пункта 5](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=18327&date=28.07.2022&dst=100315&field=134) ГОСТ 9238-2013.  На существующих линиях до их реконструкции, а также в особо трудных условиях на вновь электрифицируемых линиях расстояние от оси железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети допускается на железнодорожных станциях не менее 2450 мм, а на перегонах - не менее 2750 мм <145>.  --------------------------------  <145> [Подпункт 5.1.10 пункта 5](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=18327&date=28.07.2022&dst=100307&field=134) ГОСТ 9238-2013.  Все указанные размеры устанавливаются для прямых участков пути. На кривых участках указанные выше расстояния увеличиваются в соответствии с габаритным уширением, установленным для опор контактной сети. |
| 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, расположенные на расстоянии менее пяти метров 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 железнодорожными путями, должны быть установлены предохранительные щиты и сплошной настил в местах прохода людей для ограждения частей контактной сети, находящихся под напряжением. | 124. Все металлические сооружения (мосты, путепроводы, опоры), на которых крепятся элементы контактной сети, детали крепления контактной сети на железобетонных опорах, железобетонных и неметаллических искусственных сооружениях, отдельно стоящие металлические конструкции, расположенные на расстоянии менее 5 м от частей контактной сети, находящиеся под напряжением, заземляются.  Все расположенные в зоне влияния контактной сети и воздушных линий переменного тока металлические сооружения, на которых возникают опасные напряжения, заземляются.  На путепроводах и пешеходных мостах, расположенных над электрифицированными железнодорожными путями, устанавливаются предохранительные щиты и сплошной настил в местах прохода людей для ограждения частей контактной сети, находящихся под напряжением. |
| 8. Контактная сеть, линии электропередачи автоблокировки и продольного электроснабжения напряжением свыше 1000 В должны разделяться на секции при помощи изолирующих сопряжений анкерных участков (предусматривающих электрическую независимость смежных секций), 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. | 125. Контактная сеть должна разделяться на секции при помощи изолирующих сопряжений анкерных участков (обеспечивающих электрическую независимость смежных секций), нейтральных вставок, секционных и секционирующих изоляторов, разъединителей.  Опоры контактной сети, ограничивающие пролет с изолирующим сопряжением (в том числе выполненным в виде секционного изолятора), должны иметь отличительную окраску. Между этими опорами запрещается остановка электроподвижного состава с поднятым токоприемником.  Линии электропередачи автоблокировки и продольного электроснабжения напряжением свыше 1000 В должны разделяться на секции с помощью секционирующих изоляторов и (или) разъединителей. |
| 9. Схема питания и секционирования контактной сети, линий автоблокировки и продольного технологического электроснабжения определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Выкопировки из этой схемы, ежегодно выверяемые, включаются в техническо-распорядительный акт железнодорожной станции. | 126. Схема питания и секционирования контактной сети, линий автоблокировки и продольного технологического электроснабжения определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Порядок выверки схемы питания и секционирования контактной сети и линий электропередачи устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| 10. Переключение разъединителей контактной сети электровозных и моторвагонных депо, экипировочных устройств, а также железнодорожных путей, где осматривается крышевое оборудование электроподвижного состава, производится уполномоченными лицами, прошедшими соответствующее обучение. Переключение остальных разъединителей производится только по приказу энергодиспетчера.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  Приводы секционных разъединителей с ручным управлением должны быть заперты на замки.  Порядок переключения разъединителей контактной сети, а также выключателей и разъединителей линий автоблокировки и продольного технологического электроснабжения, хранения ключей от запертых приводов разъединителей, обеспечивающий бесперебойность электроснабжения и безопасность производства работ, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. | 127. Переключение разъединителей контактной сети электровозных и мотор-вагонных депо, экипировочных устройств, железнодорожных путей, специализированных для осмотра оборудования электроподвижного состава, установленного на крыше, производится уполномоченными лицами владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Переключение остальных разъединителей производится по указанию энергодиспетчера.  Приводы секционных разъединителей с ручным управлением должны быть заперты на замки.  Порядок переключения разъединителей контактной сети, выключателей и разъединителей линий электропередачи, запирания приводов разъединителей на замки, обеспечивающий бесперебойность электроснабжения и безопасность производства работ, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| 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, железнодорожных 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 не электрифицированных железнодорожных 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 воздушных линий электропередачи. | 128. Расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до поверхности земли при максимальной стреле провеса должно быть не менее:  6,0 м - на перегонах, в том числе 5,0 м - в труднодоступных местах;  7,0 м - на пересечениях с автомобильными дорогами, железнодорожных станциях и в населенной местности.  При пересечениях железнодорожных путей общего и необщего пользования расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до уровня верха головки рельса не электрифицированных железнодорожных путей должно быть не менее 7,5 м. На электрифицированных линиях это расстояние до проводов контактной сети устанавливается в зависимости от уровня напряжения пересекаемых воздушных линий электропередачи в соответствии с проектной и эксплуатационной документацией. |
| Приложение №5  ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА | IX. Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава |
| 1. Железнодорожный подвижной состав должен своевременно проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержаться в эксплуатации в исправном техническом состоянии, обеспечивающем безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта и выполнение требований по охране труда и пожарной безопасности.  Ремонт железнодорожного подвижного состава должен выполняться на предприятиях, имеющих условный номер клеймения, полученный на соответствующие виды работ в соответствии с Положением об условных номерах клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей, утвержденным и введенным в действие решением шестьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества 21 - 22 октября 2014 г. <1>.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 01.09.2016 N 257)  --------------------------------  <1> Газета "Транспорт России", 2016 год, N 39 (950).  (сноска введена Приказом Минтранса России от 01.09.2016 N 257)  Ответственными за исправное техническое состояние, техническое обслуживание, ремонт и обеспечение установленных сроков службы железнодорожного подвижного состава, являются владельцы железнодорожного подвижного состава, работники железнодорожного транспорта, непосредственно его обслуживающие. | 129. Эксплуатируемый на железнодорожном транспорте железнодорожный подвижной состав должен проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержаться в эксплуатации в исправном техническом состоянии, обеспечивающем безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, соответствовать требованиям по охране труда, экологической и пожарной безопасности, санитарно-эпидемиологическим правилам и нормативам в сроки, установленные ремонтной и эксплуатационной документацией. |
| 2. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования не допускается использование потенциально-опасного железнодорожного подвижного состава и его составных частей, иных технических средств, не соответствующих требованиям норм и правил.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  Контроль соблюдения указанных требований осуществляет, соответственно, владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования | 130. На инфраструктуре и железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатация железнодорожного подвижного состава и его составных частей:  с истекшим назначенным сроком службы <146> (ресурсом) железнодорожного подвижного состава, за исключением железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях необщего пользования без выхода на железнодорожные пути общего пользования;  --------------------------------  <146> [Абзац двадцать восьмой пункта 4](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=413291&date=28.07.2022&dst=3344&field=134) ТР ТС 001/2011.  имеющих неисправности, угрожающие безопасности движения железнодорожного транспорта в соответствии с Правилами;  не соответствующих требованиям эксплуатационной документации и Правилам;  не прошедших пономерной учет и не учтеных в соответствующих автоматизированных базах данных;  с нечитаемыми, неразличимыми или отсутствующими маркировкой, идентификационными номерами или приемочными клеймами, когда наличие таких маркировки, идентификации или нанесения приемочного клейма обязательны.  Запрещается установка на железнодорожный подвижной состав деталей и узлов, назначенный срок службы (ресурс) которых истек (при его наличии).  Внесение изменений в конструкцию железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования, влияющих на его эксплуатационные характеристики, допускается в соответствии с законодательством Российской Федерации и Евразийского экономического союза.  Ответственными за содержание в исправном техническом состоянии железнодорожного подвижного состава, соблюдение периодичности выполнения планово-предупредительных ремонтов, за соблюдение назначенного срока службы (ресурса) железнодорожного подвижного состава являются владельцы железнодорожного подвижного состава.  Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) осуществляет контроль соблюдения указанных требований при эксплуатации железнодорожного подвижного состава и его составных частей. |
| 21. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах железнодорожный подвижной состав, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также ставить в поезда грузовые вагоны, имевшие сход с рельсов, до их осмотра и признания годными для движения и грузовые вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранность перевозимых грузов, за исключением случаев передислокации неисправных грузовых вагонов, отцепленных в пути следования в текущий ремонт, к ближайшему пункту текущего отцепочного ремонта или вагоноремонтному предприятию, с соблюдением мер, гарантирующих безопасность движения. Порядок передислокации таких вагонов определяется владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Не допускается выдача под поезда локомотивов, назначенный срок службы которых истек.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  Не допускается включать в поезда, следующие по инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования во всех видах сообщения груженые грузовые вагоны, в отношении которых после 1 января 2016 г. выполнены работы по продлению сроков их службы или модернизации с продлением сроков их службы, за исключением:  1) специального железнодорожного подвижного состава, включаемого в хозяйственные поезда и предназначенного для производства работ по содержанию, обслуживанию, ремонту сооружений и устройств железных дорог;  2) вагонов-цистерн для перевозки:  патоки;  желтого фосфора;  виноматериалов;  гептила;  амила;  уксусной кислоты;  ядохимикатов;  алкилбензолсульфокислоты;  меланжа;  молока;  поливинилхлорида;  капролактама;  суперфосфорной кислоты;  сульфанола;  3) рефрижераторных вагонов;  4) вагонов-термосов;  5) вагонов-ледников;  6) вагонов-дизель-электростанций;  7) вагонов-транспортеров;  8) вагонов-платформ для перевозки гусеничной и колесной техники.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 25.12.2015 N 382)  Не допускается включать в поезда пассажирские вагоны, имеющие неисправности электропневматического тормоза, системы отопления, электрооборудования, вентиляции и другие неисправности, нарушающие безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия проезда, а также пассажирские вагоны с радиокупе (штабные) с неисправной радиосвязью начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда с машинистом локомотива. Пассажирские вагоны на тележках ЦМВ, специальные вагоны на тележках типа КВЗ-И2 могут следовать в пассажирских поездах со скоростью не более 120 км/ч.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  Пассажирские вагоны, включаемые в пассажирские поезда с электроотоплением, должны быть оборудованы системой автоматического управления электроотоплением, а локомотивы, выдаваемые под поезда (электровозы) - устройством отбора мощности для высоковольтного отопления с учетом расхода электроэнергии на отопление вагонов.  Локомотивы, моторвагонный железнодорожный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав, принадлежащие владельцу железнодорожных путей необщего пользования (владельцу железнодорожного подвижного состава) при обращении в поездах на железнодорожных путях общего и необщего пользования должны соответствовать требованиям, установленным настоящими Правилами, и пройти проверку на подтверждение их исправного технического состояния.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  Требования к техническому состоянию железнодорожного подвижного состава и производству его технического обслуживания и ремонта устанавливаются нормами и правилами. Порядок его технического обслуживания и ремонта, в ходе которого подтверждается исправное техническое состояние железнодорожного подвижного состава, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  Запрещается установка на железнодорожный подвижной состав деталей и узлов, назначенный срок службы которых истек.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57) | 131. Запрещается включать в поезда на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования железнодорожный подвижной состав, имевший сход с рельсов, до его осмотра и признания годным для движения.  Для движения железнодорожного подвижного состава, имевшего сход с рельсов, производится его комиссионный осмотр, по результатам которого определяется возможность включения такого железнодорожного подвижного состава в поезд. При необходимости включения таких вагонов в поезда, следующие по инфраструктуре, состав комиссии утверждает владелец инфраструктуры с участием представителя владельца железнодорожного подвижного состава, а при включении в поезда, следующие по железнодорожным путям необщего пользования, состав комиссии утверждает владелец железнодорожных путей необщего пользования с участием представителя владельца железнодорожного подвижного состава.  Порядок передислокации железнодорожного подвижного состава, имевшего сход с рельсов, определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) и должен предусматривать меры, гарантирующие безопасность движения такого состава. |
| **Такого пункта нет** | 132. На инфраструктуре допускается эксплуатация железнодорожного подвижного состава, представляющего историческую ценность, выпуск которого прекращен, а назначенный срок службы - истек или не был установлен при изготовлении (далее - исторический железнодорожный подвижной состава).  Для подтверждения возможности эксплуатации исторического железнодорожного подвижного состава необходимо:  провести техническое диагностирование с целью определения его остаточного ресурса до перехода в предельное состояние;  выполнить ремонт для восстановления технических характеристик до нормативных значений в соответствии с ремонтной документацией и Правилами.  Владелец инфраструктуры на основании данных пономерного учета должен вести учет исторического железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на инфраструктуре. Эксплуатация исторического железнодорожного подвижного состава допускается при одновременном выполнении следующих условий:  1) подтверждения исправного технического состояния, обеспечивающего безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, выполнение требований по охране труда и пожарной безопасности;  2) оборудования тягового исторического подвижного состава средствами радиосвязи, совместимыми со средствами радиосвязи инфраструктуры на участках обращения;  3) наличия идентификационного номера <147>.  --------------------------------  <147> [Приказ](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=291250&date=28.07.2022) Минтранса России от 24 января 2018 г. N 28 "Об утверждении Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по осуществлению пономерного учета железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях общего и необщего пользования" (зарегистрирован Минюстом России 16 февраля 2018 г., регистрационный N 50063).  Порядок допуска к эксплуатации на инфраструктуре, включения в перечень исторического железнодорожного подвижного состава и подтверждения его исправного технического состояния определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.  Эксплуатация исторического железнодорожного подвижного состава на инфраструктуре допускается в исторических поездах или для участия в исторических мероприятиях. |
| 8. На каждый локомотив, вагон, единицу моторвагонного железнодорожного, специального и специального самоходного подвижного состава должен вестись технический паспорт (формуляр), содержащий важнейшие технические и эксплуатационные характеристики.  На каждую единицу вновь изготовленного, модернизированного и прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава предприятием, выполняющим данные виды работ, должно оформляться уведомление о приемке.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 01.09.2016 N 257)  Ответственность за соответствие вновь изготовленного и модернизированного железнодорожного подвижного состава требованиям конструкторской документации, а для прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава - требованиям ремонтной (конструкторской) документации возлагается на предприятие, оформившее уведомление о приемке.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 01.09.2016 N 257)  (п. 8 в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57) | 133. На каждую единицу железнодорожного подвижного состава ведется паспорт <148> (технический паспорт <149>) или формуляр <150> (при наличии) в бумажном и (или) электронном виде, содержащий сведения о его вводе в эксплуатацию, отметку о приемке, в том числе по результатам инспекторского контроля <151> (при его проведении), типах оборудования, модернизации <152> и проведенных плановых ремонтах, о комплектации номерными составными частями в случае, если наличие данной информации предусмотрено в паспорте (техническом паспорте) или формуляре (при наличии).  --------------------------------  <148> [Абзац тридцать второй пункта 4](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=413291&date=28.07.2022&dst=3348&field=134) ТР ТС 001/2011.  <149> [Пункт 1.1 статьи 17](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=411573&date=28.07.2022&dst=100320&field=134) Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, N 2, ст. 169; 2022, N 12, ст. 1783).  <150> [Абзац пятьдесят второй пункта 4](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=413291&date=28.07.2022&dst=3368&field=134) ТР ТС 001/2011.  <151> [Подпункт 3.10 пункта 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=OTN&n=8042&date=28.07.2022&dst=100065&field=134) ГОСТ 32894-2014 "Межгосударственный стандарт. Продукция железнодорожного назначения. Инспекторский контроль. Общие положения", введенного в действие [приказом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=270412&date=28.07.2022) Росстандарта от 22 августа 2014 г. N 952-ст (М., "Стандартинформ", 2015) (далее - ГОСТ 32894-2014).  <152> [Абзац двадцать четвертый пункта 4](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=413291&date=28.07.2022&dst=3340&field=134) ТР ТС 001/2011. |
| 1. Железнодорожный подвижной состав должен своевременно проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержаться в эксплуатации в исправном техническом состоянии, обеспечивающем безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта и выполнение требований по охране труда и пожарной безопасности.  Ремонт железнодорожного подвижного состава должен выполняться на предприятиях, имеющих условный номер клеймения, полученный на соответствующие виды работ в соответствии с Положением об условных номерах клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей, утвержденным и введенным в действие решением шестьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества 21 - 22 октября 2014 г. <1>.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 01.09.2016 N 257)  --------------------------------  <1> Газета "Транспорт России", 2016 год, N 39 (950).  (сноска введена Приказом Минтранса России от 01.09.2016 N 257)  Ответственными за исправное техническое состояние, техническое обслуживание, ремонт и обеспечение установленных сроков службы железнодорожного подвижного состава, являются владельцы железнодорожного подвижного состава, работники железнодорожного транспорта, непосредственно его обслуживающие. | 134. Ремонт, в том числе проводимый в рамках сервисного обслуживания <153>, железнодорожного подвижного состава выполняется на предприятиях, имеющих условный номер клеймения <154>, полученный на соответствующий вид работ. Данное требование не распространяется на ремонт тягового железнодорожного подвижного состава, обращающегося на железнодорожных путях необщего пользования без права выхода на инфраструктуру.  --------------------------------  <153> [Подпункт 43 пункта 2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=OTN&n=16418&date=28.07.2022&dst=100112&field=134) ГОСТ 32884-2014 "Межгосударственный стандарт. Эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт железнодорожного подвижного состава. Термины и определения", введенного в действие [приказом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=222025&date=28.07.2022) Росстандарта от 27 октября 2014 г. N 1432-ст (М., "Стандартинформ", 2015).  <154> [Положение](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=65744&date=28.07.2022&dst=100002&field=134) об условных номерах клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей, утверждено [Протоколом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=65745&date=28.07.2022) шестьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту - участников Содружества Независимых Государств от 21 октября 2014 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет": https://sovetgt.org/, 21 октября 2014 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с [Положением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=1618&date=28.07.2022&dst=100059&field=134) о Совете по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств - участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by 20 марта 1992 г.), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=872&date=28.07.2022) о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г.  Ремонт составных частей железнодорожного подвижного состава, входящих в перечень составных частей, подлежащих клеймению, выполняется на предприятиях, имеющих условный номер клеймения, полученный на соответствующие виды работ.  На каждую единицу вновь изготовленного, модернизированного или прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава предприятием, выполнившим данные виды работ, оформляется документ, подтверждающий его приемку:  уведомление о приемке формы ВУ-36 <155> - для вновь изготовленного и модернизированного железнодорожного подвижного состава, а также для грузовых вагонов, прошедших ремонт;  --------------------------------  <155> Приложение Е, Г к [Протоколу](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=301168&date=28.07.2022) шестьдесят седьмого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств от 20 октября 2017 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет": https://sovetgt.org/, 20 октября 2017 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с [Положением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=1618&date=28.07.2022&dst=100059&field=134) о Совете по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств - участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=872&date=28.07.2022) о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=30726&date=28.07.2022&dst=100010&field=134) о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, N 51, ст. 1798).  документы, подтверждающие приемку пассажирских вагонов, локомотивов, мотор-вагонного и специального подвижного состава, прошедших ремонт, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Предприятие, оформившее документ, подтверждающий приемку, подтверждает соответствие <156> железнодорожного подвижного состава при выпуске его в эксплуатацию:  --------------------------------  <156> [Абзац восемнадцатый статьи 2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=388109&date=28.07.2022&dst=217&field=134) Федерального закона от 27 декабря 2002 г. N 184-ФЗ "О техническом регулировании". Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, N 52, ст. 5140, 2007, N 19, ст. 2293, 2016, N 15, ст. 2066) (далее - Федеральный закон "О техническом регулировании").  требованиям конструкторской документации - вновь изготовленного или модернизированного железнодорожного подвижного состава;  требованиям ремонтной или эксплуатационной документации (в части требований к ремонту) - прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава.  Ответственными за качество выполненного технического обслуживания и ремонта железнодорожного подвижного состава, его составных частей являются предприятия, непосредственно их осуществляющие.  Предприятие, осуществляющее изготовление, модернизацию или ремонт составных частей железнодорожного подвижного состава, является ответственным за их соответствие конструкторской (при изготовлении и модернизации) или ремонтной документации (при выполнении ремонта) при выпуске железнодорожного подвижного состава в эксплуатацию. |
| 6. Допуск к эксплуатации вновь изготовленного, модернизированного, а также прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава осуществляется соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  Допуск железнодорожного подвижного состава, прошедшего ремонт, осуществляется в случае, если в технический паспорт (формуляр) внесены соответствующие сведения.  Для решения вопроса о допуске на железнодорожные пути общего пользования владелец инфраструктуры осуществляет осмотр железнодорожного подвижного состава, в ходе которого проводятся:  идентификация железнодорожного подвижного состава по техническим и эксплуатационным характеристикам, указанным в техническом паспорте (формуляре);  сверка идентификационных номеров составных частей, определенных данными информационных систем учета железнодорожного подвижного состава;  проверка наличия документов об обязательном подтверждении соответствия вновь изготовленного, модернизированного железнодорожного подвижного состава.  По результатам осмотра оформляется акт допуска железнодорожного подвижного состава к эксплуатации на железнодорожных путях общего пользования после изготовления, модернизации, ремонта (далее - Акт) в соответствии с рекомендуемым образцом, приведенным в [приложении](#Par2893) к Технической эксплуатации железнодорожного подвижного состава.  При выявлении несоответствия(ий) установленным требованиям владелец инфраструктуры не допускает железнодорожный подвижной состав к эксплуатации с указанием в Акте причин(ы) отказа.  После устранения несоответствия(ий) железнодорожный подвижной состав повторно предъявляется к осмотру для допуска на инфраструктуру железнодорожного транспорта.  Порядок допуска железнодорожного подвижного состава на железнодорожные пути необщего пользования устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  Ответственными за допуск на инфраструктуру железнодорожного транспорта, железнодорожные пути необщего пользования вновь изготовленного, модернизированного, а также прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава являются владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования соответственно.  Порядок проследования опытных образцов подвижного состава к месту проведения испытаний и обратно устанавливается владельцем инфраструктуры.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 25.12.2018 N 472)  (п. 6 в ред. Приказа Минтранса России от 01.09.2016 N 257) | 135. Ответственным за допуск к эксплуатации на инфраструктуре (железнодорожных путях необщего пользования) вновь изготовленного, модернизированного, прошедшего плановый ремонт (в соответствии с ремонтной или эксплуатационной документацией) железнодорожного подвижного состава является владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования).  Допуск к эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования железнодорожного подвижного состава осуществляется при наличии документов об обязательном подтверждении соответствия <157> (для вновь изготовленного железнодорожного подвижного состава в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации и правом Евразийского экономического союза), документа, подтверждающего его приемку, и в случае, если в паспорт (технический паспорт) или формуляр (при наличии) должны быть внесены сведения, указанные в [пункте 133](#Par903) Правил.  --------------------------------  <157> [Пункт 3 статьи 20](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=388109&date=28.07.2022&dst=100251&field=134) Федерального закона "О техническом регулировании".  Допуск железнодорожного подвижного состава к эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования осуществляется после его осмотра, в ходе которого проводится:  сверка технических и эксплуатационных характеристик железнодорожного подвижного состава с указанными в паспорте (техническом паспорте) или формуляре (при наличии);  сверка идентификационных номеров составных частей, определенных данными информационных систем учета железнодорожного подвижного состава <158> с их фактическим наличием на железнодорожном подвижном составе.  --------------------------------  <158> [Пункты 1](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=39694&date=28.07.2022&dst=100003&field=134) - [10](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=39694&date=28.07.2022&dst=101082&field=134) Методических положений по ведению автоматизированного банка данных парка грузовых вагонов, утвержденных [Протоколом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=65745&date=28.07.2022) шестьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту - участников Содружества Независимых Государств от 22 октября 2014 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет": https://sovetgt.org/, 22 октября 2014 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с [Положением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=1618&date=28.07.2022&dst=100059&field=134) о Совете по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств - участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=872&date=28.07.2022) о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=30726&date=28.07.2022&dst=100010&field=134) о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного совета РСФСР, 1991, N 51, ст. 1798).  По результатам осмотра оформляется акт допуска железнодорожного подвижного состава к эксплуатации на железнодорожных путях общего пользования после изготовления, модернизации, ремонта (далее - Акт допуска) (рекомендуемый образец приведен в приложении N 4 к Правилам).  При выявлении несоответствия (несоответствий) требованиям, установленным настоящим пунктом, владелец инфраструктуры указывает их в Акте допуска.  После устранения несоответствия (несоответствий) железнодорожный подвижной состав повторно предъявляется к осмотру для допуска к эксплуатации на инфраструктуре.  Владелец инфраструктуры локальным нормативным актом определяет порядок организации допуска железнодорожного подвижного состава к эксплуатации на инфраструктуре, который содержит в себе требования к месту допуска и его оснащению.  Владелец железнодорожных путей необщего пользования локальным нормативным актом определяет порядок организации допуска железнодорожного подвижного состава на железнодорожные пути необщего пользования, который содержит в себе требования к месту допуска и его оснащению. |
| 7. Каждая единица железнодорожного подвижного состава должна иметь следующие отличительные четкие знаки и надписи:  технический знак принадлежности к железнодорожному транспорту Российской Федерации;  наименование владельца железнодорожного подвижного состава;  номер, табличку с указанием завода-изготовителя, даты и места постройки;  (в ред. Приказа Минтранса России от 01.09.2016 N 257)  идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях в местах, установленных нормами и правилами;  дату и место производства установленных видов ремонта;  массу тары (кроме локомотивов и специального самоходного подвижного состава).  Кроме того, должны быть нанесены следующие надписи:  на локомотивах, моторвагонном железнодорожном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе - конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов и котла;  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  на пассажирских вагонах, моторвагонном железнодорожном подвижном составе, специальном и специальном самоходном подвижном составе, на котором предусматривается доставка работников к месту производства работ и обратно - число мест;  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  на грузовых, почтовых, багажных вагонах - грузоподъемность.  На тендерах паровозов должны быть обозначены серия, номер и наименование владельца.  На раму вагона, предназначенного для установки железнодорожных кузовов, наносится масса тары грузового вагона с массой железнодорожного кузова.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 25.12.2018 N 472)  Каждый железнодорожный кузов должен иметь следующие отличительные знаки и надписи:  (абзац введен Приказом Минтранса России от 25.12.2018 N 472)  наименование (товарный знак) изготовителя;  (абзац введен Приказом Минтранса России от 25.12.2018 N 472)  дату выпуска;  (абзац введен Приказом Минтранса России от 25.12.2018 N 472)  идентификационный номер вагона;  (абзац введен Приказом Минтранса России от 25.12.2018 N 472)  грузоподъемность вагона;  (абзац введен Приказом Минтранса России от 25.12.2018 N 472)  массу тары вагона с учетом массы железнодорожного кузова.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 25.12.2018 N 472)  Другие знаки и надписи на железнодорожный подвижной состав наносятся в соответствии с требованиями, установленными нормами и правилами.  Каждый крупнотоннажный контейнер должен, кроме табличек о допущении к эксплуатации во внутреннем и международном сообщении, иметь маркировочные надписи, идентифицирующие собственника, типаж и специализацию контейнера.  Эксплуатация грузовых вагонов допускается без табличек завода-изготовителя с указанием даты и места постройки с нанесением трафарета с обозначением кода завода-изготовителя и даты постройки вагона.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 04.06.2012 N 162) | 136. Каждая единица железнодорожного подвижного состава при эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования должна иметь маркировку, нанесенную в соответствии с техническим [регламентом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=413291&date=28.07.2022&dst=3301&field=134) Таможенного союза "О безопасности железнодорожного подвижного состава" <159>.  --------------------------------  <159> [Пункт 8](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=413291&date=28.07.2022&dst=3388&field=134) ТР ТС 001/2011.  Для железнодорожного подвижного состава и его составных частей, выпущенных в обращение после 2 августа 2017 г., стран - участников Евразийского экономического союза, также следующие отличительные знаки и надписи <160>:  --------------------------------  <160> [Пункты 1](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=59657&date=28.07.2022&dst=100010&field=134) - [5](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=59657&date=28.07.2022&dst=100099&field=134) Альбома-справочника 632-2011 ПКБ ЦВ. Знаки и надписи на вагонах грузового парка железных дорог колеи 1520 мм, утвержденных [Протоколом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=55268&date=28.07.2022) пятьдесят седьмого заседания Совета по железнодорожному транспорту - участников Содружества Независимых Государств от 17 октября 2012 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет": https://sovetgt.org/, 17 октября 2012 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с [Положением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=1618&date=28.07.2022&dst=100059&field=134) о Совете по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств - участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=872&date=28.07.2022) о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=30726&date=28.07.2022&dst=100010&field=134) о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного совета РСФСР, 1991, N 51, ст. 1798).  технический знак (цифровой код) принадлежности к железнодорожной администрации;  оператор железнодорожного подвижного состава или иной владелец железнодорожного подвижного состава;  номер, табличка с указанием завода-изготовителя, дата и место постройки;  идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях в случаях и в местах, установленных конструкторской документацией;  дата и место производства видов ремонта, установленных ремонтной и эксплуатационной документацией;  масса тары (кроме локомотивов и специального самоходного подвижного состава).  Кроме того, должны быть нанесены следующие надписи:  конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов и котла - на локомотивах, мотор-вагонном и специальном самоходном подвижном составе;  число мест - на пассажирских вагонах, мотор-вагонном и специальном железнодорожном подвижном составе, на котором предусматривается доставка работников к месту производства работ и обратно;  грузоподъемность - на грузовых, почтовых, багажных вагонах.  серия, номер, наименование юридического лица, физического лица (фамилия, имя, отчество (при наличии) - на тендерах паровозов.  На раму вагона, предназначенного для установки железнодорожных сменных кузовов, наносятся данные о массе тары грузового вагона с массой сменного железнодорожного кузова (кузовов).  Каждый железнодорожный кузов должен иметь следующие отличительные знаки и надписи:  наименование (товарный знак) изготовителя <161>;  --------------------------------  <161> [Абзац третий пункта 100](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=413291&date=28.07.2022&dst=3626&field=134) ТР ТС 001/2011.  дату выпуска;  идентификационный номер вагона;  грузоподъемность вагона.  Необходимость нанесения других знаков и надписей на железнодорожный подвижной состав, не препятствующих видимости знаков и надписей, указанных в настоящем пункте, определяется локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава.  Каждый крупнотоннажный контейнер должен соответствовать требованиям Международной [конвенции](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=15426&date=28.07.2022) по безопасным контейнерам от 2 декабря 1972 г. <162>, Таможенной [конвенции](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=4504&date=28.07.2022), касающейся контейнеров, от 2 декабря 1972 г. <163>.  --------------------------------  <162> Ратифицирована [Указом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=ESU&n=39274&date=28.07.2022) Президиума Верховного Совета СССР от 20 июля 1976 г. N 4251-IX (Ведомости Верховного Совета СССР, 1976, N 31, ст. 442), вступила в силу для СССР 6 сентября 1977 г.  <163> Ратифицирована [Указом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=ESU&n=10520&date=28.07.2022) Президиума Верховного Совета СССР от 20 июля 1976 г. N 4252-IX (Ведомости Верховного Совета СССР, 1976, N 31, ст. 441) вступила в силу для СССР 23 февраля 1977 г.  Эксплуатация железнодорожного подвижного состава без табличек завода-изготовителя допускается при условии нанесения на него трафарета с обозначением кода (наименования) завода-изготовителя и даты постройки единицы железнодорожного подвижного состава, и наличия данной информации в его паспорте (техническом паспорте) или формуляре (при наличии). |
| **П. 6.**  Порядок проследования опытных образцов подвижного состава к месту проведения испытаний и обратно устанавливается владельцем инфраструктуры.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 25.12.2018 N 472)  (п. 6 в ред. Приказа Минтранса России от 01.09.2016 N 257) | 137. Порядок проследования опытных образцов подвижного состава <164> к месту проведения испытаний или выставочных мероприятий и обратно устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.  --------------------------------  <164> [Подпункт 3.8 пункта 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=OTN&n=6290&date=28.07.2022&dst=100045&field=134) ГОСТ Р 55050-2012.  Порядок передислокации по инфраструктуре железнодорожного подвижного состава, отцепленного в пути следования по причине технической неисправности, к ближайшему месту проведения ремонта и железнодорожного подвижного состава на промывочно-пропарочные станции с обеспечением мер, гарантирующих безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры. |
| **Такого пункта нет** | 138. На инфраструктуре и железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатировать железнодорожный подвижной состав со следующими отсутствующими или неисправными устройствами:  специальными подножками, поручнями или приспособлениями, предусмотренными конструкцией локомотива для безопасности обслуживающего персонала при эксплуатации, осмотре, техническом обслуживании или ремонте;  предусмотренными конструкцией локомотива ограждениями вращающихся частей дизеля, электрических машин, вентиляторов, компрессоров. |
| 24. Техническое состояние локомотивов, моторвагонного железнодорожного и специального самоходного подвижного состава 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 диагностическими средствами, а также периодически контролироваться уполномоченными лицами, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования, владельца железнодорожного подвижного состава.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  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 железнодорожный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав, если имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  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 радиосвязи;  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  неисправность устройств станционной радиосвязи (на локомотивах, предназначенных для производства маневровых работ);  (абзац введен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  неисправность радиоэлектронных средств передачи данных на локомотивах, моторвагонном железнодорожном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе, оборудованном системами управления движением и контроля, использующими радиоканал в качестве среды передачи данных;  (абзац введен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  неисправность связи "пассажир - машинист" на моторвагонном железнодорожном подвижном составе;  (абзац введен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  неисправность автосцепных устройств, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформация;  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 железнодорожный 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 учета электроэнергии;  неисправность средств пожаротушения или автоматической пожарной сигнализации моторвагонного железнодорожного подвижного состава;  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  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 моторвагонного железнодорожного подвижного состава;  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  неисправность стопорных и предохранительных устройств приведения рабочих органов специального самоходного подвижного состава в транспортное положение, предусмотренное их конструкцией;  неисправность кодового бортового датчика системы автоматической идентификации с любой стороны подвижной единицы;  (абзац введен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  неисправность систем автоведения моторвагонного железнодорожного подвижного состава;  (абзац введен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  неисправность системы автоматизированного вождения грузовых поездов и поездов повышенной массы и длины при наличии;  (абзац введен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  неисправность системы регистрации и анализа параметров работы подвижного состава при наличии;  (абзац введен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  неисправность системы определения географической координаты местоположения при наличии;  (абзац введен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  неисправность системы учета расхода дизельного топлива при наличии;  (абзац введен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  неисправность систем информирования машиниста о расписании и энергооптимальной скорости движения поезда при наличии.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57) | 139. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования запрещается включать в состав поезда (кроме случаев перевозки железнодорожного подвижного состава в качестве груза на своих осях и пересылки локомотивов в недействующем состоянии) и эксплуатировать для выполнения маневровой работы локомотивы, мотор-вагонный и специальный самоходный подвижной состав (если конструкторской документацией предусмотрено наличие перечисленных устройств), имеющие:  1) неисправность средств поездной и станционной радиосвязи или их несовместимости с сетями радиосвязи на участках обращения соответствующего железнодорожного подвижного состава;  2) неисправность устройств автоматической локомотивной сигнализации;  3) неисправность локомотивных устройств безопасности, обеспечивающих контроль установленных скоростей движения, соответствия скорости сигналам автоматической локомотивной сигнализации, периодическую проверку бдительности (бодрствования) машиниста, управление электро-пневматическим клапаном автостопа ЭПК <165> для включения экстренного торможения поезда (далее - локомотивные устройства безопасности);  --------------------------------  <165> [Пункт 113](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=OTN&n=29976&date=28.07.2022&dst=100204&field=134) ГОСТ 34703-2020 "Межгосударственного стандарта. Оборудование тормозное железнодорожного подвижного состава. Термины и определения", введенного в действие [приказом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=376246&date=28.07.2022) Росстандарта от 15 декабря 2020 г. N 1316-ст (М., "Стандартинформ", 2020).  4) неисправность приборов для подачи звукового сигнала;  5) неработающих устройств для очистки лобовых стекол кабины машиниста;  6) неисправность систем жизнеобеспечения (системы обеспечения микроклиматом и санитарного узла);  7) неисправность пневматического, электропневматического, электрического, ручного или автоматического стояночного тормозов <166> или компрессора;  --------------------------------  <166> [Подпункт 3.1 пункта 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=OTN&n=31533&date=28.07.2022&dst=100060&field=134) ГОСТ 32880-2014 "Межгосударственный стандарт. Тормоз стояночный железнодорожного подвижного состава. Технические условия", введенного в действие [приказом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=271717&date=28.07.2022) Росстандарта от 23 октября 2014 г. N 1397-ст (М., "Стандартинформ", 2015) (далее - ГОСТ 32880-2014).  8) неисправность привода передвижения;  9) неисправность вентилятора выпрямительной установки, неисправность вентилятора холодильника дизеля, неисправность тягового преобразователя электрической энергии, выпрямительной установки;  10) неисправность радиоэлектронных средств передачи данных при наличии системы управления движением и контроля, использующей радиоканал в качестве среды передачи данных;  11) неисправность сцепных <167> (автосцепных <168>) устройств, в том числе при обрыве цепочки расцепного рычага или его деформации;  --------------------------------  <167> [Подпункт 3.12 пункта 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=OTN&n=12936&date=28.07.2022&dst=100068&field=134) ГОСТ 33434-2015 "Межгосударственный стандарт. Устройство сцепное и автосцепное железнодорожного подвижного состава. Технические требования и правила приемки", введенного в действие [приказом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=275012&date=28.07.2022) Росстандарта от 4 декабря 2015 г. N 2109-ст (М., "Стандартинформ", 2016), с изменениями ГОСТ 33434-2015 "Устройство сцепное и автосцепное железнодорожного подвижного состава. Технические требования и правила приемки" ("ИУС "Национальные стандарты", 2019, N 3); ГОСТ 33434-2015 "Устройство сцепное и автосцепное железнодорожного подвижного состава. Технические требования и правила приемки" ("ИУС "Национальные стандарты", 2016, N 12) (далее - ГОСТ 33434-2015).  <168> [Подпункт 3.5 пункта 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=OTN&n=12936&date=28.07.2022&dst=100061&field=134) ГОСТ 33434-2015.  12) неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора;  13) трещину в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа;  14) неисправность буксового или моторно-осевого подшипника;  15) трещину или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;  16) неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающую вытекание смазки;  17) неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры;  18) неисправность токоприемника;  19) неисправность средств пожаротушения и пожарной сигнализации;  20) неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля;  21) посторонний шум (стук) в дизеле;  22) неисправность питательного прибора, предохранительного клапана, водоуказательного прибора, течь контрольной пробки огневой коробки котла паровоза;  23) отсутствие защитных кожухов электрооборудования;  24) неисправность гидродемпферов;  25) неисправность аккумуляторной батареи;  26) неисправность системы регистрации и анализа параметров работы подвижного состава;  27) неисправность системы определения географической координаты местоположения;  28) неисправность системы учета расхода дизельного топлива, газа или электроэнергии;  29) неисправность систем информирования машиниста о расписании и энергооптимальной скорости движения поезда;  30) неисправность или отсутствие предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на железнодорожный путь;  31) неисправность кодового бортового датчика системы автоматической идентификации. |
| 140. На инфраструктуре запрещается включать в состав поезда (кроме случаев перевозки железнодорожного подвижного состава в качестве груза на своих осях и локомотивов, пересылаемых в недействующем состоянии):  1) локомотивы, имеющие:  неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя (за исключением случаев штатного отключения исправных тяговых электродвигателей для повышения энергоэффективности локомотива при неполной тяговой нагрузке);  неисправность системы газоподготовки и системы контроля загазованности (для газомоторных локомотивов);  неисправность или отсутствие устройств станционной радиосвязи на локомотивах, предназначенных для выполнения маневровых работ;  неисправность системы подачи песка;  неисправность устройства отбора мощности для высоковольтного отопления с учетом расхода электроэнергии на отопление вагонов (для пассажирских электровозов);  2) мотор-вагонный подвижной состав, имеющий:  неисправность связи "пассажир - машинист";  неисправность запорных устройств или контроля закрывания входных дверей;  3) специальный самоходный подвижной состав, имеющий:  неисправность системы подачи песка;  неисправность стопорных и предохранительных устройств приведения рабочих органов специального самоходного подвижного состава в транспортное положение, предусмотренное их конструкцией.  Запрещается эксплуатация локомотивов, используемых для перевозки пассажиров, специальных и опасных грузов, и головных вагонов мотор-вагонного подвижного состава без предусмотренной конструкторской документацией исправно работающей аппаратуры спутниковой навигации.  Порядок эксплуатации локомотивов, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава на инфраструктуре (железнодорожных путях необщего пользования) при возникновении указанных неисправностей в пути следования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| 141. Локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав запрещается допускать к эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования без обслуживания (регулировки) и проверки действия (работоспособности), предусмотренных эксплуатационной документацией, следующих устройств:  локомотивных устройств безопасности;  устройств поездной и станционной радиосвязи или их несовместимость с сетями радиосвязи на участках обращения соответствующего железнодорожного подвижного состава;  средств беспроводной передачи данных (при использовании);  систем автоведения, регистрации параметров работы, систем учета расходов дизельного топлива или электроэнергии (при использовании);  системы автоматизированного вождения грузовых соединенных поездов и поездов повышенной массы и длины (при использовании);  системы автоматического и (или) дистанционного управления (при использовании).  Периодичность и порядок осмотра перечисленных устройств, порядок расшифровки скоростемерных лент и (или) файлов, размещенных на электронных носителях, устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава, с учетом требований, установленных на инфраструктуре (железнодорожных путях необщего пользования). |
| **Такого пункта нет** | 142. На отдельных участках железнодорожных путей общего пользования в соответствии с перечнем, определенным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, допускается обслуживание локомотива, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава машинистом без помощника машиниста.  Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования), владелец железнодорожного подвижного состава локальным нормативным актом устанавливает порядок обслуживания локомотива, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава машинистом без помощника машиниста, обеспечивающий безопасность движения поездов в соответствии с Правилами. |
| **Такого пункта нет** | 143. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатировать локомотивы (кроме маневровых), мотор-вагонный и специальный самоходный подвижной состав, управляемые машинистом без помощника машиниста, при неисправности (в соответствии с эксплуатационной документацией) или отсутствии следующих устройств (дополнительно к устройствам, указанным в [пункте 141](#Par1047) Правил):  систем контроля скорости движения поезда, автоматического торможения при превышении допустимой скорости, контроля бодрствования (бдительности) машиниста;  зеркал и (или) видеокамер заднего вида;  блокировки тормоза (для локомотивов);  устройств для очистки лобовых стекол кабины машиниста;  устройств поездной и станционной радиосвязи или их несовместимости с сетями радиосвязи на участках обращения соответствующего железнодорожного подвижного состава.  Запрещается эксплуатировать на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования маневровые локомотивы, управляемые машинистом без помощника машиниста, при неисправности (в соответствии с эксплуатационной документацией) или отсутствии следующих устройств (помимо указанных в настоящем пункте):  устройств дистанционной отцепки маневрового локомотива от вагонов;  второго пульта управления;  зеркал и (или) видеокамер заднего вида;  устройств, обеспечивающих автоматическую остановку в случае внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива;  средств станционной радиосвязи, совместимых со станционной радиосвязью, используемой на железнодорожных станциях обращения;  локомотивных устройств безопасности на маневровых локомотивах владельцев железнодорожных путей необщего пользования, выходящих на железнодорожную станцию примыкания железнодорожных путей общего пользования. |
| 38. Не допускается ставить в поезда:  вагоны неисправные, угрожающие безопасности движения, а также вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранности перевозимых грузов;  вагоны, загруженные сверх их грузоподъемности;  платформы и полувагоны, загруженные с нарушением технических условий размещения и крепления грузов;  вагоны, имеющие просевшие рессоры, вызывающие перекос кузова или удары рамы и кузова вагона о ходовые части, а также вагоны с неисправностью кровли, создающей опасность отрыва ее листов;  вагоны, не имеющие трафарета о производстве установленных видов ремонта, за исключением вагонов, следующих по особым документам, либо по перевозочным документам, как груз на своих осях;  платформы, транспортеры и полувагоны с негабаритными грузами, если о следовании таких вагонов не будет дано указаний о возможности их следования;  платформы с незакрытыми бортами, за исключением случаев, предусмотренных нормами и правилами;  вагоны с незакрепленными бункерами, цистерны, хопперы, зерновозы, цементовозы и подобный железнодорожный подвижной состав с открытыми крышками загрузочно-выгрузочных верхних и нижних устройств;  полувагоны с открытыми дверями и люками или люками, закрытыми на одну закидку запорного механизма;  порожние крытые вагоны с открытыми и не запертыми на дверную закидку дверями;  вагоны для перевозки нефтебитума с не очищенными от битума колесными парами по поверхности (кругу) катания;  грузовые вагоны с остатками груза на тормозном оборудовании, автосцепном оборудовании колесных парах и элементах тележек вагона.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 25.12.2018 N 472)  Вагоны, имевшие сход с рельсов или находившиеся в поезде, потерпевшем крушение или аварию, допускаются к использованию на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования только после их осмотра и признания годными для движения.  39. Допускается прицеплять к пассажирским поездам дальнего следования нецельнометаллические вагоны служебно-технического назначения.  Во всех пассажирских поездах в первом и последнем вагонах крайние торцовые двери должны быть заперты, а переходные площадки закреплены в поднятом положении.  40. Не допускается ставить в пассажирские и почтово-багажные поезда:  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  вагоны с истекшими и заканчивающимися в пути следования сроками периодического ремонта и (или) единой технической ревизии;  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  грузовые вагоны, в том числе с опасными грузами.  41. Включение почтовых и багажных вагонов в состав моторвагонного поезда не допускается.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  Включение почтовых и багажных вагонов в состав поезда пассажирского допускается только с постановкой их первыми или последними вагонами с соблюдением норм и правил. | 144. Запрещается включать в состав поезда пассажирские вагоны (кроме случаев перевозки железнодорожного подвижного состава в качестве груза на своих осях), имеющие:  неисправность электропневматического тормоза;  неисправность системы отопления или электроотопления;  неисправность электрооборудования, вентиляции, климатических систем;  неисправность радиосвязи начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда с машинистом локомотива в пассажирском вагоне с радиокупе (штабном вагоне).  Запрещается выдавать под пассажирские поезда электровозы без исправно работающего устройства отбора мощности для высоковольтного отопления с учетом расхода электроэнергии на отопление вагонов.  Запрещается следование пассажирских вагонов на тележках типа КВЗ-5 <169>, специальных вагонов на тележках типа КВЗ-И2 <170> со скоростью более 120 км/ч. Запрещается включать в пассажирские поезда специальные вагоны на тележках типа КВЗ-И2, ЦМВ <171>, КВЗ-5.  --------------------------------  <169> [Абзац восьмой подпункта 2.6.22 пункта 2.6](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=68570&date=28.07.2022&dst=100297&field=134) Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (инструкции осмотрщику вагонов) N 808-2017 ПКБ ЦВ, утвержденной [Протоколом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=46159&date=28.07.2022) пятидесятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств от 22 мая 2009 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет": https://sovetgt.org/, 22 мая 2009 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с [Положением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=1618&date=28.07.2022&dst=100059&field=134) о Совете по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств - участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=872&date=28.07.2022) о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=30726&date=28.07.2022&dst=100010&field=134) о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, N 51, ст. 1798).  <170> [Таблица 4.1](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=58463&date=28.07.2022&dst=100068&field=134) Правил технического обслуживания и текущего отцепочного ремонта рефрижераторного подвижного состава N 769-2014 ПКБ ЦВ, утвержденных [Протоколом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=58462&date=28.07.2022) пятьдесят третьего заседания Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств от 5 ноября 2015 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет": https://sovetgt.org/, 5 ноября 2015 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с [Положением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=1618&date=28.07.2022&dst=100059&field=134) о Совете по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств - участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=872&date=28.07.2022) о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=30726&date=28.07.2022&dst=100010&field=134) о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, N 51, ст. 1798).  <171> [Таблица 4.2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=58463&date=28.07.2022&dst=100109&field=134) Правил технического обслуживания и текущего отцепочного ремонта рефрижераторного подвижного состава N 769-2014 ПКБ ЦВ, утвержденных [Протоколом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=58462&date=28.07.2022) пятьдесят третьего заседания Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств от 5 ноября 2015 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет": https://sovetgt.org/, 5 ноября 2015 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с [Положением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=1618&date=28.07.2022&dst=100059&field=134) о Совете по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств - участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=872&date=28.07.2022) о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=30726&date=28.07.2022&dst=100010&field=134) о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, N 51, ст. 1798). |
| **Такого пункта нет** | 145. Запрещается включать в состав поезда, следующие по инфраструктуре во всех видах сообщения груженые грузовые вагоны (кроме случаев перевозки железнодорожного подвижного состава в качестве груза на своих осях), в отношении которых после 1 января 2016 г. выполнены работы по продлению назначенных сроков службы (ресурсов), за исключением:  специального железнодорожного подвижного состава, включаемого в хозяйственные поезда и предназначенного для производства работ по содержанию, обслуживанию, ремонту сооружений и устройств железных дорог;  вагонов пожарных и восстановительных поездов;  вагонов-цистерн, предназначенных для перевозки желтого фосфора, виноматериалов, гептила, амила, уксусной кислоты, ядохимикатов, алкилбензолсульфокислоты, меланжа, молока, поливинилхлорида, капролактама, суперфосфорной кислоты, сульфанола;  рефрижераторных вагонов;  вагонов-термосов;  вагонов-ледников;  вагонов-дизель-электростанций;  вагонов-транспортеров;  вагонов-платформ для перевозки гусеничной и колесной техники. |
| **П. 30**  … После выгрузки груза грузовые вагоны должны быть очищены внутри и снаружи от остатков груза способами, допускаемыми руководством по эксплуатации грузовых вагонов. При этом должна быть обеспечена защита буксовых узлов, тормозного оборудования, рукавов, воздушной магистрали, элементов тележки и других элементов конструкции от попадания в них влаги, остатков груза и грязи.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 25.12.2018 N 472)  При погрузке грузовых вагонов не допускается попадание груза на буксовые узлы или подшипники колесных пар и элементы тележек или тормозное оборудование грузовых вагонов.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 25.12.2018 N 472) | 146. После выгрузки груза грузовые вагоны должны быть очищены внутри и снаружи от его остатков в соответствии с [Правилами](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=146651&date=28.07.2022&dst=100012&field=134) очистки и промывки вагонов и контейнеров после выгрузки грузов, утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 10 апреля 2013 г. N 119 <172>.  --------------------------------  <172> Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 16 мая 2013 г., регистрационный N 28417.  При погрузке грузовых вагонов не допускается попадание груза на буксовые узлы или подшипники колесных пар и элементы тележек или тормозное оборудование, автосцепное оборудование грузовых вагонов.  Запрещается эксплуатация грузовых вагонов при наличии признаков температурного воздействия на элементы грузовых вагонов, превышающего значения, определенные эксплуатационной документацией.  При погрузочно-разгрузочных работах запрещается открывать и закрывать двери, погрузочные и разгрузочные крышки люков, борта грузовых вагонов с применением тракторов, погрузчиков, лебедок, кранов и другой техники, не предназначенной для выполнения данных работ.  Запрещается устранение сдвига и восстановление сыпучести грузов в грузовых вагонах способами и устройствами, не предназначенными для этих целей. |
| 12. Каждая колесная пара должна удовлетворять требованиям, установленным конструкторской и эксплуатационной документации и настоящим Правилам и иметь на оси четко поставленные знаки о времени и месте формирования (капитального ремонта) и полного освидетельствования (среднего ремонта) колесной пары.  Знаки и клейма ставятся в местах, предусмотренных конструкторской и эксплуатационной документацией.  Колесные пары должны подвергаться осмотру под железнодорожным подвижным составом, обыкновенному освидетельствованию (текущему ремонту), полному освидетельствованию (среднему ремонту).  (п. 12 в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57) | 147. Колесные пары железнодорожного подвижного состава при эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования должны подвергаться осмотру под железнодорожным подвижным составом и иметь на бирке или иных, предусмотренных ремонтной документацией местах, поставленные знаки о дате и месте их изготовления и выполненных ремонтах. |
| 13. Расстояние между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары должно составлять 1440 мм с учетом следующих допусков:  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 железнодорожного подвижного состава, не имеющего выхода на железнодорожные пути общего пользования, отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм.  (п. 13 в ред. Приказа Минтранса России от 25.12.2018 N 472) | 148. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатация колесных пар, у которых расстояние между внутренними гранями колес в ненагруженном состоянии не соответствует следующим значениям:  от 1439 до 1443 мм - у мотор-вагонного подвижного состава;  от 1439 до 1443 мм - у локомотивов, вагонов и специального самоходного подвижного состава, эксплуатируемых со скоростью от 120 до 140 км/ч включительно;  от 1437 до 1443 мм - у локомотивов, вагонов, специального самоходного подвижного состава, эксплуатируемых со скоростью до 120 км/ч, а также у железнодорожного подвижного состава, не имеющего права выхода на железнодорожные пути общего пользования;  от 1439 до 1441 мм - у локомотивов, эксплуатируемых со скоростью от 140 до 200 км/ч включительно;  от 1439 до 1443 мм - у пассажирских вагонов, эксплуатируемых со скоростью от 140 до 160 км/ч включительно. |
| 14. 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 (или) ступице колеса, с трещиной или отколом гребня колеса, остроконечного наката, а также при следующих неисправностях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава и угрожающих безопасности движения:  при скоростях движения свыше 120 км/ч до 140 км/ч:  прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного железнодорожного 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 железнодорожного подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня;  выщербины на круге катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 50 мм у грузовых вагонов и более 25 мм у пассажирских вагонов, трещина в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла. Допускается эксплуатация колесной пары с выщербиной глубиной до 1 мм при отсутствии расслоения металла независимо от их длины;  выщербина, раковина или вмятина на круге катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной у локомотивов и моторного вагона подвижного состава более 10 мм, а у прицепного вагона более 25 мм;  при скоростях движения до 120 км/ч:  прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного железнодорожного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения - более 7 мм, у моторвагонного железнодорожного 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 железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях необщего пользования - более 9 мм;  неравномерный прокат по кругу катания (при обнаружении) у грузовых вагонов более 2 мм. Неравномерный прокат определяется разностью измерений в сечениях максимального износа и с каждой стороны от этого сечения на расстоянии до 500 мм по окружности;  толщина гребня более 33 мм или менее 24 мм у грузовых вагонов при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня, 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 иного железнодорожного подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня, у железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях необщего пользования (горнорудных предприятий) - менее 22 мм;  вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном;  ползун (выбоина) на круге катания колеса у локомотивов, моторвагонного железнодорожного и специального подвижного состава, у тендеров паровозов, а также у грузовых вагонов более 1 мм; грузовых вагонов с кассетными подшипниками более 2 мм, а у тендеров с подшипниками скольжения более 2 мм;  при любых скоростях движения:  забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм по диаметру);  следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары;  сдвиг или ослабление ступицы колеса на подступичной части оси;  кольцевые выработки на круге катания колеса глубиной у основания гребня более 1 мм или кольцевые выработки - на средних участках поверхности круга катания колеса более 1 мм, кольцевые выработки на фаске с внешней стороны колесной пары - более 2 мм или шириной более 15 мм;  местное уширение обода колеса (раздавливание) более 5 мм;  поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся в глубь металла, а также если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм;  повреждение на круге катания колеса, вызванное смещением металла у колесных пар: пассажирских вагонов высотой более 0,5 мм; грузовых вагонов с буксовыми подшипниками высотой более 1 мм; грузовых вагонов с подшипниками кассетного типа с адаптером высотой 2 мм и более.  толщина обода колеса по кругу катания у грузовых вагонов менее 22 мм, у пассажирских вагонов менее 30 мм, в том числе у пассажирских вагонов местного и пригородного сообщения;  неисправности буксового узла колесной пары, включая:  ослабление болтового крепления смотровой или крепительной крышек буксы;  трещины, вмятины, выпуклости и протертости смотровой крышки или крепительной буксы;  сдвиг корпуса буксы;  разрушение или трещины корпуса буксы;  выброс смазки на диск и обод колеса;  нагрев корпуса буксы более 60 °C без учета температуры окружающей среды;  неисправности колесной пары с подшипниками кассетного типа, включая:  сдвиг подшипника на шейке оси колесной пары;  обрыв болтов торцевого крепления подшипников на оси;  повреждение уплотнения;  нагрев корпуса подшипника кассетного типа или адаптера более 80 °C без учета температуры окружающего воздуха.  При обнаружении в пути следования у вагона, кроме моторного вагона моторвагонного железнодорожного 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 железнодорожного подвижного состава, от 2 до 6 мм, у локомотива и моторного вагона моторвагонного железнодорожного подвижного состава, а также специального самоходного подвижного состава от 1 до 2 мм допускается следование поезда до ближайшей железнодорожной 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, моторного вагона моторвагонного железнодорожного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив, специальный самоходный подвижной состав при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей), осевой редуктор поврежденной колесной пары отключены.  Наличие выделения смазки независимо от ее количества и внешнего вида не является признаком неисправности для колесной пары с подшипниками кассетного типа с адаптером.  (п. 14 в ред. Приказа Минтранса России от 25.12.2018 N 472) | 149. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатация колесных пар железнодорожного подвижного состава при наличии следующих неисправностей буксового узла, оснащенного подшипниками роликовыми цилиндрическими, сдвоенными, кассетными в корпусе буксы:  1) ослабление болтового крепления смотровой или крепительной крышек корпуса буксы <173>;  --------------------------------  <173> [Подпункт 3.4 пункта 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=OTN&n=32964&date=28.07.2022&dst=100649&field=134) ГОСТ 34385-2018 "Межгосударственный стандарт. Буксы и адаптеры для колесных пар тележек грузовых вагонов. Общие технические условия", введенный в действие [приказом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=299430&date=28.07.2022) Росстандарта от 24 мая 2018 г. N 275-ст (М., "Стандартинформ", 2018), с изменениями ГОСТ 34385-2018 "Буксы и адаптеры для колесных пар тележек грузовых вагонов. Общие технические условия" ("ИУС "Национальные стандарты", 2019, N 5) (далее - ГОСТ 34385-2018).  2) трещины, вмятины, выпуклости и протертости смотровой или крепительной крышек буксы;  3) сдвиг корпуса буксы;  4) разрушение или трещины корпуса буксы;  5) выброс смазки на диск и обод колеса;  6) нагрев верхней части корпуса буксы с роликовыми цилиндрическими и сдвоенными подшипниками более 60 °C без учета температуры окружающего воздуха, а для букс с кассетными подшипниками в корпусе - более 70 °C без учета температуры окружающего воздуха.  Запрещается допускать к эксплуатации колесные пары железнодорожного подвижного состава с подшипниками кассетного типа, с адаптером, имеющие следующие неисправности:  1) трещину или откол наружного кольца кассетного подшипника;  2) нарушение целостности уплотнения или кожуха уплотнения подшипника;  3) смещение (перекос) адаптера на наружном кольце кассетного подшипника, откол или трещина адаптера;  4) трещину или излом вставки между опорной поверхностью буксового проема боковой рамы и адаптером, если иное не предусмотрено эксплуатационной документацией;  5) отсутствие, или обрыв, или ослабление одного или более болтов торцевого крепления подшипников на оси;  6) выброс смазки на колесо или боковую раму тележки;  7) сдвиг подшипника на шейке оси колесной пары;  8) нагрев корпуса подшипника кассетного типа более 80 °C без учета температуры окружающего воздуха или верхней части адаптера более 70 °C без учета температуры окружающего воздуха.  Колесная пара железнодорожного подвижного состава допускается к эксплуатации в соответствии с эксплуатационной документацией при выделении смазки в виде равномерно распределенного валика на уплотнении кассетного подшипника. |
| 150. Запрещается эксплуатация колесных пар локомотива, имеющих:  1) остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2  0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13  0,1) мм от поверхности катания;  2) параметр крутизны (опасная форма гребня) менее 6,0 мм;  3) выщербину, раковину или вмятину на круге катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной более 10 мм;  4) раковины на поверхности катания бандажа <174>, обода цельнокатаного колеса;  --------------------------------  <174> [Подпункт 3.8 пункта 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=OTN&n=15088&date=28.07.2022&dst=100085&field=134) ГОСТ 11018-2011 "Межгосударственный стандарт. Колесные пары тягового подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия", введенного в действие [приказом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=264492&date=28.07.2022) Росстандарта от 5 марта 2012 г. N 14-ст (М., "Стандартинформ", 2012), с изменением ГОСТ 11018-2011 "Колесные пары тягового подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия" ("ИУС "Национальные стандарты", 2016, N 1) (далее - ГОСТ 11018-2011).  5) выщербины или вмятины на вершине гребня глубиной более 3 мм, длиной более 4 мм;  6) ослабление бандажа на колесном центре;  7) сдвиг контрольной отметки бандажа относительно контрольной отметки колесного центра;  8) ослабление и сдвиг цельнокатаного колеса или колесного центра на оси;  9) ослабление зубчатого колеса на оси или ступице колесного центра;  10) смещение металла (далее - навар) на поверхности катания более 0,5 мм;  11) протертые места на средней части оси локомотивов тех серий, где средняя часть оси открыта при эксплуатации глубиной более 4,0 мм;  12) местное или общее увеличение ширины бандажа или обода цельнокатаного колеса более 6,0 мм;  13) ослабление бандажного кольца более чем в трех местах по его окружности суммарной длиной ослабленного места более 30% окружности кольца, а также ближе 100 мм к замку кольца;  14) трещину в любой части оси колесной пары, ободе, диске, ступице или бандаже колеса;  15) кольцевые выработки от тормозных колодок на поверхности катания на расстоянии до 40 мм от наружного торца бандажа глубиной более 2 мм, шириной более 15 мм, а на других участках поверхности катания бандажа глубиной более 1 мм, шириной более 2 мм;  16) неисправность буксовых, моторно-осевых подшипников и опорных подшипников тяговых редукторов, характеризующаяся нагревом их узлов до температуры более 80 °C;  17) электродуговые ожоги и плены на средней части оси;  18) вертикальный подрез гребня более 18 мм;  19) разность толщины гребней у одной колесной пары локомотива при минимальной толщине одного из гребней 27 мм и менее более 4 мм;  20) забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм и более по диаметру);  21) следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары;  22) сдвиг или ослабление ступицы колеса на подступичной части оси;  23) местное уширение обода колеса (раздавливание) более 5 мм;  24) поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся в глубь металла, или если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм.  При скоростях движения до 120 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, указанным выше в настоящем пункте):  25) равномерный прокат по кругу катания у локомотивов - более 7 мм, а у локомотивов на железнодорожных путях необщего пользования - более 9 мм;  26) толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов (для локомотивов на железнодорожных путях необщего пользования (горнорудных предприятий) - менее 22 мм) при измерении на расстоянии (20  0,1) мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, у локомотивов с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии (18  0,1) мм от вершины гребня;  27) ползун (выбоину) на круге катания колеса глубиной более 1 мм.  При скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):  28) равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;  29) толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии (20  0,1) мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у локомотивов с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии (18  0,1) мм от вершины гребня;  30) ползун (выбоину) по кругу катания глубиной более 1 мм;  31) толщину обода цельнокатаного колеса менее 25 мм;  32) толщину бандажа менее 45 мм для электровозов и менее 36 мм для тепловозов;  При скоростях движения от 140 до 160 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения более 120 до 140 км/ч включительно):  33) ползун (выбоину) по кругу катания глубиной более 0,5 мм;  34) толщину обода цельнокатаного колеса менее 40 мм;  35) толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм;  36) разницу проката у левого и правого колеса одной колесной пары не более 1,5 мм;  37) толщину бандажа менее 50 мм для электровозов и менее 45 мм для тепловозов;  38) разницу диаметров бандажей (колес) комплекта колесных пар локомотива - не более 5 мм, в одной тележке - не более 3 мм;  при скоростях движения более 160 до 200 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения от 140 до 160 км/ч включительно):  39) ползуны (выбоину) и выщербины любой глубины;  40) толщину обода цельнокатаного колеса менее 45 мм;  41) равномерный прокат по кругу катания более 2 мм;  42) толщину бандажа менее 60 мм для электровозов и менее 55 мм для тепловозов.  Допускается эксплуатация колесной пары локомотива со скоростями до 160 км/ч включительно с выщербиной глубиной до 1 мм при отсутствии расслоения металла независимо от их длины.  151. Запрещается эксплуатация колесных пар мотор-вагонного подвижного состава, имеющих:  1) трещины в любой части оси и (или) колеса колесной пары;  2) остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2  0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13  0,1) мм от поверхности катания;  3) забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм и более по диаметру);  4) следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары;  5) сдвиг или ослабление ступицы колеса на подступичной части оси;  6) кольцевые выработки на круге катания колеса глубиной у основания гребня более 1 мм или кольцевые выработки - на средних участках поверхности круга катания колеса более 1 мм, кольцевые выработки на фаске с внешней стороны колесной пары - более 2 мм или шириной более 15 мм;  7) местное уширение обода колеса (раздавливание) более 5 мм;  8) поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся в глубь металла, или если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм;  9) навар на поверхности катания более 0,5 мм.  При скоростях движения до 120 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, указанным выше в настоящем пункте):  10) равномерный прокат по кругу катания бандажа (цельнокатаного колеса) - более 7 мм, в поездах пригородного сообщения - более 8 мм;  11) толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии (18  0,1) мм от вершины гребня;  12) вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном;  13) ползун (выбоину) на круге катания колеса более 1 мм.  При скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):  14) равномерный прокат по кругу катания бандажа (цельнокатаного колеса) - более 5 мм;  15) толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм;  16) трещины или расслоение в выщербине, идущее вглубь металла;  17) выщербины при наличии расслоения металла глубиной более 1 мм независимо от их длины;  18) выщербина, раковина или вмятина на круге катания глубиной более 3 мм и длиной у моторного вагона подвижного состава более 10 мм, у прицепного вагона - более 25 мм.  При скоростях движения от 140 до 250 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения более 120 до 140 км/ч включительно):  19) выщербину, раковину или вмятину на поверхности катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной или шириной более 24 мм;  20) ползун (выбоину) на поверхности катания при скорости движения от 140 до 200 км/ч более 0,5 мм, при скорости движения от 200 до 250 км/ч - более 0,17 мм.  Для скоростного и высокоскоростного мотор-вагонного подвижного состава запрещается эксплуатация колесных пар при следующих износах и повреждениях при любых скоростях движения (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения от 140 до 250 км/ч включительно):  21) прокат по кругу катания более 5 мм;  22) толщину гребня более 35 мм или менее 29 мм;  23) выщербину, раковину или вмятину на поверхности катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной или шириной более 24 мм.  152. Запрещается эксплуатация грузовых вагонов, в том числе рефрижераторных, укомплектованных колесными парами, имеющих:  при скоростях движения до 120 км/ч включительно:  1) трещины в любой части оси и (или) колеса колесной пары;  2) остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2  0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13  0,1) мм от поверхности катания;  3) забоины, вмятины средней части оси глубиной более 2 мм, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм и более по диаметру);  4) следы контакта с электродом или с электросварочным проводом в любой части оси и (или) колеса; |
| 151. Запрещается эксплуатация колесных пар мотор-вагонного подвижного состава, имеющих:  1) трещины в любой части оси и (или) колеса колесной пары;  2) остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2  0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13  0,1) мм от поверхности катания;  3) забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм и более по диаметру);  4) следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары;  5) сдвиг или ослабление ступицы колеса на подступичной части оси;  6) кольцевые выработки на круге катания колеса глубиной у основания гребня более 1 мм или кольцевые выработки - на средних участках поверхности круга катания колеса более 1 мм, кольцевые выработки на фаске с внешней стороны колесной пары - более 2 мм или шириной более 15 мм;  7) местное уширение обода колеса (раздавливание) более 5 мм;  8) поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся в глубь металла, или если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм;  9) навар на поверхности катания более 0,5 мм.  При скоростях движения до 120 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, указанным выше в настоящем пункте):  10) равномерный прокат по кругу катания бандажа (цельнокатаного колеса) - более 7 мм, в поездах пригородного сообщения - более 8 мм;  11) толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии (18  0,1) мм от вершины гребня;  12) вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном;  13) ползун (выбоину) на круге катания колеса более 1 мм.  При скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):  14) равномерный прокат по кругу катания бандажа (цельнокатаного колеса) - более 5 мм;  15) толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм;  16) трещины или расслоение в выщербине, идущее вглубь металла;  17) выщербины при наличии расслоения металла глубиной более 1 мм независимо от их длины;  18) выщербина, раковина или вмятина на круге катания глубиной более 3 мм и длиной у моторного вагона подвижного состава более 10 мм, у прицепного вагона - более 25 мм.  При скоростях движения от 140 до 250 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения более 120 до 140 км/ч включительно):  19) выщербину, раковину или вмятину на поверхности катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной или шириной более 24 мм;  20) ползун (выбоину) на поверхности катания при скорости движения от 140 до 200 км/ч более 0,5 мм, при скорости движения от 200 до 250 км/ч - более 0,17 мм.  Для скоростного и высокоскоростного мотор-вагонного подвижного состава запрещается эксплуатация колесных пар при следующих износах и повреждениях при любых скоростях движения (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения от 140 до 250 км/ч включительно):  21) прокат по кругу катания более 5 мм;  22) толщину гребня более 35 мм или менее 29 мм;  23) выщербину, раковину или вмятину на поверхности катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной или шириной более 24 мм. |
| 152. Запрещается эксплуатация грузовых вагонов, в том числе рефрижераторных, укомплектованных колесными парами, имеющих:  при скоростях движения до 120 км/ч включительно:  1) трещины в любой части оси и (или) колеса колесной пары;  2) остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2  0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13  0,1) мм от поверхности катания;  3) забоины, вмятины средней части оси глубиной более 2 мм, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм и более по диаметру);  4) следы контакта с электродом или с электросварочным проводом в любой части оси и (или) колеса;  6) сдвиг или ослабление посадки ступицы колеса на подступичной части оси;  7) кольцевые выработки на поверхности катания колеса у основания гребня глубиной более 1 мм, на конусности 1:3,5 более 2 мм или шириной более 15 мм (при наличии кольцевых выработок на других участках поверхности катания нормы их браковки такие же как у кольцевых выработок, расположенных у гребня);  8) местное уширение (раздавливание) обода колеса более 5 мм;  9) откол наружной боковой поверхности обода колеса, включая откол кругового наплыва, глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, или если ширина оставшейся части обода колеса в месте откола менее 120 мм или в поврежденном месте независимо от размеров откола имеется трещина, идущая вглубь металла;  10) навар на поверхности катания колеса высотой более 1 мм;  11) ползун на поверхности катания колеса глубиной более 1 мм;  12) неравномерный прокат по кругу катания колеса - более 2 мм, определяемый разностью измерений в сечениях максимального износа и с каждой стороны от этого сечения на расстоянии до 500 мм по окружности;  13) выщербины на поверхности катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 50 мм;  14) трещины в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла;  15) вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном;  16) толщину обода колеса по кругу катания менее 22 мм;  17) равномерный прокат по кругу катания колеса более 9 мм;  18) толщину гребня колеса более 33 мм или менее 24 мм при измерении на расстоянии (18  0,1) мм от вершины гребня;  19) толщину гребня колеса более 33 мм или менее 22 мм у железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях необщего пользования (горнорудных предприятий);  при скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):  20) повреждение на круге катания колеса, вызванное наваром высотой более 0,5 мм;  21) выщербины на круге катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 25 мм, трещина в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла;  22) равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;  23) неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 1,5 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов (кроме плоскоременных) - более 1 мм;  24) толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм при измерении на расстоянии (18  0,1) мм от вершины гребня;  25) толщину обода колеса по кругу катания менее 35 мм. |
| 153. Запрещается эксплуатация колесных пар специального железнодорожного подвижного состава, имеющих:  1) трещины в любой части оси и (или) колеса колесной пары;  2) остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2  0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13  0,1) мм от поверхности катания;  3) сдвиг или ослабление посадки ступицы колеса на подступичной части оси;  4) вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм;  5) ползун на поверхности катания колеса более 1 мм;  6) следы контакта с электродом или с электросварочным проводом в любой части оси и (или) колеса;  7) забоины, вмятины глубиной более 2 мм, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм по диаметру);  8) кольцевые выработки на поверхности катания колеса у основания гребня глубиной более 1 мм, на конусности 1:3,5 более 2 мм или шириной более 15 мм;  9) местное уширение (раздавливание) обода колеса более 5 мм;  10) повреждение на поверхности катания колеса, вызванное наваром, высотой более 1 мм;  11) неравномерный прокат по кругу катания более 2 мм;  12) выщербины или раковины на поверхности катания глубиной более 3 мм или длиной у приводных колесных пар более 10 мм, а у неприводных - более 25 мм;  13) толщину обода колеса по кругу катания менее 22 мм;  14) откол наружной боковой поверхности обода колеса, включая откол кругового наплыва, глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, или если ширина оставшейся части обода колеса в месте откола менее 120 мм или в поврежденном месте независимо от размеров откола имеется трещина, идущая вглубь металла;  при скоростях движения до 120 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, указанным выше в настоящем пункте):  15) равномерный прокат по кругу катания более 8 мм;  16) толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм при высоте гребня 28 мм и измерении на расстоянии (18  0,1) мм от вершины гребня или при высоте гребня 30 мм и измерении на расстоянии (20  0,1) мм от вершины гребня;  при скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):  17) равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;  18) толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм при высоте гребня 28 мм и измерении на расстоянии (18  0,1) мм от вершины гребня или при высоте гребня 30 мм и измерении на расстоянии (20  0,1) мм от вершины гребня.  Запрещается эксплуатация специального железнодорожного подвижного состава, мотор-вагонного подвижного состава, грузовых вагонов, укомплектованного колесными парами, имеющих неисправности, указанные в [пунктах 152](#Par1206) и [153](#Par1235) Правил соответственно. |
| 154. Запрещается эксплуатация колесных пар пассажирских вагонов, имеющих:  1) остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2  0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13  0,1) мм от поверхности катания;  2) трещины в любой части оси колесной пары или трещины в ободе, диске и (или) ступице колеса;  3) трещины, откол гребня колеса;  4) забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм по диаметру);  5) следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары;  6) сдвиг или ослабление посадки ступицы колеса на подступичной части оси;  7) кольцевые выработки на поверхности катания колес у основания гребня глубиной более 1 мм, на конусности 1:3,5 более 2 мм или шириной более 15 мм;  8) местное уширение обода колеса (раздавливание) более 5 мм;  9) поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся в глубь металла, или если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм;  10) повреждение на круге катания колеса, вызванное наваром высотой более 0,5 мм;  11) вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном;  12) выщербины на круге катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 25 мм, трещина в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла, допускается эксплуатация колесной пары пассажирского вагона с выщербиной глубиной до 1 мм.  При скоростях движения до 120 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, указанным выше в настоящем пункте):  13) равномерный прокат по кругу катания в поездах дальнего сообщения - более 7 мм, пригородного сообщения - более 8 мм;  14) неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 2 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов (кроме плоскоременных) - более 1 мм;  15) толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм при измерении на расстоянии (18  0,1) мм от вершины гребня;  16) толщину обода колеса по кругу катания, в том числе у пассажирских вагонов пригородного сообщения - менее 30 мм.  При скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):  17) равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;  18) неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 1,5 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов (кроме плоскоременных) - более 1 мм;  19) толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм при измерении на расстоянии (18  0,1) мм от вершины гребня;  20) толщину обода колеса по кругу катания менее 35 мм.  При скоростях движения от 140 до 160 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения более 120 до 140 км/ч включительно):  21) равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;  22) неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 1,5 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов (кроме плоскоременных) - более 1 мм;  23) толщину гребня более 33 мм или менее 30 мм при измерении на расстоянии (18  0,1) мм от вершины гребня;  24) толщину обода колеса по кругу катания менее 40 мм.  При скоростях движения от 160 до 250 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения от 140 до 160 км/ч включительно):  25) равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;  26) неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 1 мм;  27) толщину гребня более 33 мм или менее 30 мм при измерении на расстоянии (18  0,1) мм от вершины гребня;  28) толщину обода колеса по кругу катания менее 40 мм.  Наличие ползунов (выбоин) на поверхности катания колес пассажирских вагонов при отправлении из пункта формирования и оборота не допускается. |
| 155. При обнаружении в пути следования ползунов (выбоин) на поверхности катания колес колесных пар разрешается довести поезд:  1) до железнодорожной станции назначения, где колесная пара должна быть заменена:  Со скоростью не более 200 км/ч - при ползуне (выбоине) глубиной не более 1 мм на колесной паре скоростного и высокоскоростного мотор-вагонного подвижного состава;  со скоростью не более 140 км/ч - при ползуне (выбоине) глубиной не более 1 мм на колесной паре пассажирского вагона;  со скоростью не более 100 км/ч - при ползуне (выбоине) глубиной более 1 до 2 мм включительно, на колесной паре немоторного вагона мотор-вагонного подвижного состава;  2) до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для замены колесных пар:  со скоростью не более 100 км/ч - при ползуне (выбоине) глубиной более 1 до 2 мм включительно, на колесной паре пассажирского вагона;  со скоростью не более 70 км/ч - при ползуне (выбоине) глубиной более 1 до 2 мм включительно, на колесной паре грузового вагона (тендер);  с установленной скоростью - при выщербине длиной более 25 до 40 мм включительно, на колесной паре пассажирского вагона;  со скоростью не более 100 км/ч - при выщербине длиной более 40 до 80 мм включительно, на колесной паре пассажирского вагона;  3) до ближайшей железнодорожной станции, где колесная пара должна быть заменена:  со скоростью не более 15 км/ч - при выщербине длиной более 80 мм на колесной паре пассажирского вагона;  со скоростью не более 15 км/ч - при ползуне (выбоине) глубиной более 1 до 2 мм включительно, на колесной паре локомотива, моторного вагона мотор-вагонного подвижного состава или специального самоходного подвижного состава;  со скоростью не более 15 км/ч - при ползуне (выбоине) глубиной более 2 до 4 мм включительно, на колесной паре немоторного вагона мотор-вагонного подвижного состава;  со скоростью не более 15 км/ч - при ползуне (выбоине) глубиной более 2 до 6 мм включительно, на колесной паре пассажирского и грузового вагонов;  со скоростью не более 10 км/ч - при ползуне (выбоине) глубиной более 2 до 4 мм включительно, на колесной паре локомотива, моторного вагона мотор-вагонного подвижного состава или специального самоходного подвижного состава;  со скоростью не более 10 км/ч - при ползуне (выбоине) глубиной более 6 до 12 мм включительно, на колесной паре пассажирского и грузового вагонов;  4) до ближайшей железнодорожной станции при условии вывешивания колесной пары или исключения возможности вращения колеса:  со скоростью не более 10 км/ч - при ползуне (выбоине) глубиной более 4 мм на колесной паре локомотива, мотор-вагонного или специального самоходного подвижного состава;  со скоростью не более 10 км/ч - при ползуне (выбоине) глубиной более 12 мм на колесной паре пассажирского и грузового вагонов.  Локомотив, мотор-вагонный или специальный самоходный подвижной состав, на колесных парах которых имеются ползуны (выбоины), требующие вывешивание или исключение возможности вращения колеса, должны быть отцеплены от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей), осевой редуктор поврежденной колесной пары - отключены. |
| **Такого пункта нет** | 156. Эксплуатация скоростных пассажирских вагонов сочлененного типа <175> с использованием колесных блоков, наклоном кузова и системой установки колес по радиусу кривой запрещается:  --------------------------------  <175> [Подпункт 2.4.35 пункта 2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=24757&date=28.07.2022&dst=100327&field=134) ГОСТ 34530-2019.  при толщине гребня колеса менее 27 мм и более 33 мм;  при разнице диаметров колес по кругу катания одной тележки более 10 мм;  при наличии трещины в любой части оси колесного блока или трещины в ободе, диске или ступице колеса;  при наличии остроконечного наката на гребне колеса;  при вертикальном подрезе гребня высотой более 18 мм, измеряемого специальным шаблоном.  При обнаружении в пути следования ползуна (выбоины) на колесе указанных пассажирских вагонов разрешается довести поезд:  до железнодорожной станции назначения, где колесный блок должен быть заменен:  с установленной скоростью - при ползуне (выбоине) глубиной не более 1 мм;  со скоростью не более 100 км/ч - при ползуне (выбоине) глубиной более 1 до 2 мм включительно;  до ближайшей железнодорожной станции:  со скоростью не более 15 км/ч - при ползуне (выбоине) глубиной более 2 до 6 мм включительно;  со скоростью не более 10 км/ч - при ползуне (выбоине) глубиной более 6 мм. |
| 19. 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 груженом - не менее 980 мм.  Для железнодорожного подвижного состава, выпускаемого из ремонта, высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна соответствовать нормам и правилам и обеспечена 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 груженым вагоном грузового поезда - 110 мм;  в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/ч, - 70 мм;  в пассажирском поезде, следующем 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. | 157. Железнодорожный подвижной состав, оборудованный сцепками, совместимыми с автосцепкой <176> СА-3 <177>, запрещается включать в состав поезда при высоте продольной оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов:  --------------------------------  <176> [Подпункт 3.1 пункта 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=OTN&n=12936&date=28.07.2022&dst=100057&field=134) ГОСТ 33434-2015.  <177> [Пункт 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=OTN&n=31530&date=28.07.2022&dst=100066&field=134) ГОСТ 32885-2014 "Межгосударственный стандарт. Автосцепка модели СА-3. Конструкция и размеры", введенного в действие [приказом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=271719&date=28.07.2022) Госстандарта от 23 октября 2014 г. N 1395-ст (М., "Стандартинформ", 2015).  у локомотивов, пассажирских, почтовых, багажных, почтово-багажных вагонов и специального железнодорожного подвижного состава - более 1080 мм и менее 980 мм;  у грузовых вагонов - более 1080 мм и менее 950 мм.  Головные пассажирские вагоны, оборудованные автосцепкой полужесткого типа <178>, запрещается включать в поезда, курсирующие в международном сообщении, с высотой продольной оси хвостовика автосцепки над уровнем верха головок рельсов менее 1015 мм и более 1115 мм.  --------------------------------  <178> [Подпункт 3.4 пункта 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=OTN&n=12936&date=28.07.2022&dst=100060&field=134) ГОСТ 33434-2015.  Запрещается включать в состав поезда железнодорожный подвижной состав, у которого разница по высоте между продольными осями автосцепок, совместимых с автосцепкой СА-3 составляет:  в грузовом поезде - более 100 мм;  между локомотивом и первым груженым грузовым вагоном грузового поезда - более 110 мм;  в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/ч, - более 70 мм;  в пассажирском поезде, следующем со скоростью от 120 до 140 км/ч включительно, - более 50 мм;  между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда - более 100 мм;  между локомотивом и подвижными единицами специального железнодорожного подвижного состава - более 100 мм.  Автосцепное устройство пассажирских вагонов и специального железнодорожного подвижного состава, работающего по технологии совместно в сцепе, должно иметь устройство, предотвращающее несанкционированное расцепление. |
| 53. Для транспортировки с помощью локомотива моторвагонного железнодорожного подвижного состава, оборудованного сцепными устройствами жесткого типа, для обеспечения их сцепления должны быть предусмотрены переходные устройства (адаптеры). Высота оси переходного устройства (адаптера) над уровнем верха головок рельсов должна быть не более 1080 мм и не менее 980 мм. | 158. Транспортировка мотор-вагонного подвижного состава и пассажирских вагонов, оборудованных сцепными устройствами жесткого типа, допускается при наличии переходных устройств (адаптеров) с высотой продольной оси переходного устройства (адаптера) над уровнем верха головок рельсов от 980 до 1080 мм включительно. |
| 57. К эксплуатации в интервале скорости движения от 140 до 160 км/ч включительно допускаются вагоны локомотивной тяги, оборудованные сцепными (автосцепными) устройствами, отвечающими следующим требованиям:  1) устройство должно быть ударно-тяговым и включать автосцепку полужесткого типа или сцепку жесткого типа;  2) центрирующее устройство должно быть жесткого типа (только в комплекте с автосцепкой полужесткого типа) или с эластичной опорой хвостовика сцепки (в комплекте с автосцепкой полужесткого типа или со сцепкой жесткого типа).  Пассажирские вагоны должны быть оборудованы межвагонными пассажирскими переходами, содержащими П-образное резиновое ограждение баллонного типа или герметизированное ограждение замкнутого контура (при использовании сцепки жесткого типа), а также переходной мостик, исключающий при движении появление ступенек высотой более 20 мм, за исключением пассажирских вагонов, оборудованных автосцепкой полужесткого типа. | 159. К эксплуатации со скоростью от 140 до 160 км/ч включительно допускаются пассажирские вагоны, оборудованные сцепными (автосцепными) устройствами, отвечающими следующим требованиям:  устройство должно быть ударно-тяговым и включать автосцепку полужесткого типа <179> или сцепку жесткого типа;  --------------------------------  <179> [Подпункт 3.4 пункта 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=OTN&n=12936&date=28.07.2022&dst=100060&field=134) ГОСТ 33434-2015.  центрирующий прибор должен быть жесткого типа (только в комплекте с автосцепкой полужесткого типа) или с эластичной опорой хвостовика сцепки (в комплекте с автосцепкой полужесткого типа или со сцепкой жесткого типа).  Для пассажирских вагонов, эксплуатируемых со скоростью движения от 160 до 200 км/ч включительно, допускается применение автосцепки полужесткого типа с нижним ограничителем вертикальных перемещений в соответствии с конструкторской документацией на вагон.  Наличие буферов при использовании сцепных устройств жесткого типа не является обязательным.  Головная и хвостовая сцепки высокоскоростных поездов для эксплуатации в интервале скорости движения от 200 до 250 км/ч включительно, должны быть жесткого типа. |
| 56. Локомотивы должны быть снабжены двумя носимыми радиостанциями, средствами пожаротушения и подъема железнодорожного подвижного состава на железнодорожный путь, необходимыми сигнальными приборами, инструментами и другим инвентарем в соответствии с нормами и правилами.  В случае оборудования локомотива двухдиапазонной или трехдиапазонной радиостанцией допускается иметь на локомотиве одну носимую радиостанцию.  Локомотивы и моторвагонные поезда, кроме того, должны быть снабжены четырьмя тормозными башмаками на случай необходимости закрепления состава на перегоне.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  На участках с уклоном круче 0,012 порядок закрепления состава грузового и грузопассажирского поезда на перегоне в случае порчи автотормозов устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  Специальный самоходный подвижной состав должен быть снабжен приборами, устройствами и инвентарем в соответствии с нормами и правилами. | 160. Локомотивы (кроме маневровых), эксплуатируемые на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования, снабжаются двумя носимыми радиостанциями, инвентарем для подачи сигналов в соответствии с [приложением N 1](#Par1412) к Правилам, инструментами и дополнительным инвентарем в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава с учетом требований, установленных на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования.  На локомотиве допускается иметь одну носимую радиостанцию при оборудовании локомотива (кроме маневровых) двухдиапазонной или трехдиапазонной радиостанцией.  Допускается снабжать одной носимой радиостанцией маневровые локомотивы и локомотивы, обслуживаемые машинистом без помощника машиниста.  В случаях, когда локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав эксплуатируются в автоматическом режиме без машиниста и его помощника, допускается не снабжать данный железнодорожный подвижной состав носимыми радиостанциями.  Локомотивы и мотор-вагонный подвижной состав дополнительно к указанному оборудованию снабжаются тормозными башмаками <180> для закрепления состава на перегоне при возникновении аварийных ситуаций в соответствии с [приложением N 2](#Par3342) к Правилам.  --------------------------------  <180> [Подпункт 2.5.19 пункта 2.5](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=24757&date=28.07.2022&dst=100403&field=134) ГОСТ 34530-2019.  Порядок оснащения специального самоходного подвижного состава инвентарем для подачи ручных и звуковых сигналов в соответствии с [приложением N 1](#Par1412) к Правилам, носимыми радиостанциями и инструментами устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| 14. Право доступа на локомотивы, в кабины управления моторвагонными поездами, к специальным самоходным подвижным составам и другим подвижным единицам (далее - подвижные единицы), 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, имеют работники железнодорожного транспорта, должностные обязанности которых предусматривают возможность их нахождения на указанных объектах. Иные лица на указанные в настоящем пункте объекты не допускаются.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  Управлять подвижными единицами, сигналами, аппаратами, механизмами, другими устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также переводить стрелки имеют право только уполномоченные на это работники железнодорожного транспорта во время исполнения служебных обязанностей.  Работники железнодорожного транспорта, проходящие стажировку, могут допускаться, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования к управлению подвижными единицами, сигналами, аппаратами, механизмами, а также к переводу стрелок и к другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, только под наблюдением и личную ответственность работника, непосредственно обслуживающего эти устройства (или управляющего ими) и за которым закреплен работник, проходящий стажировку.  Право на управление подвижными единицами подтверждается свидетельством (Приказ МПС России от 11 ноября 1997 г. N 23Ц "О порядке проведения испытаний, выдачи свидетельств на право управления локомотивом, моторвагонным подвижным составом на путях общего пользования и присвоения класса квалификации машинистам локомотивов и моторвагонного подвижного состава" (зарегистрирован Минюстом России 15 декабря 1997 г., регистрационный N 1428) с изменениями, внесенными Приказом МПС России от 16 июня 1998 г. N 12Ц (зарегистрирован Минюстом России 23 июля 1998 г., регистрационный N 1566)).  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57) | 161. Порядок обслуживания и состав работников, осуществляющих управление и обслуживание локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава (далее - локомотивные бригады) и специального самоходного подвижного состава (далее - бригады ССПС), в том числе при обслуживании машинистом без помощника машиниста, устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава с учетом требований установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования) в зависимости от типа железнодорожного подвижного состава, от местных условий эксплуатации и применяемых систем управления и автоматизации. |
| **Такого пункта нет** | 162. На отдельных участках инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования в соответствии с перечнем, определенным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), допускается эксплуатация локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава в автоматическом и (или) дистанционном режимах.  Локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав для эксплуатации в автоматическом и (или) дистанционном режиме оборудуются составными частями, необходимыми программными средствами и должны иметь возможность управления ими в ручном режиме.  Оборудование составными частями и необходимыми программными средствами локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава для эксплуатации в автоматическом и (или) дистанционном режимах или выполнение таких работ при их изготовлении производится в соответствии с требованиями [пунктов 4](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=413291&date=28.07.2022&dst=3317&field=134), [22](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=413291&date=28.07.2022&dst=3444&field=134) - [26](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=413291&date=28.07.2022&dst=3452&field=134) ТР ТС 001/2011, конструкторской документации и Правил. Порядок оборудования устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава.  Ответственность за надежную работу систем автоматического и (или) дистанционного управления железнодорожного подвижного состава в соответствии с требованиями безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта при эксплуатации локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава в автоматическом и (или) дистанционном режимах возлагается на разработчиков и производителей этих систем.  Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от местных условий участков инфраструктуры (железнодорожных путей необщего пользования), на которых эксплуатируются локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав в автоматическом и (или) дистанционном режиме и организации поездной и маневровой работы, может устанавливать локальным нормативным актом дополнительные составные части подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта, обеспечивающие безопасность движения поездов на таких участках.  Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом определяет дополнительные положения по организации движения поездов и порядку производства маневровой работы на участках инфраструктуры (железнодорожных путей необщего пользования), на которых эксплуатируются локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав в автоматическом и (или) дистанционном режиме, обеспечивающие безопасность движения.  В случае необходимости выхода эксплуатирующихся в автоматическом и (или) дистанционном режиме локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава на другие участки инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав должны быть переведены в ручной режим и управляться машинистом. |
| 31. На железнодорожных станциях формирования и расформирования, в пути следования на железнодорожных станциях, предусмотренных графиком движения поездов, каждый вагон поезда должен пройти техническое обслуживание, а при выявлении неисправности - отремонтирован. На этих железнодорожных станциях организуется безотцепочный ремонт вагонов.  На железнодорожных станциях, где нет пунктов технического обслуживания, каждый вагон перед постановкой в поезд должен быть осмотрен и подготовлен для следования до ближайшей железнодорожной станции, имеющей пункт технического обслуживания.  Порядок предъявления поездов к техническому обслуживанию и уведомления о готовности, а также порядок осмотра и ремонта вагонов перед постановкой в поезд на станциях, где нет пунктов технического обслуживания, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. | 163. Пассажирские, грузовые вагоны при эксплуатации на инфраструктуре на железнодорожных станциях формирования, назначения, оборота, расформирования и в пути следования должны проходить техническое обслуживание (включая безотцепочный ремонт), а при выявлении неисправности должны быть отремонтированы.  На железнодорожных станциях, где нет пунктов технического обслуживания, каждый вагон перед постановкой в поезд должен быть осмотрен и подготовлен для следования до ближайшей железнодорожной станции, имеющей пункт технического обслуживания.  Организация системы технического обслуживания и текущего ремонта пассажирских и грузовых вагонов, обращающихся на инфраструктуре и его составных частей, а также контроля за соблюдением норм межремонтных пробегов определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.  На инфраструктуре порядок проведения технического обслуживания, порядок предъявления пассажирских и грузовых вагонов к техническому обслуживанию, порядок подтверждения их готовности к следованию в поездах после его проведения, а также порядок осмотра и ремонта вагонов перед постановкой в поезд на станциях, где нет пунктов технического обслуживания, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры. Периодичность проведения технического обслуживания должна соответствовать требованиям эксплуатационной документации.  Порядок технического обслуживания локомотивов, мотор-вагонного и специального подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава в соответствии с эксплуатационной документацией. |
| 30. Техническое обслуживание и ремонт вагонов производятся в пунктах технического обслуживания, депо и заводах, оснащенных диагностическими средствами.  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, особое внимание обращается на исправность цепочек расцепного рычага, автосцепки, а также отпуск автоматических тормозов;  состояние и исправность ходовых частей (тележек);  исправность кузовов и котлов цистерн, гарантирующая сохранность перевозимых грузов;  исправность переходных площадок помоста и поручня помоста крыши, специальных подножек и поручней;  (в ред. Приказа Минтранса России от 04.06.2012 N 162)  наличие и исправность устройств, предохраняющих от падения на железнодорожный путь деталей и оборудования железнодорожного подвижного состава.  После выгрузки груза грузовые вагоны должны быть очищены внутри и снаружи от остатков груза способами, допускаемыми руководством по эксплуатации грузовых вагонов. При этом должна быть обеспечена защита буксовых узлов, тормозного оборудования, рукавов, воздушной магистрали, элементов тележки и других элементов конструкции от попадания в них влаги, остатков груза и грязи.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 25.12.2018 N 472)  При погрузке грузовых вагонов не допускается попадание груза на буксовые узлы или подшипники колесных пар и элементы тележек или тормозное оборудование грузовых вагонов.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 25.12.2018 N 472)  Не допускается при погрузочно-разгрузочных работах температурное воздействие на элементы грузовых вагонов, превышающее значения, определенные руководством по эксплуатации вагона.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 25.12.2018 N 472)  Не допускается открывать и закрывать двери, погрузочные и разгрузочные крышки люков, борта вагонов с применением тракторов, погрузчиков, лебедок, кранов и другой техники, не предназначенной для выполнения данных работ.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 25.12.2018 N 472)  Не допускается устранение сдвига и восстановление сыпучести грузов в вагонах способами и устройствами, не предназначенными для этих целей.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 25.12.2018 N 472)  При проверке ходовых частей, в том числе проверяется суммарный зазор между скользунами с обеих сторон тележки у всех типов четырехосных грузовых вагонов, зазор должен быть не более 20 мм и не менее 4 мм, у цистерн, хоппер-дозаторов для перевозки зерна, цемента, минеральных удобрений, окатышей и хоппер-дозаторов типа ЦНИИ-ДВЗ - не более 14 мм и не менее 4 мм, кроме хопперов для перевозки угля, 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 думпкаров модели 33-692, 33-693 - не более 6 и не менее 3 мм. Допускается отсутствие зазоров между скользунами одной стороны тележки. Отсутствие зазоров между скользунами по диагонали вагона не допускается, кроме вагонов на беззазорных тележках.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  Зазоры между скользунами соединительной и шкворневой балок с обеих сторон одного конца восьмиосной цистерны в сумме должны быть от 4 мм до 15 мм, а между соединительной и надрессорной балками с обеих сторон одной двухосной тележки - от 4 мм до 20 мм.  Не допускается отсутствие зазоров в двух любых скользунах одной четырехосной тележки с одной стороны цистерны, по диагонали цистерны между скользунами соединительной и шкворневой балок и диагонали четырехосной тележки между скользунами надрессорной и соединительной балок.  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 железнодорожные станции, где нет пунктов технического обслуживания, а также груженые вагоны, которые намечено использовать на таких железнодорожных станциях под сдвоенные операции, должны быть осмотрены, а в необходимых случаях и отремонтированы на ближайшем пункте технического обслуживания, расположенном перед железнодорожной станцией погрузки.  Порядок предъявления вагонов и поездов к техническому обслуживанию и уведомления о годности вагонов устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. | 164. При техническом обслуживании пассажирских и грузовых вагонов проверяются (если перечисленные составные части предусмотрены конструкцией вагона):  состояние и износ узлов и деталей, и их соответствие размерам, установленным для эксплуатации;  исправность действия тормозного оборудования, буферного и автосцепного устройств, средств сигнализации;  исправность действия устройств связи (для пассажирских вагонов);  состояние и исправность ходовых частей (тележек);  исправность кузовов и котлов цистерн грузовых вагонов, обеспечивающая сохранность перевозимых грузов;  исправность переходных площадок помоста и поручня помоста крыши, специальных подножек и поручней;  наличие и исправность устройств, предохраняющих от падения на железнодорожный путь деталей и оборудования;  сроки ремонта, а у пассажирских вагонов, кроме того, сроки единой технической ревизии;  исправность рамы и кузова вагона.  Техническое обслуживание, проведенное пассажирским и грузовым вагонам, направлено на их безопасное проследование по инфраструктуре до следующего технического обслуживания.  Требования к пунктам технического обслуживания пассажирских и грузовых вагонов устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.  Требования к пунктам технического обслуживания грузовых вагонов, эксплуатируемых только на железнодорожных путях необщего пользования устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.  Работники пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов должны в соответствии с технологическим процессом и графиком движения поездов производить техническое обслуживание и ремонт вагонов, обеспечивающие проследование вагонов в исправном состоянии в составе поезда до следующего технического обслуживания. |
| 102. Не допускается проезд в рабочей кабине локомотива лиц, не входящих в состав локомотивной бригады, за исключением кондукторов главных (составителей поездов), а также должностных лиц, имеющих разрешение на такой проезд, в соответствии с нормами и правилами и решением, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования, но не более двух человек одновременно.  Проезд в нерабочей кабине локомотива наряда ведомственной охраны при исполнении ими своих служебных обязанностей допускается в порядке, установленном соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57) | 165. Проезд в нерабочей кабине локомотива наряда ведомственной охраны при исполнении ими своих служебных обязанностей, а также иных лиц, допускается в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| 28. Не допускается оставлять на деповских железнодорожных путях и железнодорожных путях организаций в рабочем состоянии локомотивы, моторвагонный железнодорожный и специальный самоходный подвижной состав без наблюдения работника, знающего правила их обслуживания и умеющего их остановить, а на остальных станционных железнодорожных путях - без машиниста или его помощника.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57) | 166. Запрещается оставлять на деповских железнодорожных путях и железнодорожных путях необщего пользования в рабочем состоянии локомотивы, мотор-вагонный и специальный самоходный подвижной состав без наблюдения работника, знающего правила их обслуживания и умеющего остановить локомотивы, мотор-вагонный и специальный самоходный подвижной состав, а на станционных железнодорожных путях - без машиниста или его помощника. |
| 11. Порядок выхода локомотивов, моторвагонного железнодорожного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования установлен Приказом МПС России от 18 июня 2003 г. N 26 "Об утверждении Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования" (зарегистрирован Минюстом России 19 июня 2003 г., регистрационный N 4764) с изменениями, внесенными Приказами Минтранса России от 15 февраля 2008 г. N 28 (зарегистрирован Минюстом России 5 марта 2008 г., регистрационный N 11283) и от 4 мая 2009 г. N 72 (зарегистрирован Минюстом России 28 мая 2009 г., регистрационный N 14016).  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  Порядок курсирования железнодорожного подвижного состава (включая его перемещение в порожнем состоянии), предназначенного для перевозок грузов по железнодорожным путям общего пользования установлен Приказом Минтранса России от 28 марта 2006 г. N 34 "О некоторых вопросах, связанных с курсированием по железнодорожным путям общего пользования железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозок грузов" (зарегистрирован Минюстом России 27 апреля 2006 г., регистрационный N 7764).  Правила приписки железнодорожного подвижного состава (включая вагоны), предназначенного для перевозок грузов по железнодорожным путям общего пользования, установлены Приказом Минтранса России от 28 марта 2006 г. N 35 "Об утверждении Правил приписки железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозок грузов по железнодорожным путям общего пользования, к железнодорожным станциям инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования" (зарегистрирован Минюстом России 25 апреля 2006 г., регистрационный N 7742). | 167. Выход локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования осуществляется в соответствии с [пунктом 2 статьи 17](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=411573&date=28.07.2022&dst=100176&field=134) Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" <181>.  --------------------------------  <181> Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, N 2, ст. 169. |
| **Такого пункта нет** | 168. Техническое обслуживание и ремонт железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях общего пользования с номинальной шириной колеи 1435 мм на территории Российской Федерации, выполняется в соответствии с порядком, устанавливаемым локальным нормативным актом владельца инфраструктуры в соответствии с Правилами. |

ИЗМЕНЕНИЯ В ИНСТРУКЦИИ ПО СИГНАЛИЗАЦИИ

| **Старое ПТЭ Приказ 286** | | **Новое ПТЭ Приказ 250** |
| --- | --- | --- |
| **VI. Сигнальные указатели и знаки на железнодорожном транспорте**  58. В тех случаях, когда необходимо указать ж.д. путь приема или направление следования поезда или маневрового состава, применяются маршрутные световые указатели направления белого цвета (цифровые, буквенные или положения), помещаемые на мачтах светофоров или на отдельной мачте (рис. 123).  Для указания номера ж.д. пути, с которого разрешено движение поезду, на групповых выходных и маршрутных светофорах устанавливаются маршрутные световые указатели зеленого цвета (рис. 124).  Эти указатели могут использоваться и для указания номера ж.д. пути, с которого разрешено движение маневрового состава при наличии на выходном или маршрутном светофоре лунно-белого огня.  1.jpg  Рис. 123  2.jpg  Рис. 124  59. Освещаемые стрелочные указатели одиночных стрелок в обе стороны показывают:  1) стрелка установлена по прямому ж.д. пути – днем белый прямоугольник узкой стороны указателя; ночью – молочно-белый огонь (рис. 125);  2) стрелка установлена на боковой ж.д. путь – днем широкая сторона указателя; ночью – желтый огонь (рис. 126).  1.jpg Рис. 1251 (2)  Рис. 126  60. Положение перекрестных стрелок обозначается двумя обычными стрелочными указателями, которые показывают, что стрелки установлены:  1) по прямому ж.д. пути – днем на обоих указателях белые прямоугольники узкой стороны указателей; ночью – молочно-белые огни (рис. 127);  2) с пересечением прямого ж.д. пути – днем на обоих указателях широкие стороны указателей; ночью – желтые огни (рис. 128);  3) с прямого на боковой ж.д. путь – днем на ближнем указателе видна широкая сторона указателя; ночью – желтый огонь, а на дальнем – днем виден белый прямоугольник узкой стороны указателя; ночью – молочно-белый огонь (рис. 129);  4) с бокового на прямой ж.д. путь – днем на ближнем указателе виден белый прямоугольник узкой стороны указателя; ночью – молочно-белый огонь, а на дальнем – днем видна широкая сторона указателя; ночью – желтый огонь (рис. 130).  1.jpg  Рис. 127  2.jpg  Рис. 128  3.jpg  Рис. 129  4.jpg  Рис. 130  На ж.д. путях необщего пользования положение стрелок, управляемых с локомотива, определяется стрелочными указателями, которые показывают:  1) стрелка установлена для движения по прямому ж.д. пути – днем и ночью молочно-белый огонь (рис. 125);  2) стрелка установлена на боковой ж.д. путь – днем и ночью желтый огонь (рис. 126).  61. Неосвещаемые стрелочные указатели показывают:  1) стрелка установлена по прямому ж.д. пути – стреловидный указатель направлен ребром вдоль ж.д. пути (рис. 131);  Безымянный.jpg  Рис. 131  2) стрелка установлена на боковой ж.д. путь – стреловидный указатель направлен в сторону бокового ж.д. пути (рис. 132).  Безымянный.jpg  Рис. 132  62. Указатели устройств сбрасывания и путевого заграждения показывают:  1) ж.д. путь загражден – днем виден белый круг с горизонтальной черной полосой; ночью – молочно-белый огонь с той же черной полосой (рис. 133);  2) заграждение с ж.д. пути снято – днем виден белый круг или прямоугольник с вертикальной черной полосой; ночью – молочно-белый огонь с той же черной полосой (рис. 134).  Места установки устройств сбрасывания (сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков или сбрасывающих стрелок) оборудуются указателями в тех случаях, когда эти устройства не включены в централизацию и не имеют контроля заграждающего положения.  Рис. 133  Рис. 134  Указатели путевого заграждения на упорах устанавливаются на правом конце бруса и дают сигнальное показание в сторону ж.д. пути (рис. 135). Эти указатели могут быть освещаемые и неосвещаемые, что определяется ТРА ж.д. станции.    Рис. 135  В качестве сигнальных приборов путевого заграждения разрешается использовать типовые стрелочные фонари.  63. Указатель гидравлической колонки – фонарь – показывает ночью красный огонь в обе стороны, если поворачивающаяся часть колонки установлена поперек ж.д. пути; днем видна сама поворачивающаяся часть колонки, окрашенная в красный цвет, – сигнал «Стой!» (рис. 136).    Рис. 136  Если поворачивающаяся часть колонки установлена вдоль ж.д. пути, ночью виден в обе стороны прозрачно-белый огонь.  64. На участках ж.д. путей, где установлены средства автоматического контроля технического состояния ж.д. подвижного состава на ходу поезда применяются сигнальные световые указатели, помещаемые на опорах контактной сети или отдельных мачтах (рис. 137) или речевые информаторы.    Рис. 137  При появлении на сигнальном указателе светящихся полос прозрачно-белого цвета, сигнализирующих о наличии неисправных вагонов в составе поезда, или получении соответствующего сообщения речевого информатора, а также при получении по радиосвязи от дежурного по ж.д. станции (диспетчера поездного) указания о возможности следования поезда на ж.д. станцию или о необходимости немедленной его остановки на перегоне, машинист обязан:  1) принять меры к плавному снижению скорости до 20 км/ч и следовать с особой бдительностью, наблюдая за составом, на железнодорожный путь приема железнодорожный станции с остановкой независимо от показаний выходного сигнала;  2) остановить поезд служебным торможением на перегоне, сообщить об этом машинистам поездов, находящихся на перегоне, осмотреть неисправные вагоны и доложить дежурному по ж.д. станции (диспетчеру поездному) о возможности следования с поездом на ж.д. станцию или затребования к составу осмотрщиков вагонов.  Дежурный по ж.д. станции (диспетчер поездной) при этом принимает дополнительные меры, обеспечивающие безопасный пропуск поездов: информирует машинистов поездов, следующих по смежным ж.д. путям и при необходимости задерживает отправление поездов с ж.д. станции.  Нормально сигнальные указатели не освещаются и сигнального значения не имеют.  65. На участках ж.д. путей общего пользования, где применяется автоматическая локомотивная сигнализация как самостоятельное средство сигнализации и связи с фиксированными блок-участками, на границах таких блок-участков устанавливаются указатели границы блок-участков со светоотражателями и цифровыми литерными табличками для обоих направлений движения (рис. 138).    Рис. 138  На участках ж.д. путей общего пользования, оборудованных АБ, где движение поездов по неправильному ж.д. пути осуществляется по показаниям АЛС, границей блок-участков являются проходные светофоры, установленные для движения по правильному ж.д. пути. На таких светофорах с обратной стороны устанавливаются дополнительные литерные знаки, соответствующие знакам, установленным на светофоре для движения по правильному ж.д. пути (рис. 139).  На светофоре, являющимся предвходным, устанавливается литерный знак и оповестительная табличка в виде трех наклонных полос с отражателями белого цвета.    Рис. 139  66. На электрифицированных участках постоянного тока перед воздушными промежутками, где в случае внезапного снятия напряжения в одной из секций контактной сети не допускается проход электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками, применяются сигнальные световые указатели «Опустить токоприемник», помещаемые на опорах контактной сети или отдельных мачтах (рис. 140).    Рис. 140  При появлении на сигнальном указателе мигающей светящейся полосы прозрачно-белого цвета машинист обязан немедленно принять меры к проследованию ограждаемого воздушного промежутка с опущенными токоприемниками.  Нормально сигнальные полосы указателей не горят и в этом положении указатели сигнального значения не имеют.  67. Постоянные сигнальные знаки «Газ» и «Нефть» (рис. 141, 142) устанавливаются в местах пересечения ж.д. путей с нефте-, газо-, продуктопроводами непосредственно на опорах контактной сети или отдельных столбах и указывают на необходимость следования к месту пересечения с повышенным вниманием (бдительностью).  1.jpg  Рис. 141  2.jpg  Рис. 142  Постоянные сигнальные знаки «Начало карстоопасного участка» и «Конец карстоопасного участка» (рис. 143, 144)устанавливаются в местах прохождения ж.д. путей в закарстованных зонах непосредственно на опорах контактной сети или отдельных столбах и указывают на проследование огражденного участка с повышенным вниманием (бдительностью).  3.jpg  Рис. 143 4.jpg  Рис. 144  68. Постоянные сигнальные знаки «Начало торможения» (рис. 145) и «Конец торможения» (рис. 146) указывают машинисту локомотива места проверки действия автотормозов в пути следования.  Порядок расстановки таких сигнальных знаков утверждается владельцем инфраструктуры, владельцем ж.д. путей необщего пользования.  1.jpg  Рис. 145 2.jpg  Рис. 146  69. В случае применения сигнальных указателей «Опустить токоприемник» перед ним устанавливается постоянный сигнальный знак с отражателями «Внимание! Токораздел» (рис. 147).  Постоянный сигнальный знак «Поднять токоприемник» с отражателями на нем устанавливается за воздушным промежутком в направлении движения (рис. 148).  1.jpg  Рис. 147  2.jpg  Рис. 148  Схемы установки сигнальных указателей «Опустить токоприемник» и постоянных сигнальных знаков «Поднять токоприемник» и «Внимание! Токораздел» приведены на рис. 149, 150. Размещение их не должно ухудшать видимость и восприятие постоянных сигналов.  1.jpg  Рис. 149  2.jpg  Рис. 150  При обращении 12-вагонных МВПС расстояние от воздушного промежутка до постоянного знака «Поднять токоприемник» должно быть не менее 250 м.  70. Опоры контактной сети, ограничивающие воздушные промежутки, должны иметь отличительный знак – чередующиеся четыре черные и три белые горизонтальные полосы. Первая опора по направлению движения поезда, кроме того, дополнительно обозначается вертикальной черной полосой (рис. 151).  Знаки могут наноситься непосредственно на опоры или щиты, закрепляемые на опорах (рис. 152). На многопутных участках допускается установка указанных знаков на конструкциях контактной сети над осью ж.д. пути. Остановка электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками между этими опорами (знаками) запрещается.  Безымянный Рис. 151 Безымянный  Рис. 152  На ж.д. станциях стыкования разного рода электрической тяги для безостановочного пропуска поездов применяются сигнальные указатели и знаки. Порядок их применения устанавливается владельцем инфраструктуры.  71. Предельные столбики указывают место, далее которого на ж.д. пути нельзя устанавливать ж.д. подвижной состав в направлении стрелочного перевода или глухого пересечения (рис. 153, 154).  1  Рис. 153  2  Рис. 154  Предельные столбики у главных и приемо-отправочных ж.д. путей должны иметь отличительную окраску (рис. 154).  72. Знак «Граница станции» (рис. 155) указывает границу ж.д. станции на двухпутных и многопутных участках. Надпись на знаке должна быть с обеих сторон.  1  Рис. 155  73. Постоянные сигнальные знаки «Начало опасного места» (рис. 156) и «Конец опасного места» (рис. 157) с отражателями на них указывают границы участка, требующего проследования его поездами с уменьшенной скоростью. Сигнальный знак «Конец опасного места» помещается на обратной стороне знака «Начало опасного места».  3  Рис. 156  2  Рис. 157  74. Предупредительные сигнальные знаки:  1) знак «С» – подача свистка – устанавливается перед тоннелями, мостами, ж.д. переездами и т.п. (рис. 158);  2) «Остановка локомотива» – устанавливается в местах, определяемых владельцем инфраструктуры, владельцем ж.д. путей необщего пользования (рис. 159).    Рис. 158 Рис. 159  75. Предупредительные сигнальные знаки с отражателями устанавливаются на электрифицированных участках:  1) «Отключить ток» (рис. 160) – перед нейтральной вставкой;  1  Рис. 160  2) «Включить ток на электровозе» (рис. 161), «Включить ток на электропоезде» (рис. 162) – за нейтральной вставкой.  2  Рис. 161  3  Рис. 162  Схема установки этих знаков приведена на рис. 163, 164.  1  Рис. 163  2  Рис.164  Сигнальный знак «Конец контактной подвески» (рис. 165) устанавливается на контактной сети в местах, где оканчивается рабочая зона контактного провода.    Рис. 165  На ж.д. путях необщего пользования в местах, устанавливаемых владельцем ж.д. путей необщего пользования, применяются предупредительные сигнальные знаки:  1) «Переход на боковую контактную сеть» – рис. 166;  2) «Переход на центральную контактную сеть» – рис. 167.  5  Рис. 166 Рис. 167  76. Предупредительный сигнальный знак «Остановка первого вагона» (рис. 168) устанавливается на пассажирских платформах, где обращаются мотор-вагонные поезда.    Рис. 168  77. В местах, не допускающих проследования электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками (при неисправности контактной сети, производстве плановых ремонтных и строительных работ, когда при следовании поездов необходимо опускать токоприемники), устанавливаются временные сигнальные знаки с отражателями, которые показывают:  1) «Подготовиться к опусканию токоприемника» (рис. 169);  2) «Опустить токоприемник» (рис. 170);  3) «Поднять токоприемник» (рис. 171).  1  Рис. 169  2  Рис. 170  3  Рис. 171  Схема установки этих знаков на ж.д. путях общего пользования указана на рис. 172, а на ж.д. путях необщего пользования – на  рис. 173.    Рис. 172    Рис. 173  Если на двухпутном участке ведутся плановые ремонтные путевые и строительные работы с пропуском поездов по одному из ж.д. путей и укладкой временных съездов, не оборудованных контактной сетью, сигнальный знак «Опустить токоприемник» устанавливается на расстоянии не менее 100 м от ограждаемого участка. Остальные сигнальные знаки устанавливаются по указанной на рис. 172схеме.  В случае внезапного обнаружения повреждения контактной сети, не допускающего проследования электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками, работник дистанции электроснабжения, обнаруживший эту неисправность, обязан отойти на 500 м в сторону ожидаемого поезда и подавать машинисту приближающегося поезда ручной сигнал «Опустить токоприемник» (рис. 174):  днем – повторными движениями правой руки перед собой по горизонтальной линии при поднятой вертикально левой руке;  ночью – повторными вертикальными и горизонтальными движениями фонаря с прозрачно-белым огнем.  5  Рис. 174  Машинист обязан: подать оповестительный сигнал, при обесточенной электрической цепи опустить токоприемники и с особой бдительностью проследовать место повреждения, убедившись в исправности контактной сети, поднять токоприемники и продолжить движение.  78. На участках, где работают снегоочистители, устанавливаются временные сигнальные знаки:  1) «Поднять нож, закрыть крылья» – перед препятствием (рис. 175);  2) «Опустить нож, открыть крылья» – после препятствия (рис. 176).  На участках, где работают скоростные снегоочистители, перед знаками «Поднять нож, закрыть крылья» устанавливаются, кроме того, временные сигнальные знаки «Подготовиться к поднятию ножа и закрытию крыльев» (рис. 177).  Схемы установки знаков на участках, где работают снегоочистители, приведены на рис. 178, а где работают скоростные снегоочистители – на рис. 179.  При двух близко расположенных препятствиях, когда между ними работа снегоочистителя невозможна, на шесте помещаются два знака один под другим (рис. 180).  На участках ж.д. путей общего пользования, где применяются счетчики осей и устройства контроля схода ж.д. подвижного состава, для обозначения места их установки должны размещаться временные сигнальные знаки с соответствии с порядком, устанавливаемым владельцем инфраструктуры.  5  Рис. 175 Рис. 176 Рис. 177    Рис. 178    Рис. 179    Рис. 180  79. Отражатели, устанавливаемые на сигнальных знаках, должны изготовляться из прозрачно-белого стекла, а на отдельных сигнальных знаках в соответствии с техническими требованиями могут применяться отражатели из светоотражающего материала белого цвета.  Сигнальные знаки могут быть световыми или освещаемыми.  **VII. Сигналы, применяемые при маневровой работе**  80. Маневровыми светофорами подаются сигналы:  1) один лунно-белый огонь – разрешается маневровому составу проследовать маневровый светофор и далее руководствоваться показаниями попутных светофоров или указаниями (сигналами) руководителя маневров (рис. 181);  б) один синий огонь – запрещается маневровому составу проследовать маневровый светофор (рис. 182).    Рис. 181 Рис. 182  Разрешение на производство маневровых передвижений может подаваться выходными и маршрутными светофорами с показанием: один лунно-белый огонь при погашенном красном огне.  На ж.д. станциях однопутных линий, а также двухпутных, оборудованных АБ для двустороннего движения по каждому ж.д. пути, на маневровом светофоре, расположенном на мачте входного светофора со стороны ж.д. станции, может применяться сигнал: один лунно-белый огонь — разрешается выход маневрирующего состава за границу ж.д. станции.  Групповым маневровым светофором, разрешающим маневры в определенном районе ж.д. станции, подаются сигналы в одну или обе стороны.  С ж.д. путей, по которым не предусматривается прием и отправление поездов, из тупиков, а также для приема маневровым порядком с ж.д. путей необщего пользования на ж.д. пути общего пользования должны устанавливаться маневровые сигналы с красным огнем.  В необходимых случаях для приема на свободные участки станционных ж.д. пути подталкивающих и локомотивов, следующих в расположенное на ж.д. станции депо, локомотивов, следующих из депо под составы поездов, восстановительных, хозяйственных (при производстве работ с закрытием перегона) и пожарных поездов, специального самоходного ж.д. подвижного состава при запрещающем показании входного светофора на мачте входного светофора со стороны перегона может применяться сигнал: один лунно-белый огонь – разрешается прием указанных локомотивов или поездов на свободные участки станционных ж.д. путей.  81. Горочными светофорами подаются сигналы (рис. 183):  1) один зеленый огонь – разрешается роспуск вагонов с установленной скоростью;  2) один желтый огонь – разрешается роспуск вагонов с уменьшенной скоростью;  3) один желтый и один зеленый огни – разрешается роспуск вагонов с промежуточной скоростью между установленной и уменьшенной;  4) один лунно-белый огонь – разрешается горочному (маневровому) локомотиву проследовать через горб горки в подгорочный парк и производить маневры на ж.д. пути сортировочного парка;  5) один красный огонь – стой! Запрещается роспуск;  6) буква «Н» белого цвета на световом указателе, горящая одновременно с красным огнем, или при погашенном красном огне – вытянуть вагоны с горки назад.  Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках по одному зеленому огню, одному желтому и одному зеленому огням и одному желтому огню горочных светофоров устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем ж.д. путей необщего пользования.  В тех случаях, когда видимость сигналов горочного светофора не обеспечивается, для информации машиниста о показании горочного светофора применяются повторительные светофоры или горочная АЛС. Повторительные и локомотивные светофоры должны сигнализировать теми же огнями, что и основной горочный светофор. На повторительных горочных светофорах, расположенных в середине железнодорожных путей парка приема, вместо красного огня может устанавливаться синий.  Для разрешения подачи составов до горочного светофора на ж.д. путях парка приема, а также для сигнализации на подгорочных железнодорожных путях могут применяться маневровые светофоры.  1 2 3 4 5 6  Рис. 183  82. При отсутствии маневровых светофоров проезд выходных и маршрутных светофоров с красным огнем при маневрах разрешается дежурным по ж.д. станции или по его указанию руководителем маневров лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или по сигналу, подаваемому ручным сигнальным прибором.  83. При маневрах подаются ручные и звуковые сигналы:  1) разрешается локомотиву следовать управлением вперед – днем движением поднятой вверх руки с развернутым желтым флагом; ночью – ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рис. 184) или один длинный свисток;  6  Рис. 184  2) разрешается локомотиву следовать управлением назад – днем движением опущенной вниз руки с развернутым желтым флагом; ночью – ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рис. 185) или двумя длинными звуками;  6  Рис. 185  3) тише – днем медленными движениями вверх и вниз развернутого желтого флага; ночью – ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рис. 186) или двумя короткими звуками;  6  Рис. 186  4) Стой! – днем движениями по кругу развернутого красного или желтого флага; ночью – ручного фонаря с любым огнем (рис. 187) или тремя короткими звуками.  Звуковые сигналы при маневрах подаются ручным свистком или духовым рожком.  6  Рис. 187  84. Сигналы при маневрах должны повторяться свистками локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного ж.д. подвижного состава, подтверждающими принятие их к исполнению.  Задание сигналисту или дежурному стрелочного поста установить стрелку на тот или иной ж.д. путь может подаваться звуками различной продолжительности (свистками локомотивов и свистками руководителей маневров) или другими средствами в зависимости от технического оснащения железнодорожной станции в соответствии с порядком, установленным техническо-распорядительным актом ж.д. станции.  Порядок применения сигнальных устройств большой и малой громкости устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем ж.д. путей необщего пользования.  **VIII. Сигналы, применяемые для обозначения поездов, локомотивов и другого железнодорожного подвижного состава**  85. В этой главе все указания по размещению сигналов с правой или левой стороны даны по направлению движения.  86. Голова поезда при движении на однопутных и по правильному ж.д. пути на двухпутных участках обозначается: днем – одним прозрачно-белым огнем прожектора; ночью дополнительно обозначается двумя прозрачно-белыми огнями фонарей у буферного бруса (рис. 188).  7  Рис. 188  Голова поезда при движении по неправильному ж.д. пути обозначается: днем и ночью – красным огнем фонаря с левой стороны, с правой стороны – прозрачно-белым огнем фонаря (рис. 189).  7  Рис. 189  На локомотиве, следующем в голове поезда или без вагонов, мотор-вагонном поезде, при движении по ж.д. путям общего пользования на однопутных и по правильному и неправильному ж.д. пути на двухпутных участках днем и ночью должен быть включен сигнальный прозрачно-белый огонь прожектора. Голова мотор-вагонного поезда ночью может обозначаться и одним прозрачно-белым огнем прожектора.  87. Голова грузового поезда при движении вагонами вперед на однопутных и по правильному ж.д. пути на двухпутных участках днем сигналами не обозначается, ночью обозначается прозрачно-белым огнем фонаря у буферного бруса (рис. 190).  7  Рис. 190  При движении вагонами вперед по неправильному ж.д. пути голова грузового поезда обозначается: днем – развернутым красным флагом, показываемым с левой стороны сопровождающим поезд работником, находящимся на передней переходной площадке; ночью – прозрачно-белым огнем фонаря у буферного бруса и красным огнем ручного фонаря, показываемым с левой стороны сопровождающим поезд работником (рис. 191).  88. Хвост поезда при движении на однопутных и по правильному и неправильному ж.д. пути на двухпутных участках обозначается:  1) грузового и грузопассажирского днем и ночью – красным диском со светоотражателем у буферного бруса с правой стороны (рис. 192);  2) пассажирского и почтово-багажного днем и ночью – тремя красными огнями (рис. 193).    Рис. 191  1  Рис. 192  2  Рис. 193  Локомотив, находящийся в хвосте грузового поезда, а также локомотив, следующий без вагонов, сзади обозначаются: днем и ночью – красным огнем фонаря у буферного бруса с правой стороны (рис. 194).  7  Рис. 194  Порядок обозначения сигналами поездов при движении вагонами вперед и не сопровождаемых составителем, обеспечивающий при этом безопасность движения поездов и безопасность работников организаций транспорта, устанавливается владельцем ж.д. путей необщего пользования.  На ж.д. путях необщего пользования специализированные поезда (вертушки), обращающиеся на открытых горных разработках при движении на однопутных, двухпутных и многопутных участках при движении локомотивом вперед и вагонами вперед обозначаются:  1) голова поезда:  днем – локомотив сигналами не обозначается, а вагон обозначается диском красного цвета у буферного бруса вагона с правой стороны (рис.195);  ночью – двумя прозрачно-белыми огнями фонарей у буферного бруса локомотива (рис. 188) или одним прозрачно-белым огнем у буферного бруса вагона с правой стороны, при этом головной вагон дополняется устройством звуковой сигнализации;    Рис. 195 Рис.196  2) хвост поезда:  днем – диском красного цвета у буферного бруса вагона с правой стороны  (рис. 196), локомотив в хвосте поезда сигналами не обозначается;  ночью – одним прозрачно-белым огнем фонаря на буферном брусе вагона с правой стороны (рис. 197) или двумя красными огнями на буферном брусе локомотива (рис. 198).    Рис. 197  7  Рис. 198  89. Подталкивающий локомотив и специальный самоходный ж.д. подвижной состав обозначаются сигналами так же, как и локомотив без вагонов.  Подталкивающий локомотив и хозяйственный поезд при возвращении с двухпутного перегона по неправильному ж.д. пути обратно на ж.д. станцию отправления обозначаются сигналами следования по неправильному ж.д. пути.  90. В случае разрыва на перегоне грузового поезда хвост части поезда, отправляемой на ж.д. станцию, обозначается: днем – развернутым желтым флагом у буферного бруса с правой стороны; ночью – желтым огнем фонаря (рис. 199).  Последняя убираемая часть поезда обозначается так же, как хвост грузового поезда.    Рис. 199  91. Поезда на многопутных участках обозначаются так же, как на однопутных и двухпутных в зависимости от установленного порядка движения по одному или другому ж.д. пути многопутного участка.  92. Снегоочиститель при движении на однопутных и по правильному ж.д. пути на двухпутных участках обозначается:  1) если в голове снегоочиститель:  днем – два желтых развернутых флага на боковых крюках;  ночью – два желтых огня боковых фонарей, а в сторону локомотива – два прозрачно-белых контрольных огня (рис. 200);    Рис. 200  2) если в голове локомотив:  днем – два желтых развернутых флага у буферных фонарей;  ночью – два желтых огня буферных фонарей (рис. 201).  Хвост снегоочистителя обозначается как хвост одиночно следующего локомотива.  93. Снегоочистители при движении их в голове по неправильному ж.д. пути на двухпутных участках обозначаются:  днем – два желтых развернутых флага и красный развернутый флаг под желтым слева на боковых крюках;  ночью – соответственно два желтых и один красный огни фонарей, а в сторону локомотива – три прозрачно-белых контрольных огня (рис 202).  Если в голове локомотив, то он обозначается так же, как снегоочиститель при движении в голове (рис. 202).  7  Рис. 201    Рис 202  94. Локомотив при маневровых передвижениях, в том числе при следовании к составу и от состава поезда, ночью должен иметь по одному прозрачно-белому огню впереди и сзади на буферных брусьях со стороны основного пульта управления локомотивом.  95. Дрезины съемного типа, путевые вагончики и другие съемные подвижные единицы при нахождении на перегоне должны иметь:  на однопутных и при движении по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках: днем – прямоугольный щит, окрашенный с обеих сторон в красный цвет, или развернутый красный флаг на шесте; ночью – спереди и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на шесте;  на двухпутных участках при следовании по правильному железнодорожному пути:  днем – прямоугольный щит, окрашенный с передней стороны в белый и с задней в красный цвета; ночью – впереди прозрачно-белый огонь и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на шесте.  Съемные ремонтные вышки на электрифицированных участках при работе на перегоне должны иметь:  на однопутных и при движении по неправильному ж.д. пути на двухпутных участках: днем – развернутый красный флаг с двух сторон; ночью – спереди и сзади красный огонь фонаря;  на двухпутных участках при следовании по правильному ж.д. пути: днем – развернутый красный флаг с правой стороны по ходу движения поездов; ночью – спереди прозрачно-белый огонь фонаря, сзади – красный огонь фонаря.  Сигналы во всех случаях должны быть закреплены на верхнем уровне заземленного пояса съемной ремонтной вышки.  Съемные ремонтные вышки и путевые вагончики на перегоне должны быть, кроме того, ограждены с обеих сторон переносными или ручными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением ремонтной вышки и вагончика, на расстоянии Б, указанном в графе 4 таблицы 1, в зависимости от руководящего спуска и максимальной допускаемой скорости движения на перегоне.  При работе на ж.д. станции:  съемная ремонтная вышка должна иметь: днем – развернутый красный флаг с двух сторон; ночью – спереди и сзади красный огонь фонаря;  путевой вагончик: днем – щит, окрашенный с обеих сторон в красный цвет, или красный флаг на шесте; ночью – спереди и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на шесте.  При движении по станционным ж.д. путям и стрелочным переводам съемная ремонтная вышка и путевой вагончик, кроме того, должны быть ограждены на ж.д. путях общего пользования на расстоянии не менее 50 м, а на ж.д. путях необщего пользования – не менее 15 м с обеих сторон переносными или ручными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением съемной ремонтной вышки и путевого вагончика.  Ограждение с обеих сторон путевых тележек разного типа и других съемных подвижных единиц, применяемых при работах, производится в случаях, установленных владельцем инфраструктуры, владельцем ж.д. путей необщего пользования.  Если на двухпутном или многопутном участке по смежному ж.д. пути будет следовать встречный поезд, то красный сигнал, ограждающий съемную ремонтную вышку, путевой вагончик или другую съемную подвижную единицу с передней стороны, до прохода поезда снимается.  На двухпутных электрифицированных участках, кроме участков, оборудованных двухсторонней автоблокировкой, и участков, где пассажирские поезда обращаются со скоростью более 120 км/ч, допускается ограждение съемных ремонтных вышек только со стороны движения поездов по правильному ж.д. пути.  Порядок организации работы съемных ремонтных вышек на таких участках, обеспечивающий безопасность движения поездов, устанавливается с учетом местных условий владельцем инфраструктуры, владельцем ж.д. путей необщего пользования.  Работники подразделений ж.д. транспорта, ограждающие съемные ремонтные вышки, путевые вагончики и другие съемные подвижные единицы, а также работники, руководящие передвижением съемных единиц, должны быть снабжены, кроме переносных щитов, ручных флагов и сигнальных фонарей, петардами и духовыми рожками для подачи сигналов о приближении поезда, а также сигналов для остановки поезда, если это потребуется.  **IX. Звуковые сигналы на железнодорожном транспорте**  96. Звуковые сигналы при движении поездов подаются свистками локомотивов, мотор-вагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, духовыми рожками, ручными свистками.   |  |  |  | | --- | --- | --- | | Сигнал | Значение сигнала | Кто подает | | Три коротких | «Стой!» | Локомотивная бригада, главный кондуктор, станционные и другие работники | | Один длинный | «Отправиться поезду» | Дежурный по железнодорожной станции или по его указанию дежурный по парку, сигналист, дежурный стрелочного поста или главный кондуктор; отвечает машинист ведущего локомотива; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге. Если поезд отправляется с железнодорожного пути, имеющего выходной светофор, этот сигнал подает машинист ведущего локомотива после открытия выходного светофора; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге | | Три длинных | Требование к работникам, обслуживающим поезд, «Тормозить» | Машинист ведущего локомотива; повторяет сигнал машинисту второго локомотива при двойной тяге | | Два длинных | Требование к работникам, обслуживающим поезд, «Отпустить тормоза» | | Три длинных и один короткий | О прибытии поезда на станцию не в полном составе | Машинист ведущего локомотива | | Три длинных и два коротких | Вызов к локомотиву помощника машиниста, главного кондуктора, начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда, руководителя работ хозяйственного поезда | Машинист ведущего локомотива остановившегося на перегоне поезда | | Следование с двойной тягой | | | | | Один  короткий | Требование к машинисту второго локомотива уменьшить тягу | Машинист ведущего локомотива, повторяет сигнал машинист второго локомотива | | Два коротких | Требование к машинисту второго локомотива увеличить тягу | | Два длинных  и два коротких | Требование к машинисту второго локомотива «Опустить токоприемник» | | Сигнал | Значение сигнала | Кто подает | | Следование с подталкивающим локомотивом | | | | | Два коротких | Требование начать подталкивание | Машинист ведущего локомотива; повторяет сигнал машинист подталкивающего локомотива | | Один короткий, один длинный и один короткий | Требование прекратить подталкивание, но не отставать от поезда | | Четыре длинных | Требование прекратить подталкивание и возвратиться обратно |   Примечания: 1. При следовании поезда двойной тягой с подталкивающим локомотивом машинист второго локомотива повторяет все сигналы вслед за подачей их с подталкивающего локомотива.  Порядок подачи в этом случае машинистом подталкивающего локомотива сигнала «Опустить токоприемник» устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  2. При наличии радиосвязи звуковые сигналы при следовании поездов двойной тягой или с подталкивающим локомотивом могут заменяться переговорами между машинистами.  97. Оповестительный сигнал – один длинный свисток, а при движении по неправильному ж.д. пути – один длинный, короткий и длинный свисток локомотива, мотор-вагонного поезда, специального самоходного ж.д. подвижного состава подается:  1) при приближении поезда к железнодорожным станциям, путевым постам, пассажирским остановочным пунктам, переносным и ручным сигналам, требующим уменьшения скорости, сигнальным знакам «С», выемкам, кривым участкам ж.д. пути, тоннелям, ж.д. переездам, съемным дрезинам, съемным ремонтным вышкам, путевым вагончикам и другим съемным подвижным единицам, а на ж.д. путях необщего пользования, при приближении к вагоноопрокидывателям, бункерам, эстакадам, вагонным весам, устройствам восстановления сыпучести грузов, гаражам размораживания грузов, а также иным объектам, расположенным на ж.д. путях необщего пользования;  2) при приближении поезда к месту работ, начиная с километра, предшествующего указанному в предупреждении, независимо от наличия переносных сигналов;  3) при восприятии ручного сигнала «Опустить токоприемник», подаваемого сигналистом;  4) при приближении к находящимся на ж.д. пути людям и в других случаях, установленных владельцем инфраструктуры, владельцем ж.д. путей необщего пользования.  При следовании во время тумана, метели и других неблагоприятных условиях, понижающих видимость, оповестительный сигнал повторяется несколько раз.  Составители поездов, прекратившие маневры из-за приема поезда, сигналисты и дежурные стрелочного поста по оповестительному сигналу обязаны каждый на своем участке проверить и убедиться в том, что безопасность движения принимаемого поезда обеспечена.  98. Сигнал бдительности подается одним коротким и одним длинным свистком локомотива, мотор-вагонного поезда, специального самоходного ж.д. подвижного состава и периодически повторяется:  1) при подходе к проходному светофору с красным огнем, имеющему условно-разрешающий сигнал, и дальнейшем следовании по блок-участку;  2) при проследовании проходного светофора с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшим после стоянки перед ним и дальнейшем следовании по блок-участку;  3) при подходе к входному светофору с лунно-белым мигающим огнем пригласительного сигнала и во всех других случаях приема поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного сигнала;  4) при приеме поезда с неправильного железнодорожного пути (при отсутствии входного сигнала по этому ж.д. пути). Этот сигнал должен подаваться и при дальнейшем следовании по горловине ж.д. станции.  99. При встрече поездов на перегонах двухпутных участков подаются оповестительные сигналы одним длинным свистком: первый сигнал– при приближении к встречному поезду, второй – при подходе к хвостовой части встречного поезда.  100. Звуковые сигналы о приближении поезда подаются:  1) на перегоне – обходчиками ж.д. путей и искусственных сооружений, дежурными по ж.д. переездам, руководителями путевых работ и работ на контактной сети или работниками, сопровождающими съемные ремонтные вышки и путевые вагончики;  2) на ж.д. станциях – сигналистами и дежурными входных стрелочных постов.  Оповещение о приближении нечетного поезда производится одним, а четного поезда – двумя длинными звуковыми сигналами.  Сигналисты и дежурные входных стрелочных постов, услышав сигнал отправления поезда, подают один длинный звуковой сигнал.  101. На ж.д. станциях и перегонах, расположенных в черте крупных городов и населенных пунктов, курортных мест, по перечню, установленному владельцем инфраструктуры, владельцем ж.д. путей необщего пользования, подача звуковых сигналов локомотивами, мотор-вагонными поездами, специальным самоходным ж.д. подвижным составом должна производиться свистком малой громкости, за исключением случаев следования локомотивов в поездах с подталкиванием, возникновения угрозы наезда на людей или препятствия, а также необходимости подачи сигналов бдительности и тревоги.  На этих же ж.д. станциях сигналы свистком локомотива, мотор-вагонного поезда, специального самоходного ж.д. подвижного состава не подаются при отправлении поездов, опробовании автотормозов и при движении по деповским ж.д. путям. Порядок оповещения пассажиров об отправлении поездов на таких ж.д. станциях устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем ж.д. путей необщего пользования.  **Х. Сигналы тревоги и специальные указатели**  102. Сигналы тревоги подаются гудками, свистками локомотивов, мотор-вагонных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, сиренами, духовыми рожками, воинскими сигнальными трубами, ударами в подвешенные металлические предметы.  Звуки, обозначенные в схеме звуковых сигналов, в случае подачи их ударами воспроизводятся:  длинные – часто следующими один за другим ударами;  короткие – редкими ударами по числу необходимых коротких звуков.  103. Сигнал «Общая тревога» подается группами из одного длинного и трех коротких звуков в следующих случаях:  при обнаружении на ж.д. пути неисправности, угрожающей безопасности движения;  при остановке поезда в снежном заносе, крушении поезда и в других случаях, когда требуется помощь.  Сигнал подается при необходимости каждым работником ж.д.  104. Сигнал «Пожарная тревога» подается группами из одного длинного и двух коротких звуков.  Сигнал подается при необходимости каждым работником ж.д. транспорта.  105. Сигнал «Воздушная тревога» подается протяжным звучанием сирен, а также рядом коротких звуков непрерывно в течение 2 – 3 минут.  На ж.д. станциях и в других организациях ж.д. транспорта, расположенных в городах, сигнал воздушной тревоги, поданный в городе сиренами или переданный по радиотрансляционной сети, немедленно повторяется сиренами, а также свистками локомотивов, мотор-вагонных поездов, специальным самоходным ж.д. подвижным составом и гудками.  На ж.д. станциях и в других организациях железнодорожного транспорта, расположенных вне городов, сигнал воздушной тревоги подается этими же средствами по распоряжению уполномоченных работников владельца инфраструктуры, владельца ж.д. путей необщего пользования.  На перегонах сигнал воздушной тревоги подается свистками локомотивов, мотор-вагонных поездов, специального самоходного ж.д. подвижного состава:  в воинских поездах – по распоряжению наблюдателя, выделяемого из личного состава перевозимой воинской части;  в других поездах – машинистом локомотива, ведущего поезд.  При наличии ж.д. радиотрансляционной сети (в поездах, на железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта) оповещение о подаче сигнала воздушной тревоги производится также через эту сеть.  106. Сигнал «Радиационная опасность» или «Химическая тревога» подается в течение 2 – 3 минут:  на перегонах – свистками локомотивов, мотор-вагонных поездов, специального самоходного ж.д. подвижного состава группами из одного длинного и одного короткого звуков;  на ж.д. станциях и в других организациях ж.д. транспорта – частыми ударами в подвешенные металлические предметы.  Сигнал «Радиационная опасность» или «Химическая тревога» на ж.д. станциях и в других организациях ж.д. транспорта подается по распоряжению уполномоченных работников владельца инфраструктуры, владельца ж.д. путей необщего пользования, а на перегонах – машинистом ведущего локомотива, мотор-вагонного поезда, специального самоходного ж.д. подвижного состава.  При наличии ж.д. радиотрансляционной сети оповещение о радиоактивной или химической опасности производится также через эту сеть передачей текста указанных сигналов.  107. Об окончании воздушной тревоги, а также миновании угрозы поражения радиоактивными или отравляющими веществами работники железнодорожного транспорта и пассажиры оповещаются:  1) на ж.д. станциях и в других организациях ж.д. транспорта – по указанию уполномоченных работников владельца инфраструктуры, владельца ж.д. путей необщего пользования через радиотрансляционную сеть и другие средства связи, включая и посыльных;  2) в пассажирских поездах – по указанию начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда, передаваемому через работников, обслуживающих поезд, и по поездной радиотрансляционной сети;  3) в людских и воинских поездах – по указанию начальника эшелона средствами связи эшелона при получении извещения от дежурного по железнодорожной станции;  4) в грузопассажирских, почтово-багажных и грузовых поездах – дежурным по ж.д. станции.  108. Для предупреждения локомотивных бригад и других работников, обслуживающих поезд, о следовании поезда на зараженный участок, а также для предотвращения входа людей на него без индивидуальных средств защиты (противогазов, защитных костюмов и др.) такой участок ограждается специальными указателями «Заражено» (рис. 203).    Рис. 203  Указатели «Заражено» на железнодорожных станциях и перегонах устанавливаются на расстоянии не более 50 м от границ зараженного участка. Перегоны, кроме того, с обеих сторон зараженного участка с правой стороны по направлению движения на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии 1200 м, а на железнодорожных путях необщего пользования на расстоянии «Т», от первых указателей «Заражено» ограждаются вторыми такими же указателями. Указатели «Заражено» устанавливаются на обочине земляного полотна или в междупутье.  Перед первым по ходу поезда указателем «Заражено» или перед местом, указанным в уведомлении, полученном от дежурного по железнодорожной станции о наличии зараженного участка (независимо от того, огражден участок указателями или нет), машинист ведущего локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного ж.д. подвижного состава обязан подать сигнал «Радиационная опасность» или «Химическая тревога» и проследовать зараженный участок с установленной скоростью.  Указатели «Заражено» ночью должны освещаться.  109. Сигнальные огни светофоров, фонарей, стрелочных указателей, поездных, ручных и других сигналов должны обеспечиваться светомаскировочными устройствами.  **XI. Правила применения семафоров**  110. Применение семафоров: входных, выходных, проходных и прикрытия в качестве постоянных сигналов допускается на малоинтенсивных участках ж.д., не оборудованных путевой блокировкой, и на ж.д. станциях, не имеющих электрической централизации стрелок.  Места установки семафоров определяют на основании общих требований для постоянных сигналов, предусмотренных Правилами.  111. Семафор состоит из мачты и укрепленного в ее верхней части крыла, которое по отношению к мачте может занимать горизонтальное или поднятое вверх под углом 135 град. положение. Горизонтальное положение крыла соответствует запрещающему показанию семафора, поднятое крыло – разрешающему.  Ночью положение крыла семафора (горизонтальное или поднятое) указывается соответствующими сигнальными огнями.  112. В необходимых случаях могут применяться двухкрылые семафоры. Второе крыло семафора нормально расположено вдоль мачты.  113. Однокрылыми семафорами подаются сигналы:  1) днем – поднятым вверх крылом под углом 135 град. к мачте, а ночью – одним зеленым огнем – путь свободен (рис. 204).  Так сигнализируют входные семафоры при приеме поезда на главный железнодорожный путь с готовностью остановиться на железнодорожной станции, а также выходные и проходные семафоры и семафоры прикрытия;  рис_1  Рис. 204  2) днем – горизонтальным положением крыла семафора, а ночью – красным огнем – стой! Запрещается проезжать сигнал (рис. 205).  рис_2  Рис. 205  114. Двухкрылыми семафорами подаются сигналы:  1) входными – двумя поднятыми крыльями под углом 135 град. к мачте днем и зеленым и желтым огнями ночью – разрешается поезду следовать на ж.д. станцию на боковой ж.д. путь с готовностью остановиться на ж.д. станции (рис. 206);  рис_3  Рис. 206  2) выходными – двумя поднятыми крыльями под углом 135 град. к мачте днем и зеленым и желтым огнями ночью – разрешается поезду отправиться на ответвление (рис. 206).  115. Для контроля со стороны ж.д. станции положения крыльев входного семафора ночью служат контрольные огни. При закрытом положении семафора на нем со стороны железнодорожной станции должны быть контрольные прозрачно-белые огни по числу крыльев, а при открытом – зеленые огни соответственно числу открытых крыльев. Выходные и проходные семафоры, как правило, контрольных огней не имеют. Если пункт управления семафором расположен за ним по направлению движения, на семафоре должен быть контрольный прозрачно-белый огонь закрытого положения. Открытое положение этих семафоров контрольного огня не имеет.  116. Показания входных и проходных семафоров и семафоров прикрытия должны быть днем и ночью отчетливо различимы из кабины управления приближающегося поезда на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и максимально реализуемой скорости, но не менее 1000 м.  Сигналы выходных семафоров должны быть отчетливо различимы: с главных железнодорожных путей на расстоянии не менее 400 м, с боковых – не менее 200 м.  117. Не включенные в действие семафоры должны быть приведены в закрытое положение и закрещены двумя планками (рис. 207).  Сигнальные огни недействующих семафоров не зажигаются. Оповестительные щиты, стоящие перед не включенными в действие семафорами, также должны быть закрещены двумя планками или сняты.  рис_4  Рис. 207  118. Перед входными и проходными семафорами устанавливаются оповестительные щиты, окрашенные в белый цвет с черными полосами и отражателями на них.  Установка таких щитов производится по схеме, указанной на рис. 208.  рис_5  Рис. 208  119. При обрыве семафорной тяги крыло семафора должно автоматически приходить в запрещающее (горизонтальное) положение.  120. Порядок освещения сигнальных приборов на семафорах устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем ж.д. путей необщего пользования». | | **VI. Сигнальные указатели и знаки**  **на железнодорожном транспорте**  67. Для указания ж.д. пути приема, направления следования поезда или маневрового состава, рода тяги и других особых условий следования поезда применяются маршрутные световые указатели белого цвета (цифровые, буквенные или положения), помещаемые на мачтах светофоров или на отдельной мачте [(рис 123)](#Par2609).    Рисунок 123  На станциях участков, оборудованных АЛС как самостоятельным средством интервального регулирования движения поездов, с интенсивным движением поездов на входных, выходных и маршрутных светофорах главных путей ж.д. станции устанавливаются световые указатели белого цвета в виде двух светящихся наклонных пересекающихся полос в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования), которые включаются при переводе ж.д. станции на автоматический режим управления. При включении светового указателя сигнальные показания на таких светофорах выключаются и сигнального значения не имеют [(рисунок 123а)](#Par2613). Движение поездов при этом осуществляется по сигналам АЛС.    Рисунок 123а  Для указания номера ж.д. пути, с которого разрешено движение поезду, на групповых выходных и маршрутных светофорах устанавливаются маршрутные световые указатели зеленого цвета [(рисунок 124)](#Par2620).    Рисунок 124  Маршрутные световые указатели зеленого цвета также используются для указания номера ж.д. пути, с которого разрешено движение маневрового состава при наличии на выходном или маршрутном светофоре лунно-белого огня.  Маршрутные световые указатели на ж.д. станциях стыкования видов тяги и ж.д. путях общего пользования применяются в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, включая организацию безостановочного пропуска по таким станциям электротягового подвижного состава с переключением систем тока.  68. Освещаемые стрелочные указатели одиночных стрелок в обе стороны показывают:  1) стрелка установлена по прямому ж.д. пути - в светлое время суток белый прямоугольник узкой стороны указателя, в темное время суток - молочно-белый огонь (рисунок 125);  2) стрелка установлена на боковой ж.д. путь - в светлое время суток широкая сторона указателя, в темное время суток - желтый огонь (рисунок 126).    Рисунок 125    Рисунок 126  69. Положение перекрестных стрелок обозначается двумя обычными стрелочными указателями, которые показывают, что стрелки установлены:  1) по прямому ж.д. пути - в светлое время суток на обоих указателях белые прямоугольники узкой стороны указателей, в темное время суток - молочно-белые огни (рисунок 127);  2) с пересечением прямого ж.д. пути - в светлое время суток на обоих указателях широкие стороны указателей, в темное время суток - желтые огни (рисунок 128);  3) с прямого на боковой ж.д. путь - в светлое время суток на ближнем указателе видна широкая сторона указателя, в темное время суток - желтый огонь, а на дальнем - в светлое время суток виден белый прямоугольник узкой стороны указателя, в темное время суток - молочно-белый огонь (рисунок 129);  4) с бокового на прямой ж.д. путь - в светлое время суток на ближнем указателе виден белый прямоугольник узкой стороны указателя, в темное время суток - молочно-белый огонь, а на дальнем - в светлое время суток видна широкая сторона указателя, в темное время суток - желтый огонь (рисунок 130).    Рисунок 127    Рисунок 128    Рисунок 129    Рисунок 130  На ж.д. путях необщего пользования положение стрелок, управляемых с локомотива, определяется стрелочными указателями, которые показывают:  1) стрелка установлена для движения по прямому ж.д. пути - в светлое и темное время суток молочно-белый огонь [(рис 125)](#Par2628);  2) стрелка установлена на боковой ж.д. путь - в светлое и темное время суток желтый огонь [(рисунок 126)](#Par2634).  70. Неосвещаемые стрелочные указатели показывают:  1) стрелка установлена по прямому ж.д. пути - стреловидный указатель направлен ребром вдоль ж.д. пути (рисунок 131);    Рисунок 131  2) стрелка установлена на боковой ж.д. путь - стреловидный указатель направлен в сторону бокового ж.д. пути (рисунок 132).    Рисунок 132  71. Указатели устройств сбрасывания и путевого заграждения показывают:  1) ж.д. путь загражден - в светлое время суток виден белый круг с горизонтальной черной полосой, в темное время суток - молочно-белый огонь с той же черной полосой (рисунок 133);  2) заграждение с ж.д. пути снято - в светлое время суток виден белый круг или прямоугольник с вертикальной черной полосой, в темное время суток - молочно-белый огонь с той же черной полосой (рисунок 134).  Места установки устройств сбрасывания (сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков или сбрасывающих стрелок) оборудуются указателями в тех случаях, когда эти устройства не включены в централизацию и не имеют контроля заграждающего положения.    Рисунок 133    Рисунок 134  Указатели путевого заграждения на упорах устанавливаются на правом конце бруса и дают сигнальное показание только в сторону ж.д. пути (рисунок 135).    Рисунок 135  В качестве сигнальных приборов путевого заграждения в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования), используются типовые стрелочные фонари.  72. Указатель гидравлической колонки - фонарь - показывает в темное время суток красный огонь в обе стороны, если поворачивающаяся часть колонки установлена поперек ж.д. пути; в светлое время суток видна сама поворачивающаяся часть колонки, окрашенная в красный цвет, - сигнал запрещения движения (рисунок 136).    Рисунок 136  Если поворачивающаяся часть гидравлической колонки установлена вдоль железнодорожного пути, то в темное время суток виден в обе стороны прозрачно-белый огонь.  73. На участках ж.д. путей общего пользования с автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, с блок-участками фиксированной длины устанавливаются сигнальные знаки "Граница блок-участка" со светоотражателями и цифровыми литерными табличками для обоих направлений движения на границах блок-участков (рисунок 138).    Рисунок 138  В случае применения на таких участках системы автоматической локомотивной сигнализации с изменяемыми в зависимости от скорости движения поезда границами блок-участков (далее - подвижные блок-участки) сигнальные знаки "Граница блок-участка" не устанавливаются.  На двухпутных перегонах при движении по неправильному ж.д. пути по сигналам локомотивного светофора границей блок-участка является светофор автоблокировки, установленный для движения по правильному ж.д. пути.  На участках ж.д. путей общего пользования, оборудованных автоматической блокировкой, где движение поездов по неправильному ж.д. пути осуществляется по показаниям АЛС, границей блок-участков являются проходные светофоры, установленные для движения по правильному ж.д. пути. На таких светофорах с обратной стороны устанавливаются дополнительные литерные знаки, соответствующие знакам, установленным на светофоре для движения по правильному ж.д. пути (рисунок 139).  На предвходном светофоре устанавливается литерный знак и оповестительная табличка в виде трех наклонных полос с отражателями белого цвета [(рисунок 139)](#Par2719).    Рисунок 139  В случае если по результатам тяговых расчетов для движения по неправильному ж.д. пути светофор АБ, установленный для движения по правильному ж.д. пути, не является границей блок-участка, на мачте такого светофора с обратной стороны устанавливается литерный знак и сигнальный указатель в виде двух пересекающихся наклонных полос с отражателями белого цвета [(рисунок 139а)](#Par2726).    Рисунок 139а  74. На электрифицированных участках постоянного тока перед изолирующими сопряжениями или секционными изоляторами контактной сети, где в случае внезапного снятия напряжения в одной из секций контактной сети не допускается проход электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками, применяются сигнальные указатели "Опустить токоприемник", помещаемые на опорах контактной сети или отдельных мачтах (рисунок 140).    Рисунок 140  При появлении на сигнальном указателе мигающей светящейся полосы прозрачно-белого цвета машинист обязан немедленно принять меры к проследованию ограждаемого изолирующего сопряжения или секционного изолятора с опущенными токоприемниками.  Нормальным показанием сигнального указателя является не горящее показание полосы и при таком показании указатели сигнального значения не имеют.  75. Постоянные сигнальные знаки "Газ" и "Нефть" (рисунки 141, [142](#Par2744)) устанавливаются в местах пересечения железнодорожных путей с нефте-, газо-, продуктопроводами на опорах контактной сети или отдельных столбах и указывают на проследование к месту пересечения с особой бдительностью.    Рисунок 141    Рисунок 142  Постоянные сигнальные знаки "Начало карстоопасного участка" и "Конец карстоопасного участка" (рисунки 143, [144](#Par2754)) устанавливаются в местах прохождения ж.д. путей в закарстованных зонах на опорах контактной сети или отдельных столбах и указывают на проследование огражденного участка с особой бдительностью.    Рисунок 143    Рисунок 144  76. Постоянные сигнальные знаки "Начало торможения" [(рисунок 145)](#Par2761) и "Конец торможения" [(рисунок 146)](#Par2765) указывают машинисту локомотива места проверки действия автотормозов в пути следования.  Порядок расстановки сигнальных знаков "Начало торможения" и "Конец торможения" утверждается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования).    Рисунок 145    Рисунок 146  77. В случае применения сигнальных указателей "Опустить токоприемник" перед ним устанавливается постоянный сигнальный знак с отражателями "Внимание! Токораздел" [(рисунок 147)](#Par2772).  За изолирующим сопряжением или секционным изолятором, ограждаемым сигнальным указателем "Опустить токоприемник", в направлении движения устанавливается постоянный сигнальный знак "Поднять токоприемник" с отражателями на нем [(рисунок 148)](#Par2776).    Рисунок 147    Рисунок 148  Сигнальный указатель "Опустить токоприемник" и постоянные сигнальные знаки "Поднять токоприемник" и "Внимание! Токораздел" должны устанавливаться в соответствии со схемой установки, приведенной на рисунке 149, для ж.д. путей общего пользования и в соответствии со схемой установки, приведенной на [рисунке 150](#Par2792), для ж.д. путях необщего пользования. Сигнальные указатели должны размещаться таким образом, чтобы не ухудшать видимость и восприятие постоянных сигналов.    Пролет контактной сети с изолирующим сопряжением  или секционным изолятором  Рисунок 149     |  |  | | --- | --- | | Пролет контактной сети с изолирующим сопряжением или секционным изолятором |  |   Рисунок 150  78. На опорах контактной сети, ограничивающих пролет с изолирующим сопряжением или секционным изолятором, устанавливаются сигнальные знаки: чередующиеся четыре черные и три белые горизонтальные полосы. Первая опора по направлению движения поезда, дополнительно обозначается вертикальной черной полосой [(рисунок 151)](#Par2799).    Рисунок 151    Рисунок 152  Знаки наносятся на опоры или щиты, закрепляемые на опорах [(рисунок 152)](#Par2803). В пределах ж.д. станций, а также на многопутных участках указанные знаки устанавливаются на конструкциях контактной сети над осью ж.д. пути в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования). Остановка электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками между этими опорами (знаками) запрещается.  На ж.д. станциях стыкования разного рода электрической тяги для безостановочного пропуска поездов должны применяться сигнальные указатели и знаки. Порядок их применения устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.  79. Предельные столбики указывают место, далее которого на ж.д. пути нельзя устанавливать ж.д. подвижной состав в направлении стрелочного перевода или глухого пересечения (сплетения) путей (рисунки 153, [154](#Par2814)).    Рисунок 153    Рисунок 154  Предельные столбики у главных и приемо-отправочных ж.д. путей должны иметь окраску, приведенную на [рисунке 154](#Par2814).  80. Знак "Граница станции" (рисунок 155) указывает границу ж.д. станции на двухпутных и многопутных участках. Надпись на знаке размещается с обеих сторон.    Рисунок 155  81. Постоянные сигнальные знаки "Начало опасного места" (рисунок 156) и "Конец опасного места" [(рисунок 157)](#Par2830) с отражателями на них указывают границы участка, требующего проследования его поездами с уменьшенной скоростью. Сигнальный знак "Конец опасного места" помещается на обратной стороне знака "Начало опасного места".    Рисунок 156    Рисунок 157  82. К предупредительным сигнальным знакам относятся:  1) знак "С" - подача свистка - устанавливается перед тоннелями, мостами, ж.д. переездами, а также в местах, определяемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования) (рисунок 158);    Рисунок 158  2) "Остановка локомотива" - устанавливается в местах, определяемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования) (рисунок 159).    Рисунок 159  Перечень надписей на сигнальных знаках, требующих остановки ж.д. подвижного состава, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования).  83. Предупредительные сигнальные знаки с отражателями устанавливаются на электрифицированных участках по правильному и неправильному ж.д. путям:  1) "Отключить ток" (рисунок 160) - перед нейтральной вставкой;    Рисунок 160  2) "Включить ток на электровозе", (рисунок 161), "Включить ток на электропоезде" [(рисунок 162)](#Par2861) - за нейтральной вставкой.    Рисунок 161    Рисунок 162  Данные знаки устанавливаются в соответствии с рисунками 163, [164](#Par2876). Не более одного пролета    Пролет контактной сети с изолирующим сопряжением или селекционным изолятором  Рисунок 163 (на ж.д. путях общего пользования)    Рисунок 164 (на ж.д. путях необщего пользования)  Сигнальный знак "Конец контактной подвески" (рисунок 165) устанавливается на контактной сети в местах, где оканчивается рабочая зона контактного провода.    Рисунок 165  На ж.д. путях необщего пользования в местах, устанавливаемых локальным нормативным актом владельца ж.д. путей необщего пользования, применяются предупредительные сигнальные знаки:  1) "Переход на боковую контактную сеть" - [рисунок 166](#Par2890);  2) "Переход на центральную контактную сеть" - [рисунок 167](#Par2894).    Рисунок 166    Рисунок 167  84. Предупредительный сигнальный знак "Остановка МВПС" (рисунок 168) устанавливается на пассажирских платформах участков, где эксплуатируется мотор-вагонный подвижной состав и пригородные поезда локомотивной тяги. Остановка производится первым вагоном напротив знака.    Рисунок 168  85. В местах, где проследование электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками запрещено (при неисправности контактной сети, производстве плановых ремонтных и строительных работ, когда при следовании поездов необходимо опускать токоприемники), устанавливаются временные сигнальные знаки с отражателями, которые показывают:  1) "Подготовиться к опусканию токоприемника" [(рисунок 169)](#Par2909);  2) "Опустить токоприемник" [(рисунок 170)](#Par2913);  3) "Поднять токоприемник" [(рисунок 171)](#Par2917).    Рисунок 169    Рисунок 170    Рисунок 171  Схема установки знаков, приведенных на [рисунках 169](#Par2909) - [171](#Par2917), на ж.д. путях общего пользования указана на рисунке 172, а на ж.д. путях необщего пользования - на [рисунке 173](#Par2927).    Рисунок 172    Рисунок 173  Если на двухпутном участке ведутся плановые ремонтные путевые и строительные работы с пропуском поездов по одному из ж.д. путей и укладкой временных съездов, не оборудованных контактной сетью, сигнальный знак "Опустить токоприемник" устанавливается на расстоянии не менее 100 м от ограждаемого участка. Остальные сигнальные знаки устанавливаются по указанной на [рисунке 172](#Par2923) схеме.  В случае обнаружения повреждения контактной сети, не допускающего проследования электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками, работник дистанции электроснабжения, обнаруживший эту неисправность, обязан отойти на расстояние не менее 500 м в сторону ожидаемого поезда и подавать машинисту приближающегося поезда ручной сигнал "Опустить токоприемник" [(рисунок 174)](#Par2936) (за исключением случаев плановой проверки состояния и производства работ на контактной сети):  в светлое время суток - повторными движениями правой руки перед собой по горизонтальной линии при поднятой вертикально левой руке;  в темное время суток - повторными вертикальными и горизонтальными движениями фонаря с прозрачно-белым огнем.    Рисунок 174  Машинист обязан подавать оповестительный сигнал, при обесточенной электрической цепи, опустить токоприемники и проследовать место повреждения. Затем, убедившись в исправности контактной сети, поднять токоприемники и продолжить движение.  86. На участках, где работают снегоочистители, устанавливаются временные сигнальные знаки:  1) "Поднять нож, закрыть крылья" - перед препятствием [(рисунок 175)](#Par2950);  2) "Опустить нож, открыть крылья" - после препятствия [(рисунок 176)](#Par2952).  На участках, где работают скоростные снегоочистители, перед знаками "Поднять нож, закрыть крылья" устанавливаются временные сигнальные знаки "Подготовиться к поднятию ножа и закрытию крыльев" [(рисунок 177)](#Par2954).  Схемы установки знаков на участках, где работают снегоочистители, приведены на рисунке [178](#Par2958), а где работают скоростные снегоочистители - на [рисунке 179](#Par2962).  При двух подряд расположенных препятствиях, когда между ними работа снегоочистителя невозможна, на шесте помещаются два знака один под другим [(рисунок 180)](#Par2969).  На участках ж.д. путей общего пользования, где применяются счетчики осей и устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава, для обозначения места их установки, а также мест установки другого напольного оборудования железнодорожной автоматики и телемеханики размещаются временные сигнальные знаки в соответствии с порядком, устанавливаемым локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | Рисунок 175 | Рисунок 176 |  |  |     Рисунок 178    Рисунок 179    Рисунок 180  87. Отражатели, устанавливаемые на сигнальных знаках, изготавливаются из прозрачно-белого стекла или светоотражающего материала белого цвета.  На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования используются световые или освещаемые сигнальные знаки.  **VII. Сигналы, применяемые при маневровой работе**  88. Маневровыми светофорами подаются сигналы:  1) один лунно-белый огонь - разрешается маневровому составу проследовать маневровый светофор и далее руководствоваться показаниями попутных светофоров или указаниями (сигналами) руководителя маневров [(рисунок 181)](#Par2983);  2) один синий огонь - запрещается маневровому составу проследовать маневровый светофор [(рисунок 182)](#Par2987).    Рисунок 181 Рисунок 182  Разрешение на производство маневровых передвижений подается выходными и маршрутными светофорами с показанием один лунно-белый огонь при погашенном красном огне.  На ж.д. станциях однопутных линий, а также двухпутных, оборудованных АБ для двустороннего движения по каждому ж.д. пути или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движением поездов, на маневровом светофоре, расположенном на мачте входного светофора со стороны ж.д. станции, в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования), используется сигнал один лунно-белый огонь - разрешается выход маневрирующего состава за границу ж.д. станции.  Групповым маневровым светофором, разрешающим маневры в определенном районе ж.д. станции, подаются сигналы в одну или обе стороны.  С ж.д. путей, по которым не предусматривается прием и отправление поездов, из тупиков, а также для приема маневровым порядком с ж.д. путей необщего пользования на ж.д. пути общего пользования устанавливаются маневровые сигналы с красным огнем.  Для приема на свободные участки станционных ж.д. путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, следующих в расположенное на ж.д. станции депо, локомотивов, следующих из депо под составы поездов, восстановительных, хозяйственных (при производстве работ с закрытием перегона) и пожарных поездов, самоходного специального подвижного состава при запрещающем показании входного светофора на мачте входного светофора применятся сигнал один лунно-белый огонь - разрешается прием указанных локомотивов или поездов на свободные участки станционных ж.д. путей в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования).  89. Горочными светофорами подаются сигналы [(рисунок 183)](#Par3006):  1) один зеленый огонь - разрешается роспуск вагонов с установленной скоростью;  2) один желтый огонь - разрешается роспуск вагонов с уменьшенной скоростью;  3) один желтый и один зеленый огни - разрешается роспуск вагонов со скоростью, промежуточной между установленной и уменьшенной;  4) один лунно-белый огонь - разрешается горочному (маневровому) локомотиву проследовать через горб горки в подгорочный парк и производить маневры на ж.д. пути сортировочного парка;  5) один красный огонь - запрещается роспуск;  6) буква "Н" белого цвета на световом указателе, горящая одновременно с красным огнем, или при погашенном красном огне - осадить вагоны с горки назад.  Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках по одному зеленому огню, одному желтому и одному зеленому огням и одному желтому огню горочных светофоров устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования).  В случаях, когда видимость сигналов горочного светофора не обеспечивается, то для информирования машиниста о показании горочного светофора применяются повторительные светофоры или горочная АЛС. Повторительные и локомотивные светофоры сигнализируют теми же огнями, что и основной горочный светофор. На повторительных горочных светофорах, расположенных в середине ж.д. путей парка приема, вместо красного огня в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования), применяется синий.  Для разрешения подачи составов до горочного светофора на ж.д. путях парка приема, а также для сигнализации на подгорочных ж.д. путях в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования), применяются маневровые светофоры.    Рисунок 183  90. При отсутствии маневровых светофоров проезд выходных и маршрутных светофоров с красным огнем при маневрах разрешается дежурным по ж.д. станции или по его указанию руководителем маневров лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или по сигналу, подаваемому ручным сигнальным прибором.  91. При маневрах подаются ручные и звуковые сигналы:  1) разрешается локомотиву следовать управлением вперед - в светлое время суток движением поднятой вверх руки с развернутым желтым флагом, в темное время суток - ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рисунок 184) или одним длинным звуком;    Рисунок 184  2) разрешается локомотиву следовать управлением назад - в светлое время суток движением опущенной вниз руки с развернутым желтым флагом, в темное время суток - ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рисунок 185) или двумя длинными звуками;    Рисунок 185  3) тише - в светлое время суток медленными движениями вверх и вниз развернутого желтого флага, в темное время суток - ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рисунок 186) или двумя короткими звуками;    Рисунок 186  4) Запрещается движение - в светлое время суток движениями по кругу развернутого красного или желтого флага, в темное время суток - ручного фонаря с любым огнем [(рисунок 187)](#Par3033) или тремя короткими звуками.  Звуковые сигналы при маневрах подаются ручным свистком или духовым рожком.    Рисунок 187  92. Сигналы при маневрах повторяются свистками локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава, подтверждающими принятие их к исполнению.  Задание сигналисту или дежурному стрелочного поста установить стрелку на тот или иной ж.д. путь подается звуками различной продолжительности (свистками локомотивов и свистками руководителей маневров) или другими средствами.  Порядок применения сигнальных устройств большой и малой громкости устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования).  **VIII. Сигналы, применяемые для обозначения поездов,**  **локомотивов и другого железнодорожного подвижного состава**  93. В данной главе все указания по размещению сигналов с правой или левой стороны даны по направлению движения.  94. Голова поезда при движении на однопутных и по правильному ж.д. пути на двухпутных участках обозначается одним прозрачно-белым огнем прожектора и двумя прозрачно-белыми огнями фонарей у буферного бруса (рисунок 188).    Рисунок 188  Голова поезда при движении по неправильному ж.д. пути обозначается красным огнем фонаря с левой стороны, прозрачно-белым огнем фонаря с правой стороны, а также сигнальным прозрачно-белым огнем прожектора (рисунок 189).    Рисунок 189  На локомотиве, следующем в голове поезда или без вагонов, мотор-вагонном подвижном составе при движении по ж.д. путям общего пользования на однопутных и по правильному ж.д. пути на двухпутных участках включается сигнальный прозрачно-белый огонь прожектора и два прозрачно-белых огня фонарей у буферного бруса.  95. Голова грузового поезда при движении вагонами вперед на однопутных и по правильному ж.д. пути на двухпутных участках в светлое время суток сигналами не обозначается, в темное время суток обозначается прозрачно-белым огнем фонаря у буферного бруса (рисунок 190).    Рисунок 190  При движении вагонами вперед по неправильному ж.д. пути голова грузового поезда обозначается, в светлое время суток - развернутым красным флагом, показываемым с левой стороны сопровождающим поезд работником, находящимся на передней переходной площадке, в темное время суток - прозрачно-белым огнем фонаря у буферного бруса и красным огнем ручного фонаря, показываемым с левой стороны сопровождающим поезд работником (рис 191).    Рисунок 191  96. Хвост поезда при движении на однопутных, а также по правильному и неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках обозначается:  1) красным диском со светоотражателем у буферного бруса с правой стороны - грузового и грузопассажирского [(рисунок 192)](#Par3074);  2) тремя красными огнями - пассажирского, почтово-багажного и МВПС [(рисунок 193)](#Par3078).    Рисунок 192    Рисунок 193  Локомотив, находящийся в хвосте грузового поезда, а также локомотив, следующий без вагонов, сзади обозначаются красным огнем фонаря у буферного бруса с правой стороны (рисунок 194).    Рисунок 194  Порядок обозначения сигналами поездов при движении вагонами вперед и не сопровождаемых составителем, обеспечивающим при этом безопасность движения поездов и безопасность работников организаций ж.д. транспорта, устанавливается локальным нормативным актом владельца ж.д. путей необщего пользования.  На ж.д. путях необщего пользования специализированные грузовые поезда постоянного формирования, обращающиеся на открытых горных разработках, при движении на однопутных, двухпутных и многопутных участках, при движении локомотивом вперед и вагонами вперед обозначаются:  1) голова поезда:  в светлое время суток - локомотив сигналами не обозначается, а вагон обозначается диском красного цвета у буферного бруса вагона с правой стороны [(рисунок 195)](#Par3094);  в темное время суток - двумя прозрачно-белыми огнями фонарей у буферного бруса локомотива [(рисунок 188)](#Par3047) или одним прозрачно-белым огнем у буферного бруса вагона с правой стороны, при этом головной вагон дополняется устройством звуковой сигнализации;    Рисунок 195  Рисунок 196  2) хвост поезда:  в светлое время суток - диском красного цвета у буферного бруса вагона с правой стороны [(рисунок 196)](#Par3098), локомотив в хвосте поезда сигналами не обозначается;  в темное время суток - одним прозрачно-белым огнем фонаря на буферном брусе вагона с правой стороны (рисунок 197) или двумя красными огнями на буферном брусе локомотива [(рисунок 198)](#Par3110).    Рисунок 197    Рисунок 198  97. Подталкивающий локомотив и самоходный специальный подвижной состав обозначаются сигналами так же, как и локомотив без вагонов.  Подталкивающий локомотив и хозяйственный поезд при возвращении с двухпутного перегона по неправильному ж.д. пути на ж.д. станцию отправления обозначаются сигналами следования по неправильному ж.д. пути.  98. В случае разрыва на перегоне грузового поезда хвост части поезда, отправляемой на ж.д. станцию, обозначается: в светлое время суток - развернутым желтым флагом у буферного бруса с правой стороны; в темное время суток - желтым огнем фонаря [(рисунок 199)](#Par3119).  Последняя убираемая часть поезда обозначается так же, как хвост грузового поезда.    Рисунок 199  99. Поезда на многопутных участках обозначаются в соответствии с [пунктами 94](#Par3043) - [98](#Par3114), в соответствии с порядком движения по ж.д. путям многопутного участка.  100. Снегоочиститель при движении на однопутных и по правильному ж.д. пути на двухпутных участках должен иметь:  1) при расположении снегоочистителя в голове состава:  в светлое время суток - два желтых развернутых флага на боковых крюках, в темное время суток - два желтых огня боковых фонарей, а в сторону локомотива - два прозрачно-белых контрольных огня при расположении снегоочистителя в голове [(рисунок 200)](#Par3131);  2) при расположении локомотива в голове состава:  в светлое время суток - два желтых развернутых флага у буферных фонарей, в темное время суток - два желтых огня буферных фонарей при расположении в голове локомотива [(рисунок 201)](#Par3135).  Хвост снегоочистителя обозначается как хвост одиночно следующего локомотива.    Рисунок 200    Рисунок 201  101. Снегоочистители при движении их в голове по неправильному ж.д. пути на двухпутных участках обозначаются:  в светлое время суток - два желтых развернутых флага и красный развернутый флаг под желтым слева на боковых крюках;  в темное время суток - соответственно два желтых и один красный огни фонарей, а в сторону локомотива - три прозрачно-белых контрольных огня [(рисунок 202)](#Par3144).  Если в голове располагается локомотив, то он обозначается так же, как снегоочиститель при движении в голове (рисунок 202).    Рисунок 202  102. Локомотив и самоходный специальный подвижной состав при маневровых передвижениях, в том числе при следовании к составу и от состава поезда, включает по одному прозрачно-белому огню впереди и сзади на буферных брусьях со стороны основного пульта управления локомотивом или самоходным специальным подвижным составом, а мотор-вагонный подвижной состав включает в голове поезда два прозрачно-белых огня, в хвосте поезда - три красных огня.  103. Дрезины съемного типа, путевые вагончики и другие съемные подвижные единицы при нахождении на перегоне должны иметь:  на однопутных и при движении по неправильному ж.д. пути на двухпутных участках в светлое время суток - прямоугольным щитом, окрашенным с обеих сторон в красный цвет, или развернутым красным флагом на шесте; в темное время суток - спереди и сзади красным огнем фонаря, укрепленного на шесте;  на двухпутных участках при следовании по правильному ж.д. пути в светлое время суток - прямоугольным щитом, окрашенным с передней стороны в белый и с задней в красный цвета, в темное время суток - впереди прозрачно-белым огнем и сзади красным огнем фонаря, укрепленного на шесте.  Съемные изолирующие вышки на  - развернутым красным флагом с правой электрифицированных участках при работе на перегоне должны иметь:  на однопутных и при движении по неправильному ж.д. пути на двухпутных участках: в светлое время суток - развернутым красным флагом с двух сторон, в темное время суток - спереди и сзади красным огнем фонаря;  на двухпутных участках при следовании по правильному ж.д. пути в светлое время суток стороны по ходу движения поездов, в темное время суток - спереди прозрачно-белым огнем фонаря, сзади - красным огнем фонаря.  Сигналы во всех случаях закрепляются на верхнем уровне заземленного пояса съемной изолирующей вышки.  Съемные изолирующие вышки и путевые вагончики на перегоне, ограждаются с обеих сторон переносными или ручными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением изолирующей вышки и вагончика, на расстоянии Б, указанном в [графе 4](#Par2092) таблицы 1.  При работе на ж.д. станции:  съемная изолирующая вышка обозначается: в светлое время суток - развернутым красным флагом с двух сторон, в темное время суток - спереди и сзади красным огнем фонаря;  путевой вагончик обозначается в светлое время суток - щитом, окрашенным с обеих сторон в красный цвет, или красным флагом на шесте, в темное время суток - спереди и сзади красным огнем фонаря, укрепленного на шесте.  При движении по станционным ж.д. путям и стрелочным переводам съемная изолирующая вышка и путевой вагончик ограждаются на ж.д. путях общего пользования на расстоянии не менее 50 м, а на ж.д. путях необщего пользования - не менее 15 м с обеих сторон переносными или ручными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением съемной изолирующей вышки и путевого вагончика.  Ограждение с обеих сторон путевых тележек разного типа и других съемных подвижных единиц, применяемых при работах, производится в случаях, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования).  Если на двухпутном или многопутном участке по смежному ж.д. пути будет следовать встречный поезд, то красный сигнал, ограждающий съемную изолирующую вышку, путевой вагончик или другую съемную подвижную единицу с передней стороны, до прохода поезда снимается.  На двухпутных электрифицированных участках, кроме участков, оборудованных двухсторонней автоблокировкой, и участков, где пассажирские поезда обращаются со скоростью более 120 км/ч, съемные изолирующие вышки ограждаются только со стороны движения поездов по правильному ж.д. пути в с соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования).  Порядок организации работы съемных изолирующих вышек на таких участках, обеспечивающий безопасность движения поездов, устанавливается с учетом местных условий локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования).  Работники подразделений ж.д. транспорта, ограждающие съемные изолирующие вышки, путевые вагончики и другие съемные подвижные единицы, а также работники, руководящие передвижением съемных единиц, снабжаются, кроме переносных щитов, ручных флагов и сигнальных фонарей, петардами и духовыми рожками для подачи сигналов о приближении поезда, а также сигналов для остановки поезда.    **IX. Звуковые сигналы на железнодорожном транспорте**  104. Звуковые сигналы при движении поездов подаются свистками локомотивов, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава, духовыми рожками, ручными свистками (таблица 2).  Таблица 2  Звуковые сигналы   |  |  |  | | --- | --- | --- | | Сигнал | Значение сигнала | Работник, подающий сигнал, и порядок подачи сигнала | | Три коротких | "Запрещается движение" | Локомотивная бригада, главный кондуктор, станционные и другие работники | | Один длинный | "Отправиться поезду" | Дежурный по железнодорожной станции или по его указанию дежурный по парку, сигналист, дежурный стрелочного поста или главный кондуктор; отвечает машинист ведущего локомотива;  повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге. Если поезд отправляется с железнодорожного пути, имеющего выходной светофор, этот сигнал подает машинист ведущего локомотива после открытия выходного светофора; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге | | Три длинных | Требование к работникам, обслуживающим поезд, "Тормозить" | Машинист ведущего локомотива; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге | | Два длинных | Требование к работникам, обслуживающим поезд, "Отпустить тормоза" | | Три длинных и один короткий | О прибытии поезда на железнодорожную станцию не в полном составе | Машинист ведущего локомотива | | Три длинных и два коротких | Вызов к локомотиву помощника машиниста, главного кондуктора, начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда, руководителя работ хозяйственного поезда | Машинист ведущего локомотива остановившегося на перегоне поезда | | Следование с двойной тягой | | | | Один короткий | Требование к машинисту второго локомотива уменьшить тягу | Машинист ведущего локомотива, повторяет сигнал машинист второго локомотива | | Два коротких | Требование к машинисту второго локомотива увеличить тягу | | Два длинных и два коротких | Требование к машинисту второго локомотива "Опустить токоприемник" | | Следование с подталкивающим локомотивом | | | | Два коротких | Требование начать подталкивание | Машинист ведущего локомотива; повторяет сигнал машинист подталкивающего локомотива | | Один короткий, один длинный и один короткий | Требование прекратить подталкивание, но не отставать от поезда | | Четыре длинных | Требование прекратить подталкивание и возвратиться обратно |   Порядок подачи сигнала "Опустить токоприемник" машинистом подталкивающего локомотива при следовании двойной тягой устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования).  При наличии устойчивой двусторонней радиосвязи звуковые сигналы при следовании поездов двойной тягой или с подталкивающим локомотивом в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования), заменяются радиопереговорами между машинистами.  105. Оповестительный сигнал - один длинный свисток, а при движении по неправильному ж.д. пути - один длинный, короткий и длинный свисток локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава подается:  1) при приближении поезда к ж.д. станциям, путевым постам, пассажирским остановочным пунктам, переносным и ручным сигналам, требующим уменьшения скорости, сигнальным знакам "С", выемкам, кривым участкам ж.д. пути, тоннелям, железнодорожным переездам, съемным дрезинам, съемным ремонтным вышкам, путевым вагончикам и другим съемным подвижным единицам, а также объектам, расположенным на ж.д. путях необщего пользования;  2) при приближении поезда к месту работ, начиная с километра, предшествующего указанному в предупреждении, независимо от наличия переносных сигналов;  3) при восприятии ручного сигнала "Опустить токоприемник", подаваемого сигналистом;  4) при приближении к находящимся на железнодорожном пути людям и в случаях, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования).  При следовании в условиях недостаточной видимости, оповестительный сигнал повторяется несколько раз.  Составители поездов, прекратившие маневры из-за приема поезда, сигналисты и дежурные стрелочного поста по оповестительному сигналу каждый на своем участке проверяют и убеждаются в том, что безопасность движения принимаемого поезда обеспечена.  106. Сигнал бдительности подается одним коротким и одним длинным свистком локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава и периодически повторяется:  1) при подходе к проходному светофору с красным огнем, имеющему условно-разрешающий сигнал, и дальнейшем следовании по блок-участку;  2) при проследовании проходного светофора с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшим после стоянки перед ним и дальнейшем следовании по блок-участку;  3) при подходе к входному светофору с лунно-белым мигающим огнем пригласительного сигнала и во всех других случаях приема поезда на ж.д. станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного сигнала;  4) при приеме поезда, следующего по неправильному ж.д. пути, (при отсутствии входного сигнала по этому ж.д. пути). Этот сигнал подается и при дальнейшем следовании по горловине ж.д. станции.  107. При встрече поездов на перегонах двухпутных участков подаются оповестительные сигналы одним длинным свистком, первый сигнал - при приближении к встречному поезду, второй - при подходе к хвостовой части встречного поезда.  108. Звуковые сигналы о приближении поезда подаются:  1) на перегоне - обходчиками ж.д. путей и искусственных сооружений, дежурными по ж.д. переездам, руководителями путевых работ и работ на контактной сети или работниками, сопровождающими съемные ремонтные вышки и путевые вагончики;  2) на ж.д. станциях - сигналистами и дежурными входных стрелочных постов.  Оповещение о приближении поезда с нечетным номером производится одним, а поезда с четным номером - двумя длинными звуковыми сигналами.  Сигналисты и дежурные входных стрелочных постов, услышав сигнал отправления поезда, подают один длинный звуковой сигнал.  109. На ж.д. станциях и перегонах, расположенных в черте крупных городов и населенных пунктов, курортных районов, по перечню, установленному локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования), подача звуковых сигналов локомотивами, мотор-вагонным и специальным ж.д. подвижным составом производится свистком малой громкости, за исключением случаев следования локомотивов в поездах с подталкиванием, возникновения угрозы наезда на людей или препятствия, а также необходимости подачи сигналов бдительности и тревоги.  На указанных ж.д. станциях сигналы свистком локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава не подаются при отправлении поездов, опробовании автотормозов и при движении по деповским железнодорожным путям. Порядок оповещения пассажиров об отправлении поездов на таких ж.д. станциях устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  **X. Сигналы тревоги и специальные указатели**  110. Сигналы тревоги подаются гудками, свистками локомотивов, мотор-вагонного и специального железнодорожного подвижного состава, сиренами, духовыми рожками, воинскими сигнальными трубами, ударами в подвешенные металлические предметы.  Звуки, обозначенные в схеме звуковых сигналов, в случае подачи их ударами в подвешенные металлические предметы воспроизводятся:  длинные - часто следующими один за другим ударами;  короткие - редкими ударами по числу необходимых коротких звуков.  111. Сигнал "Общая тревога" подается группами из одного длинного и трех коротких звуков:  при обнаружении на ж.д. пути неисправности, угрожающей безопасности движения;  при остановке поезда в снежном заносе, крушении поезда и в других случаях, когда требуется помощь.  В указанных случаях сигнал подается каждым работником ж.д. транспорта.  112. Сигнал "Пожарная тревога" подается группами из одного длинного и двух коротких звуков.  При пожарной тревоге сигнал подается каждым работником ж.д. транспорта.  113. Сигнал "Воздушная тревога" подается протяжным звучанием сирен, а также рядом коротких звуков непрерывно в течении времени от 2 до 3 минут.  На ж.д. станциях и в других организациях ж.д. транспорта, расположенных в городах, сигнал воздушной тревоги, поданный в городе сиренами или переданный по радиотрансляционной сети, немедленно повторяется сиренами, а также свистками локомотивов, мотор-вагонного и специального ж.д. подвижного состава и гудками.  На ж.д. станциях и в других организациях ж.д. транспорта, расположенных вне городов, сигнал воздушной тревоги подается этими же средствами по распоряжению уполномоченных работников владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования).  На перегонах сигнал воздушной тревоги подается свистками локомотивов, мотор-вагонного и специального ж.д. подвижного состава:  в воинских поездах - по распоряжению наблюдателя, выделяемого из личного состава перевозимой воинской части;  в других поездах - машинистом локомотива, ведущего поезд.  При наличии ж.д. радиотрансляционной сети (в поездах, на ж.д. станциях и в других организациях ж.д. транспорта) оповещение о подаче сигнала воздушной тревоги производится также через эту сеть.  114. Сигнал "Радиационная опасность" или "Химическая тревога" подается в течении времени от 2 до 3 минут:  на перегонах - свистками локомотивов, мотор-вагонного и специального ж.д. подвижного состава группами из одного длинного и одного короткого звуков;  на ж.д. станциях и в других организациях ж.д. транспорта - частыми ударами в подвешенные металлические предметы.  Сигнал "Радиационная опасность" или "Химическая тревога" на ж.д. станциях и в других организациях ж.д. транспорта подается по распоряжению уполномоченных работников владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования), а на перегонах - машинистом ведущего локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава.  При наличии ж.д. радиотрансляционной сети оповещение о радиоактивной или химической опасности производится также через нее с передачей текста указанных сигналов.  115. Об окончании воздушной тревоги, а также миновании угрозы поражения радиоактивными или отравляющими веществами работники ж.д. транспорта и пассажиры оповещаются:  1) на ж.д. станциях и в других организациях ж.д. транспорта - по указанию уполномоченных работников владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования) через радиотрансляционную сеть и другие средства связи, включая посыльных;  2) в пассажирских поездах - по указанию начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда, передаваемому через работников, обслуживающих поезд, и по поездной радиотрансляционной сети;  3) в людских и воинских поездах - по указанию начальника эшелона средствами связи эшелона при получении извещения от дежурного по ж.д. станции;  4) в грузопассажирских, почтово-багажных и грузовых поездах - дежурным по ж.д. станции.  116. Для предупреждения локомотивных бригад и других работников, обслуживающих поезд, о следовании поезда на зараженный участок, а также для предотвращения входа людей на него без средств индивидуальной защиты такой участок ограждается специальными указателями "Заражено" (рисунок 203).    Рисунок 203  Указатели "Заражено" на ж.д. станциях и перегонах устанавливаются на расстоянии не более 50 м от границ зараженного участка. Перегоны с обеих сторон зараженного участка с правой стороны по направлению движения на ж.д. путях общего пользования на расстоянии не менее 1200 м, а на железнодорожных путях необщего пользования на расстоянии "Т", от первых указателей "Заражено" ограждаются вторыми такими же указателями. Указатели "Заражено" устанавливаются на обочине земляного полотна или в междупутье.  Перед первым по ходу поезда указателем "Заражено" или перед местом, указанным в уведомлении, полученном от дежурного по ж.д. станции, о наличии зараженного участка (независимо от того, огражден участок указателями или нет), машинист ведущего локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава должен подавать сигнал "Радиационная опасность" или "Химическая тревога" и проследовать зараженный участок с установленной скоростью.  Указатели "Заражено" ночью освещаются.  117. Сигнальные огни светофоров, фонарей, стрелочных указателей, поездных, ручных и других сигналов обеспечиваются светомаскировочными устройствами. Светомаскировка светофоров всех типов обеспечивается применением защитных козырьков, предусмотренных конструкцией светофора.  **XI. Правила применения** **семафоров**  118. Семафоры: входные, выходные, проходные и прикрытия в качестве постоянных сигналов применяются на малоинтенсивных участках ж.д., не оборудованных путевой блокировкой, и на ж.д. станциях, не имеющих электрической централизации стрелок.  Места установки семафоров определяются на основании общих требований для постоянных сигналов, предусмотренных настоящей Инструкцией.  119. Семафор состоит из мачты и укрепленного в ее верхней части крыла. Горизонтальное положение крыла соответствует запрещающему показанию семафора. Положение крыла, поднятого вверх под углом 135°, соответствует разрешающему показанию семафора.  Ночью положение крыла семафора (горизонтальное или поднятое) указывается сигнальными огнями.  120. У двухкрылых семафоров второе крыло семафора имеет нормальное положение вдоль мачты.  121. Однокрылыми семафорами подаются сигналы:  1) в светлое время суток - поднятым вверх крылом под углом 135° к мачте, в темное время суток - одним зеленым огнем - путь свободен [(рисунок 204)](#Par3294).  Такое показание должны принимать входные семафоры при приеме поезда на главный ж.д. путь с готовностью остановиться на ж.д. станции, а также выходные и проходные семафоры и семафоры прикрытия;    Рисунок 204  2) в светлое время суток - горизонтальным положением крыла семафора, в темное время суток - красным огнем - запрещается проезжать сигнал (рисунок 205).    Рисунок 205  122. Двухкрылыми семафорами подаются сигналы:  1) входными - двумя поднятыми крыльями под углом 135° к мачте в светлое время суток и зеленым и желтым огнями в темное время суток - разрешается поезду следовать на ж.д. станцию на боковой ж.д. путь с готовностью остановиться на ж.д. станции (рисунок 206);    Рисунок 206  2) выходными - двумя поднятыми крыльями под углом 135° к мачте в светлое время суток и зеленым и желтым огнями в темное время суток - разрешается поезду отправиться на ответвление [(рисунок 206)](#Par3307).  123. Для контроля со стороны ж.д. станции положения крыльев входного семафора ночью служат контрольные огни. При закрытом положении семафора на нем со стороны ж.д. станции включаются контрольные прозрачно-белые огни по числу крыльев, а при открытом - зеленые огни по числу открытых крыльев. Допускается отсутствие контрольных огней на выходных и проходных семафорах. Если пункт управления семафором расположен за ним по направлению движения, на семафоре устанавливается контрольный прозрачно белый огонь закрытого положения. Открытое положение этих семафоров контрольного огня не имеет.  124. Расстояние видимости показаний входных и проходных семафоров и семафоров прикрытия из кабины управления приближающегося поезда должно составлять не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и максимально реализуемой скорости, но не менее 1000 м.  Расстояние видимости сигналов выходных семафоров должно составлять: с главных ж.д. путей на расстоянии не менее 400 м, с боковых - не менее 200 м.  125. Семафоры не включенные в действие приводятся в закрытое положение и обозначаются двумя скрещенными планками [(рисунок 207)](#Par3318).  Сигнальные огни недействующих семафоров не зажигаются. Оповестительные щиты, стоящие перед недействующими семафорами, также обозначаются двумя скрещенными планками или снимаются.    Рисунок 207  126. Перед входными и проходными семафорами устанавливаются оповестительные щиты, окрашенные в белый цвет с черными полосами и отражателями на них.  Установка таких щитов производится по схеме, указанной на рисунке 208.    Рисунок 208  127. При обрыве семафорной тяги крыло семафора должно автоматически приходить в запрещающее (горизонтальное) положение.  128. Порядок освещения сигнальных приборов на семафорах устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. путей необщего пользования). |
| Общие положения | | |
| 1. Выполнение требований сигналов, установленных настоящим приложением, обеспечивает бесперебойность и безопасность движения поездов и маневровой работы. | 1.Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации устанавливает требования к сигналам для обеспечения безотказной и безопасной работы железнодорожного транспорта, а также типы сигнальных приборов для передачи сигналов на железнодорожном транспорте.  (Изменен) | |
| 2. Все нормативные и технические документы, относящиеся к сигнализации на железнодорожном транспорте, должны соответствовать требованиям настоящего приложения. | 2. Нормативные и технические документы, относящиеся к сигнализации на железнодорожном транспорте, разрабатываются в соответствии с требованиями настоящей Инструкции. | |
| Сигналы на железнодорожном транспорте | | |
| 3. Сигналы на железнодорожном транспорте служат для обеспечения безопасности движения, а также для четкой организации движения поездов и маневровой работы.  По способу восприятия сигналы подразделяются на видимые и звуковые. | 3. На железнодорожном транспорте применяются визуальные (видимые) и звуковые <1> сигналы. | |
| 4. Видимые сигналы выражаются цветом, формой, положением и числом сигнальных показаний. Для подачи видимых сигналов служат сигнальные приборы такие, как светофоры, семафоры, диски, щиты, фонари, флаги, сигнальные указатели и сигнальные знаки.  Видимые сигналы по времени их применения подразделяются на следующие типы:  1) круглосуточные, подаваемые одинаково в светлое и темное время суток; такими сигналами служат огни светофоров установленных цветов, маршрутные и другие световые указатели, постоянные диски уменьшения скорости, квадратные щиты желтого цвета (обратная сторона зеленого цвета), красные диски со светоотражателем для обозначения хвоста грузового поезда, сигнальные указатели и знаки;  2) дневные, подаваемые в светлое время суток; для подачи таких сигналов служат диски, щиты, флаги, крылья семафоров и сигнальные указатели (стрелочные, путевого заграждения, устройств сбрасывания и гидравлических колонок);  3) ночные, подаваемые в темное время суток; такими сигналами служат огни установленных цветов в ручных и поездных фонарях, фонарях на шестах, крыльях семафоров и сигнальных указателях.  Ночные сигналы должны применяться и в дневное время при тумане, метели и других неблагоприятных условиях, когда видимость дневных сигналов остановки менее норм, установленных для светофоров в соответствии с [пунктом 4 приложения N 3](#Par2265) к Правилам.  В железнодорожных тоннелях применяются только ночные или круглосуточные сигналы. | 4. Визуальные (видимые) сигналы подаются сигнальными приборами железнодорожного транспорта <2> (светофорами <3>, локомотивными светофорами (устройствами индикации локомотивных устройств безопасности), семафорами <4>, дисками, щитами, фонарями, флагами, сигнальными указателями и сигнальными знаками <5>).  Визуальные (видимые) сигналы по времени их применения подразделяются на следующие типы:  1) круглосуточные, подаваемые одинаково в светлое и темное время суток <6>; такими сигналами служат огни светофоров установленных настоящей Инструкцией цветов, маршрутные и другие световые указатели, постоянные диски уменьшения скорости, квадратные щиты желтого цвета (обратная сторона зеленого цвета), красные диски со светоотражателем для обозначения хвоста грузового поезда, сигнальные указатели и знаки;  2) дневные, подаваемые в светлое время суток; для подачи таких сигналов служат диски, щиты, флаги, крылья семафоров и сигнальные указатели (стрелочные, путевого заграждения, устройств сбрасывания и гидравлических колонок);  3) ночные, подаваемые в темное время суток; такими сигналами служат огни установленных цветов в ручных и поездных фонарях, фонарях на шестах, крыльях семафоров и сигнальных указателях.  Ночные сигналы должны применяться в светлое время суток при тумане, метели и других неблагоприятных условиях, когда видимость дневных сигналов остановки не соответствует нормам, указанным в [пункте 74](#Par665) Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных настоящим Приказом.  В железнодорожных тоннелях применяются только ночные или круглосуточные сигналы.  Периоды, относящиеся к светлому и темному времени суток, устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей общего пользования (далее - владелец инфраструктуры) или владельца железнодорожного пути необщего пользования.  Чертежи конструкций типовых постоянных дисков уменьшения скорости, переносных сигналов, сигнальных и путевых знаков утверждаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования соответственно. | |
| 5. Звуковые сигналы выражаются числом и сочетанием звуков различной продолжительности. Значение их днем и ночью одно и то же.  Для подачи звуковых сигналов служат свистки локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава, ручные свистки, духовые рожки, сирены, гудки и петарды.  Взрыв петарды требует немедленной остановки поезда. | 5. Звуковые сигналы выражаются числом и сочетанием звуков различной продолжительности в соответствии с [главой IX](#Par3165) настоящей Инструкции.  Звуковые сигналы подаются свистками локомотивов, дрезин съемного типа, мотор-вагонного и специального железнодорожного подвижного состава, ручными свистками, духовыми рожками, сиренами, гудками и петардами. При взрыве петарды требуется немедленно остановить поезд. | |
| III. Светофоры на железнодорожном транспорте | | |
| 6. Светофоры по назначению подразделяются на следующие типы:  1) входные - разрешающие или запрещающие поезду следовать с перегона на железнодорожную станцию;  2) выходные - разрешающие или запрещающие поезду отправиться с железнодорожной станции на перегон;  3) маршрутные - разрешающие или запрещающие поезду проследовать из одного района железнодорожной станции в другой;  4) проходные - разрешающие или запрещающие поезду проследовать с одного блок-участка (межпостового перегона) на другой;  5) прикрытия - для ограждения мест пересечений железнодорожных путей в одном уровне другими железнодорожными путями, трамвайными путями и троллейбусными линиями, разводных мостов и участков, проходимых с проводником;  6) заградительные - требующие остановки при опасности для движения, возникшей на железнодорожных переездах, крупных искусственных сооружениях и обвальных местах, а также при ограждении составов для осмотра и ремонта вагонов на станционных железнодорожных путях;  7) предупредительные - предупреждающие о показании основного светофора (входного, проходного, заградительного и прикрытия);  8) повторительные - для оповещения о разрешающем показании выходного, маршрутного, въездного (выездного), технологического и о показании горочного, маневрового светофоров, когда по местным условиям видимость основного светофора не обеспечивается;  9) локомотивные - для разрешения или запрещения поезду следовать по перегону с одного блок-участка на другой, а также предупреждения о показании путевого светофора, к которому приближается поезд;  10) маневровые - разрешающие или запрещающие производство маневров;  11) горочные - разрешающие или запрещающие роспуск вагонов с горки;  12) въездные (выездные) - разрешающие или запрещающие въезд железнодорожного подвижного состава в производственное помещение и выезд из него на железнодорожных путях необщего пользования;  13) технологические - разрешающие или запрещающие подачу или уборку железнодорожного подвижного состава при обслуживании объектов, расположенных на железнодорожных путях необщего пользования (вагоноопрокидывателей, вагонных весов, устройств для восстановления сыпучести грузов, сливо-наливных устройств и др.).  Один светофор может совмещать несколько назначений (входной и выходной, выходной и маневровый, выходной и маршрутный и др.). | 6. Светофоры по назначению подразделяются на следующие типы:  1) входной - железнодорожный светофор, сигнальные показания которого разрешают или запрещают поезду следовать с железнодорожного перегона на станцию <7>;  2) выходной - железнодорожный светофор, сигнальные показания которого разрешают или запрещают поезду отправиться с железнодорожной станции на перегон <8>;  3) маршрутный - железнодорожный светофор, сигнальные показания которого разрешают или запрещают железнодорожному поезду проследовать из одного района железнодорожной станции в другой <9>;  4) проходной - железнодорожный светофор, разрешающий или запрещающий железнодорожному поезду проследовать с одного блок-участка на другой <10>;  5) прикрытия - железнодорожный светофор, предназначенный для ограждения мест пересечений железнодорожных путей в одном уровне с другими железнодорожными путями, трамвайными путями и троллейбусными линиями, разводными мостами и участков, проходимых с проводником <11>;  6) заградительный - железнодорожный светофор, сигнальные показания которого требуют остановки железнодорожного подвижного состава при опасности, возникающей на железнодорожных переездах, крупных искусственных сооружениях и обвальных местах <12>;  7) предупредительный - железнодорожный светофор, устанавливаемый перед входным, проходным, заградительным светофором или светофором прикрытия и предупреждающий о сигнальном показании железнодорожного светофора, перед которым он установлен <13>;  8) повторительный - железнодорожный светофор, предназначенный для информирования о разрешающем показании выходного, маршрутного или горочного светофора, когда не обеспечивается по местным условиям видимость основного светофора <14>;  9) локомотивный - устройство отображения оптических сигнальных показаний на основе кодов автоматической локомотивной сигнализации <15>;  10) маневровый - железнодорожный светофор, сигнальные показания которого регулируют движение маневровых составов <16>;  11) горочный - железнодорожный светофор, сигнальные показания которого разрешают или запрещают роспуск железнодорожных вагонов с сортировочной горки и который регламентирует скорость роспуска и направление движения отцепов <17>;  12) въездной (выездной) - разрешающие или запрещающие въезд железнодорожного подвижного состава в производственное помещение и выезд из него на железнодорожных путях необщего пользования;  13) технологический - разрешающие или запрещающие подачу или уборку железнодорожного подвижного состава при обслуживании объектов, расположенных на железнодорожных путях необщего пользования (вагоноопрокидывателей, вагонных весов, устройств для восстановления сыпучести грузов, сливо-наливных устройств).  Совмещение одним светофором нескольких типов из перечня, приведенного в [пункте 6](#Par1450) настоящей Инструкции, устанавливается в порядке, определяемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца пути необщего пользования). | |
| 7. В качестве источников света в светофорах используют светоизлучающие диоды или лампы накаливания. Светофоры применяются линзовые или прожекторные; по расположению они подразделяются на мачтовые, карликовые, а также устанавливаемые на мостиках, консолях, фермах мостов, стенах тоннелей, а на железнодорожных путях необщего пользования также на стенах производственных помещений.  Сигнальные огни на светофорах применяются: непрерывно горящие, нормально негорящие, немигающие и мигающие (периодически загорающиеся и гаснущие).  Нормально негорящие сигнальные огни проходного светофора на участках, оборудованных автоблокировкой, загораются при вступлении поезда на блок-участок перед ним и гаснут после выхода поезда с этого блок-участка.  На светофоре должна быть предусмотрена литерная табличка, содержащая его обозначение. Проходные светофоры автоблокировки обозначаются цифрами, все остальные светофоры - буквами или буквами и цифрами. На двухпутных и многопутных перегонах вновь оборудуемых постоянно действующими устройствами для организации движения по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров литерная табличка должна быть предусмотрена в том числе и на обратной стороне мачт проходных светофоров. | В качестве источников света в светофорах используются светоизлучающие диоды или лампы накаливания. По конструкции различают железнодорожные светофоры: мачтовые, консольные, на мостиках, с маршрутным указателем, карликовые, линзовые, прожекторные <18>.  Светофоры должны находиться в непрерывно горящем или нормально негорящем режиме работы. Нормально негорящим режимом работы светофора является режим, при котором светофор не показывает ни один из имеющихся сигналов в том случае, когда такой режим предусматривается настоящей Инструкцией. В остальных случаях при отсутствии сигналов на светофоре - такой светофор считается неисправным.  На светофоре предусматривается литерная табличка, содержащая его обозначение. Проходные светофоры автоблокировки обозначаются цифрами, все остальные светофоры - буквами или буквами и цифрами. Литерная табличка на проходных светофорах предусматривается с двух сторон мачты на двухпутных и многопутных перегонах, вновь оборудуемых постоянно действующими устройствами для организации движения по неправильному железнодорожному пути <19>, по сигналам локомотивных светофоров. | |
|  | 8. Светофоры устанавливаются с правой стороны по направлению движения или над осью ограждаемого ими железнодорожного пути. Светофоры устанавливаются так, чтобы подаваемые ими сигналы нельзя было принимать с поезда за сигналы, относящиеся к смежным железнодорожным путям. | |
|  | 9. При отсутствии габарита для установки светофоров с правой стороны в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), располагаются с левой стороны:  а) входные, устанавливаемые для приема на железнодорожную станцию поездов, следующих по неправильному железнодорожному пути, а также подталкивающих локомотивов и поездов хозяйственных, возвращающихся с перегона по неправильному железнодорожному пути;  б) входные и проходные светофоры, устанавливаемые временно на период строительства и реконструкции железнодорожных путей;  в) заградительные светофоры и предупредительные к ним, устанавливаемые на перегонах перед железнодорожными переездами, мостами и тоннелями;  г) маневровые светофоры на железнодорожных путях необщего пользования;  д) горочные и повторительные к ним светофоры;  е) светофоры (входной (выходной) временных путевых постов, организованных при производстве капитального ремонта пути;  ж) въездные (выездные) светофоры;  з) технологические светофоры. | |
|  | 10. На участках железнодорожных путей, оборудованных автоблокировкой, нормальным показанием проходных светофоров является разрешающее показание или нормально негорящее, а входных, маршрутных и выходных - запрещающее показание. Нормально негорящие сигнальные огни проходного светофора на участках, оборудованных автоблокировкой, загораются при вступлении поезда на блок-участок перед ним и гаснут после выхода поезда с этого блок-участка.  На участках железнодорожных путей, где входные, маршрутные и выходные светофоры переводятся на автоматическое действие для безостановочного пропуска поездов по железнодорожной 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 локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). | |
|  | 11. Выходные светофоры устанавливаются для каждого отправочного железнодорожного пути впереди места, предназначенного для стоянки локомотива отправляющегося поезда.  На железнодорожных станциях при отправлении поездов с железнодорожных путей, не имеющих достаточной длины, когда голова поезда находится за выходным (маршрутным) светофором, на его обратной стороне устанавливается повторительная головка светофора в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).  Установка групповых выходных и маршрутных светофоров для группы железнодорожных путей, кроме тех, по которым производится безостановочный пропуск поездов, производится в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Групповые выходные и маршрутные светофоры дополняются маршрутными указателями, показывающими номер железнодорожного пути, с которого разрешается отправление поезда. | |
|  | 12. Проходные светофоры автоматической блокировки устанавливаются на границах между блок-участками, а проходные светофоры полуавтоматической блокировки - на границах между межпостовыми перегонами. | |
|  | 13. На железнодорожных станциях, расположенных на участках с автоматической или полуавтоматической блокировкой, а также участках с автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, где предусматривается безостановочный пропуск поездов по главным и приемо-отправочным железнодорожным путям, на входных и маршрутных светофорах применяется сигнализация безостановочного пропуска поездов по этим железнодорожным путям. Сигнализация безостановочного пропуска применятся на главном и прилегающем к нему боковом пути железнодорожной станции. Перечень станционных железнодорожных путей, оборудованных сигнализацией безостановочного пропуска, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). | |
| 8. Основные значения сигналов, подаваемых светофорами (независимо от места установки и их назначения), следующие:  1) один зеленый огонь - разрешается движение с установленной скоростью; следующий светофор открыт;  2) один желтый мигающий огонь - разрешается движение с установленной скоростью; следующий светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью;  3) один желтый огонь - разрешается движение с готовностью остановиться; следующий светофор закрыт;  4) два желтых огня, из них верхний мигающий - разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор открыт;  5) два желтых огня - разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться у следующего светофора; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу;  6) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать сигнал;  7) один лунно-белый огонь - разрешается маневровому составу проследовать маневровый светофор и далее руководствоваться показаниями попутных светофоров или указаниями (сигналами) руководителя маневров;  8) один синий огонь - запрещается маневровому составу проследовать маневровый светофор.  Применение перечисленных сигналов на светофорах различного назначения предусматривается в соответствующих пунктах настоящего приложения. Порядок применения этих сигналов в других не предусмотренных настоящим приложением случаях с соблюдением их сигнального значения устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  На железнодорожных путях необщего пользования, оборудованных двузначной сигнализацией, допускается устанавливать значения показаний светофоров (кроме заградительных и светофоров прикрытия) владельцу железнодорожных путей необщего пользования. | 14. На железнодорожном транспорте должны применяться следующие значения сигналов светофоров:  "светофор закрыт" - на светофоре горит красный или синий огонь (далее - светофор закрыт);  "светофор открыт" - на светофоре горит (непрерывно или в мигающем режиме) зеленый, желтый, лунно-белый огонь или их сочетание (далее - светофор открыт).  Светофоры на железнодорожном транспорте должны подавать следующие значения сигналов:  1) один зеленый огонь - разрешается движение с установленной скоростью, следующий светофор открыт;  2) один желтый мигающий огонь - разрешается движение с установленной скоростью, следующий светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью;  3) один желтый огонь - разрешается движение с готовностью остановиться, следующий светофор закрыт;  4) два желтых огня, из них верхний мигающий - разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор открыт;  5) два желтых огня - разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться у следующего светофора, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу;  6) один красный огонь - запрещается проезжать светофор;  7) один лунно-белый огонь - разрешается маневровому составу проследовать маневровый светофор и далее руководствоваться показаниями попутных светофоров или указаниями (сигналами) руководителя маневров;  8) один синий огонь - запрещается маневровому составу проследовать маневровый светофор.  В [пунктах 16](#Par1551) - [39](#Par2049) настоящей Инструкции предусмотрено применение перечисленных сигналов на светофорах различного назначения. Порядок применения этих сигналов в других, не предусмотренных настоящей Инструкцией, случаях с соблюдением их сигнального значения устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.  На железнодорожных путях необщего пользования, оборудованных двузначной сигнализацией, значения показаний светофоров (кроме заградительных и светофоров прикрытия) устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования. | |
|  | 15. На железнодорожных линиях, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, расстояние между смежными светофорами должно быть не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении <20> на максимальной реализуемой скорости, но не более:  120 км/ч - для пассажирских поездов;  80 км/ч - для грузовых поездов.  Указанное расстояние 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. Кроме того, на участках, где видимость сигналов менее 400 м, а также на железнодорожных линиях, вновь оборудуемых автоблокировкой, расстояние между смежными светофорами, должно быть не менее 1000 м.  По решению владельца инфраструктуры на участках железнодорожных путей общего пользования, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, расстояние между отдельными проходными светофорами разрешается устанавливать менее необходимого тормозного пути. На таких светофорах, а также на предупредительных к ним должны устанавливаться световые указатели. Световые указатели применяются на железнодорожных станциях, если расстояние между смежными светофорами (входным, маршрутным, выходным) главного железнодорожного пути менее тормозного пути.  На участках с полуавтоматической блокировкой расстояние между входным, маршрутным, выходным светофорами должно быть не менее тормозного пути, определенного для данного участка при полном служебном торможении на 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, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство интервального регулирования движением поездов, длина двух смежных блок-участков должна быть не менее тормозного пути, определенного для данного участка при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему при максимальной реализуемой скорости.  Скорость проследования светофора с одним желтым (немигающим) огнем, расположенного на участке, оборудованном автоблокировкой, на расстоянии менее требуемого тормозного пути от следующего светофора, а на участке, не оборудованном автоблокировкой, расположенного от основного сигнала на расстоянии менее тормозного пути при полном служебном торможении, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). | |
| 9. Входными светофорами подаются сигналы:  1) один зеленый огонь - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по главному железнодорожному пути с установленной скоростью; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт [(рис. 1)](#Par3645);  2) один желтый мигающий огонь - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по главному железнодорожному пути с установленной скоростью; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью [(рис. 2)](#Par3655);  3) один желтый огонь - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по главному железнодорожному пути с готовностью остановиться; следующий светофор (маршрутный или выходной) закрыт [(рис. 3)](#Par3659);  4) два желтых огня, из них верхний мигающий - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с уменьшенной скоростью на боковой железнодорожный путь; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт [(рис. 4)](#Par3663);  5) два желтых огня - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с уменьшенной скоростью на боковой железнодорожный путь и готовностью остановиться; следующий светофор закрыт [(рис. 5)](#Par3672);  6) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать сигнал [(рис. 6)](#Par3676).  Сигнализация входного светофора для приема поездов на железнодорожную станцию с неправильного железнодорожного пути двухпутного (многопутного) перегона должна соответствовать сигнализации входного светофора для приема с правильного железнодорожного пути.  Допускается до реконструкции устройств сигнализации, централизации и блокировки (далее - СЦБ) для приема поездов на железнодорожную станцию с неправильного железнодорожного пути двухпутного (многопутного) перегона подавать сигналы:  1) два желтых огня - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться у следующего выходного (маршрутного) светофора или предельного столбика;  2) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать сигнал.  На железнодорожных путях необщего пользования в дополнение к сигналам входных светофоров, указанных в настоящем пункте, может подаваться сигнал: один лунно-белый огонь - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию при погашенных основных огнях светофора до первого попутного маневрового светофора с дальнейшим движением маневровым порядком на железнодорожный путь, частично занятый железнодорожным подвижным составом или к объекту, расположенному на железнодорожных путях необщего пользования, с особой бдительностью и готовностью остановиться [(рис. 7)](#Par3682). | 16. Входные светофоры должны быть установлены от первого входного с перегона стрелочного перевода на расстоянии не ближе 50 м, считая от остряка противошерстного или предельного столбика пошерстного стрелочного перевода, а на железнодорожных путях необщего пользования установка производится не ближе стыка рамного рельса противошерстного или не ближе 3,5 м от предельного столбика пошерстного стрелочного перевода.  До реконструкции железнодорожных станций разрешается эксплуатация входных светофоров, ранее установленных на расстоянии менее 50 м, но не ближе 15 м от стрелочного перевода.  На электрифицированных участках железнодорожных путей входные светофоры, а также сигнальные знаки "Граница станции" должны устанавливаться перед изолирующими сопряжениями или секционными изоляторами контактной сети (со стороны перегона), отделяющими контактную сеть перегонов от контактной сети железнодорожной станции.  Входными светофорами при приеме по пути, по которому осуществляется движение железнодорожного подвижного состава в специализированном направлении (далее - правильный железнодорожный путь), и неправильному железнодорожному пути подаются сигналы:  1) один зеленый огонь - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по направлению главного железнодорожного пути без отклонения по стрелочному переводу с установленной скоростью, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт (рисунок 1);  2) один желтый мигающий огонь - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по направлению главного железнодорожного пути без отклонения по стрелочному переводу с установленной скоростью, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью с отклонением по стрелочному переводу (рисунок 2);  3) один желтый огонь - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по направлению главного железнодорожного пути без отклонения по стрелочному переводу с готовностью остановиться, следующий светофор (маршрутный или выходной) закрыт (рисунок 3);  4) два желтых огня, из них верхний мигающий - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с уменьшенной скоростью с отклонением по стрелочному переводу на главный или боковой железнодорожный путь, оборудованный сигнализацией для безостановочного пропуска, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт (рисунок 4);  5) два желтых огня - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу с уменьшенной скоростью на боковой железнодорожный путь и готовностью остановиться (рисунок 5);  6) один красный огонь - запрещается проезжать светофор (рисунок 6).  До реконструкции устройств железнодорожной автоматики и телемеханики в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), для приема поездов на железнодорожную станцию по неправильному железнодорожному пути с двухпутного (многопутного) перегона для входных светофоров устанавливаются сигналы:  1) два желтых огня - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться у следующего выходного (маршрутного) светофора или предельного столбика;  2) один красный огонь - запрещается проезжать светофор.  На железнодорожных путях необщего пользования к сигналам входных светофоров, указанных в настоящем пункте, в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, дополнительно подается сигнал: один лунно-белый огонь - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию при погашенных основных огнях светофора до первого попутного маневрового светофора с дальнейшим движением маневровым порядком на железнодорожный путь, частично занятый железнодорожным подвижным составом, или к объекту, расположенному на железнодорожных путях необщего пользования, с особой бдительностью <21> и готовностью остановиться [(рисунок 7)](#Par1600). | |
| 10. На входных и маршрутных светофорах железнодорожных путей общего пользования при приеме поездов на боковые железнодорожные пути по стрелочным переводам с крестовинами пологих марок применяются сигналы:  1) один зеленый мигающий и один желтый огни и одна зеленая светящаяся полоса - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию со скоростью не более 80 км/ч на боковой железнодорожный путь; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его со скоростью не более 80 км/ч [(рис. 8)](#Par3691);  2) два желтых огня, из них верхний мигающий, и одна зеленая светящаяся полоса - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию со скоростью не более 80 км/ч на боковой железнодорожный путь; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью [(рис. 9)](#Par3695);  3) два желтых огня и одна зеленая светящаяся полоса - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию со скоростью не более 60 км/ч на боковой железнодорожный путь и готовностью остановиться; следующий светофор закрыт [(рис. 10)](#Par3701);  4) один зеленый мигающий и один желтый огни и две зеленые светящиеся полосы - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию со скоростью не более 120 км/ч на боковой железнодорожный путь; следующий светофор открыт и разрешает проследование его с установленной скоростью [(рис. 11)](#Par3705);  5) два желтых огня, из них верхний мигающий, и две зеленые светящиеся полосы - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию со скоростью не более 80 км/ч на боковой железнодорожный путь; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью [(рис. 12)](#Par3711);  6) два желтых огня и две зеленые светящиеся полосы - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию со скоростью не более 60 км/ч на боковой железнодорожный путь и готовностью остановиться; следующий светофор закрыт [(рис. 13)](#Par3717).  В необходимых случаях на входных и маршрутных светофорах может применяться сигнал:  один зеленый мигающий огонь - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по главному железнодорожному пути с установленной скоростью; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его со скоростью не более 60 км/ч [(рис. 14)](#Par3724).  На отдельных железнодорожных станциях в случаях, предусмотренных [пунктом 66 приложения N 6](#Par3312) к Правилам, на входных и маршрутных светофорах может применяться сигнал:  три желтых огня - разрешается локомотиву, моторвагонному поезду, мотовозу, дрезине следовать на свободный участок железнодорожного пути с особой осторожностью и со скоростью на железнодорожных путях общего пользования - не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч, до маршрутного светофора с красным огнем [(рис. 15)](#Par3731). | 17. На входных и маршрутных светофорах железнодорожных путей общего пользования при приеме поездов на железнодорожные пути с отклонением по стрелочным переводам с крестовинами пологих марок применяются сигналы:  1) один зеленый мигающий и один желтый огни и одна зеленая светящаяся полоса - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 80 км/ч, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и разрешает его проследование с установленной скоростью, но не более 80 км/ч (рисунок 8);  2) два желтых огня, из них верхний мигающий, и одна зеленая светящаяся полоса - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию со скоростью не более 80 км/ч на боковой железнодорожный путь, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью (рисунок 9);  3) два желтых огня и одна зеленая светящаяся полоса - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 60 км/ч и готовностью остановиться, следующий светофор закрыт (рисунок 10);  4) один зеленый мигающий и один желтый огни и две зеленые светящиеся полосы - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 120 км/ч, следующий светофор открыт и разрешает проследование его с установленной скоростью (рисунок 11);  5) два желтых огня, из них верхний мигающий, и две зеленые светящиеся полосы - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 120 км/ч, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью (рисунок 12);  6) два желтых огня и две зеленые светящиеся полосы - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 60 км/ч и готовностью остановиться, следующий светофор закрыт (рисунок 13).  На входных и маршрутных светофорах в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), применяется сигнал:  один зеленый мигающий огонь - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по направлению главного железнодорожного пути без отклонения по стрелочному переводу с установленной скоростью, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его со скоростью не более 60 км/ч (рисунок 14).  В порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), на входных и маршрутных светофорах применяется сигнал:  три желтых огня - разрешается локомотиву, мотор-вагонному и самоходному специальному подвижному составу следовать на свободный участок железнодорожного пути с особой осторожностью и со скоростью на железнодорожных путях общего пользования - не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч, от начала пути приема до маршрутного светофора с красным огнем (рисунок 15). | |
| 11. Пригласительный сигнал - один лунно-белый мигающий огонь разрешает поезду проследовать светофор с красным (или погасшим) огнем и продолжать движение до следующего светофора (или до предельного столбика при приеме на железнодорожный путь без выходного светофора, для моторвагонного поезда до остановки на остановочной платформе) со скоростью на железнодорожных путях общего пользования - не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения ([рис. 16](#Par3735), [17](#Par3739)).  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  Этот сигнал применяется на входных, а также маршрутных и выходных (кроме групповых) светофорах.  Отправление по пригласительному сигналу выходного светофора разрешается только по правильному железнодорожному пути двухпутного (многопутного) перегона, оборудованного автоблокировкой.  На железнодорожных путях необщего пользования допускается до реконструкции устройств СЦБ применение на входных светофорах пригласительных сигналов с одним лунно-белым немигающим огнем. | 18. На входных, маршрутных и выходных (кроме групповых) светофорах один лунно-белый мигающий огонь пригласительного сигнала разрешает поезду проследовать светофор с красным (или погасшим) огнем и продолжать движение до следующего светофора (или до предельного столбика при приеме на железнодорожный путь без выходного светофора, для мотор-вагонного подвижного состава до остановки на остановочной платформе) со скоростью не более 20 км/ч - на железнодорожных путях общего пользования, не более 15 км/ч - на железнодорожных путях необщего пользования, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения (рисунки 16, [17](#Par1661)).  Отправление по пригласительному сигналу выходного светофора разрешается только на пути двухпутных (многопутных) перегонов, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, по правильному железнодорожному пути.  На железнодорожных путях необщего пользования до реконструкции устройств железнодорожной автоматики и телемеханики в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, и на входных светофорах применяются пригласительные сигналы с одним лунно-белым немигающим огнем. | |
| 12. Выходными светофорами на участках, оборудованных автоблокировкой, подаются сигналы:  1) один зеленый огонь - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции и следовать с установленной скоростью; впереди свободны два или более блок-участка [(рис. 18)](#Par3753);  2) один желтый огонь - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции и следовать с готовностью остановиться; следующий светофор закрыт [(рис. 19)](#Par3757);  3) два желтых огня, из них верхний мигающий - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор открыт [(рис. 20)](#Par3761);  4) два желтых огня - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор закрыт [(рис. 21)](#Par3765);  5) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать сигнал ([рис. 22](#Par3769), [23](#Par3773)). | 19. Выходными светофорами на участках, оборудованных автоблокировкой, подаются сигналы:  1) один зеленый огонь - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции (в том числе с бокового пути) и следовать со скоростью, установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, впереди свободны два или более блок-участка (рисунок 18);  2) один желтый огонь - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции и следовать, с готовностью остановиться, следующий светофор закрыт (рисунок 19);  3) два желтых огня, из них верхний мигающий - разрешается поезду отправиться с главного пути железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор открыт (рисунок 20);  4) два желтых огня - разрешается поезду отправиться с главного пути железнодорожной станции с уменьшенной скоростью, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор закрыт (рисунок 21);  5) один красный огонь - запрещается проезжать светофор (рисунки 22, [23](#Par1698)). | |
| 13. Выходными светофорами на участках, оборудованных автоблокировкой, при отправлении поездов с отклонением по стрелочным переводам с крестовинами пологих марок подаются сигналы:  1) один зеленый мигающий и один желтый огни и одна зеленая светящаяся полоса - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 80 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор открыт [(рис. 24)](#Par3780);  2) два желтых огня и одна зеленая светящаяся полоса - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 60 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор закрыт [(рис. 25)](#Par3786);  3) один зеленый мигающий и один желтый огни и две зеленые светящиеся полосы - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 120 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор открыт [(рис. 26)](#Par3792);  4) два желтых огня и две зеленые светящиеся полосы - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 60 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор закрыт [(рис. 27)](#Par3798). | 20. Выходными светофорами на участках, оборудованных автоблокировкой, при отправлении поездов с отклонением по стрелочным переводам с крестовинами пологих марок подаются сигналы:  1) один зеленый мигающий и один желтый огни и одна зеленая светящаяся полоса - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 80 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор открыт (рисунок 24);  2) два желтых огня и одна зеленая светящаяся полоса - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 60 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор закрыт (рисунок 25);  3) один зеленый мигающий и один желтый огни и две зеленые светящиеся полосы - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 120 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор открыт (рисунок 26);  4) два желтых огня и две зеленые светящиеся полосы - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 60 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор закрыт (рисунок 27). | |
| 14. Выходными светофорами на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой, подаются сигналы:  1) один зеленый огонь - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции и следовать с установленной скоростью; перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен [(рис. 28)](#Par3806);  2) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать сигнал [(рис. 29)](#Par3810);  3) два желтых огня - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен [(рис. 30)](#Par3817);  4) два желтых огня, из них верхний мигающий - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен; входной светофор следующей железнодорожной станции открыт [(рис. 30а)](#Par3821). | 21. Выходными светофорами на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой, подаются сигналы:  1) один зеленый огонь - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции (в том числе с бокового пути) и следовать со скоростью, установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен (рисунок 28);  2) один красный огонь - запрещается проезжать светофор (рисунок 29);  3) два желтых огня - разрешается поезду отправиться с главного пути железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен (рисунок 30);  4) два желтых огня, из них верхний мигающий - разрешается поезду отправиться с главного пути железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен, входной (проходной) светофор следующей железнодорожной станции (путевого поста) открыт (рисунок 30а). | |
| 15. На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, и участках, оборудованных постоянно действующей двухсторонней автоблокировкой для движения по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивных светофоров, выходными светофорами подаются сигналы:  1) один зеленый и один лунно-белый огни - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции, впереди свободны два или более блок-участка [(рис. 31)](#Par3828);  2) один желтый и один лунно-белый огни - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции, впереди свободен один блок-участок [(рис. 32)](#Par3834);  3) два желтых, из них верхний мигающий и один лунно-белый огни - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; впереди свободны два и более блок-участка;  4) два желтых и один лунно-белый огни - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; впереди свободен один блок-участок;  5) один зеленый мигающий, один желтый, один лунно-белый огни и одна зеленая светящаяся полоса - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 80 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу марки 1/18; впереди свободны два и более блок-участка;  6) два желтых, один лунно-белый огни и одна зеленая светящаяся полоса - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 60 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу марки 1/18; впереди свободен один блок-участок;  7) один зеленый мигающий, один желтый, один лунно-белый огни и две зеленые светящиеся полосы - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 120 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу марки 1/22; впереди свободны два и более блок-участка;  8) два желтых, один лунно-белый огни и две зеленые светящиеся полосы - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 60 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу марки 1/22; впереди свободен один блок-участок;  9) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать сигнал. | 22. На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, и участках, оборудованных постоянно действующей двухсторонней автоблокировкой для движения по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивных светофоров, выходными светофорами подаются сигналы:  1) один зеленый и один лунно-белый огни - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции (в том числе с бокового пути) и следовать со скоростью, установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, впереди свободны два или более блок-участка (рисунок 31);  2) один желтый и один лунно-белый огни - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции, впереди свободен один блок-участок (рисунок 32);  3) два желтых, из них верхний мигающий и один лунно-белый огни - разрешается поезду отправиться с главного пути железнодорожной станции с уменьшенной скоростью, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; впереди свободны два и более блок-участка;  4) два желтых и один лунно-белый огни - разрешается поезду отправиться с главного пути железнодорожной станции с уменьшенной скоростью, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, впереди свободен один блок-участок;  5) один зеленый мигающий, один желтый, один лунно-белый огни и одна зеленая светящаяся полоса - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 80 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу марки 1/18, впереди свободны два и более блок-участка;  6) два желтых, один лунно-белый огни и одна зеленая светящаяся полоса - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 60 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу марки 1/18, впереди свободен один блок-участок;  7) один зеленый мигающий, один желтый, один лунно-белый огни и две зеленые светящиеся полосы - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 120 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу марки 1/22, впереди свободны два и более блок-участка;  8) два желтых, один лунно-белый огни и две зеленые светящиеся полосы - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 60 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу марки 1/22, впереди свободен один блок-участок;  9) один красный огонь - запрещается проезжать светофор.  10) один зеленый огонь - разрешается поезду отправиться со станции (в том числе с бокового пути) со скоростью, установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, на свободный от поездов перегон до входного светофора следующей железнодорожной станции. | |
| 16. При наличии ответвления, оборудованного путевой блокировкой, а также для указания железнодорожного пути, на который отправляется поезд на многопутных участках, оборудованных путевой блокировкой, и на двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоблокировкой, огни выходного светофора в необходимых случаях, установленных владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, дополняются соответствующим показанием маршрутного указателя.  При отсутствии маршрутного указателя допускается до реконструкции устройств СЦБ применение сигнала:  два зеленых огня на выходном светофоре - при отправлении поезда на ответвление или на железнодорожный путь многопутного участка, или по неправильному железнодорожному пути при двусторонней автоблокировке, что указывает на свободность не менее двух блок-участков при автоблокировке, на свободность перегона до следующей железнодорожной станции (путевого поста) - при полуавтоматической блокировке [(рис. 33)](#Par3848).  На двухпутных участках, где движение по правильному железнодорожному пути осуществляется по сигналам автоблокировки, а по неправильному железнодорожному пути - по показаниям локомотивных светофоров, а также на двухпутных участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, выходными светофорами при отправлении с железнодорожной станции на неправильный железнодорожный путь допускается подавать сигнал:  один желтый мигающий и один лунно-белый огни - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции и далее следовать по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивного светофора [(рис. 34)](#Par3855).  При включении временных устройств организации движения по неправильному железнодорожному пути двухпутных и многопутных перегонов по сигналам локомотивных светофоров на период производства ремонтных, строительных и восстановительных работ допускается отправление поездов на неправильный железнодорожный путь по сигналам, установленным для правильного железнодорожного пути.  Скорость движения при отправлении на неправильный железнодорожный путь на двухпутных (многопутных) участках, оборудованных постоянно действующей двухсторонней автоблокировкой для движения по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивного светофора, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. | 23. При наличии ответвления, оборудованного путевой блокировкой, а также для указания железнодорожного пути, на который отправляется поезд на многопутных участках, оборудованных путевой блокировкой, и на двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоблокировкой, огни выходного светофора в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, дополняются показанием маршрутного указателя.  При отсутствии маршрутного указателя до реконструкции устройств железнодорожной автоматики и телемеханики в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), применяется сигнал:  два зеленых огня на выходном светофоре - при отправлении поезда на ответвление, оборудованное путевой блокировкой, или на железнодорожный путь многопутного участка, или по неправильному железнодорожному пути при двусторонней автоблокировке. Сигнал светофора указывает на свободность не менее двух блок-участков при автоблокировке, на свободность перегона до следующей железнодорожной станции (путевого поста) - при полуавтоматической блокировке (рисунок 33).  До реконструкции устройств электрической централизации выходными светофорами допускается подавать сигнал:  один желтый мигающий и один лунно-белый огни - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции и далее следовать по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивного светофора [(рисунок 34)](#Par1785) при отправлении с железнодорожной станции:  по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов;  по правильному железнодорожному пути - по сигналам автоблокировки;  по неправильному железнодорожному пути - по показаниям локомотивных светофоров.  При включении на двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоблокировкой временных устройств организации движения по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров на период производства ремонтных, строительных и восстановительных работ в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, отправление поездов по неправильному железнодорожному пути производится по сигналам, установленным для движения по правильному железнодорожному пути.  Скорость движения при отправлении по неправильному железнодорожному пути на двухпутных (многопутных) участках, оборудованных постоянно действующей двухсторонней автоблокировкой для движения по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивного светофора, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования. | |
| 17. На железнодорожных станциях, имеющих выходные светофоры, при наличии ответвления, не оборудованного путевой блокировкой, готовность маршрута отправления на ответвление указывается одним лунно-белым огнем выходного светофора; поезда отправляются на ответвление с выдачей машинисту ключа-жезла или [бланка ДУ-50](#Par8390) (далее - Путевая записка) при лунно-белом огне и погашенном красном огне выходного светофора [(рис. 35)](#Par3862).  На железнодорожных станциях железнодорожных путей необщего пользования, имеющих выходные светофоры, при наличии ответвления, не оборудованного путевой блокировкой для указания готовности маршрута отправления на ответвление, выходные светофоры могут дополняться соответствующими показаниями, значения которых устанавливаются владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  При наличии на железнодорожных станциях маневровой сигнализации, при готовности маршрута отправления на ответвление сигнал один лунно-белый огонь дополняется показанием маршрутного указателя.  На железнодорожных станциях, где отправление поездов производится с железнодорожных путей, не имеющих достаточной длины, когда голова поезда находится за выходным (маршрутным) светофором, на его обратной стороне устанавливается повторительная головка, сигнализирующая зеленым огнем при открытом выходном (маршрутном) светофоре и свободности впереди двух и более блок-участков [(рис. 36)](#Par3870). | 24. На железнодорожных станциях, имеющих выходные светофоры, при наличии ответвления, не оборудованного путевой блокировкой, готовность маршрута отправления на ответвление указывается одним лунно-белым огнем выходного светофора. Поезда отправляются на ответвление при лунно-белом огне и погашенном красном огне выходного светофора (рисунок 35) с выдачей машинисту ключа-жезла или бланка ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении N 22 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в [приложении N 2](#Par3342) к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее - Инструкция, Правила соответственно).  На железнодорожных станциях железнодорожных путей необщего пользования, имеющих выходные светофоры, для указания готовности маршрута отправления на ответвление, не оборудованное путевой блокировкой, выходные светофоры дополняются показаниями, значения которых устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.  При готовности маршрута отправления на ответвление сигнал светофора один лунно-белый огонь дополняется показанием маршрутного указателя, при наличии на железнодорожных станциях маневровой сигнализации.  На железнодорожных станциях, где отправление поездов производится с железнодорожных путей, не имеющих достаточной длины, когда голова поезда находится за выходным (маршрутным) светофором, на обратной стороне светофора устанавливается повторительная головка, сигнализирующая зеленым огнем при открытом выходном (маршрутном) светофоре и свободности впереди двух и более блок-участков (рисунок 36). | |
| 18. Маршрутными светофорами в зависимости от места их установки подаются сигналы:  1) один зеленый огонь - разрешается движение с установленной скоростью; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт;  2) один желтый огонь - разрешается движение с готовностью остановиться; следующий светофор (маршрутный или выходной) закрыт;  3) один желтый мигающий огонь - разрешается проследование светофора с установленной скоростью; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью;  4) два желтых огня, из них верхний мигающий - разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью; поезд следует на боковой железнодорожный путь; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт;  5) два желтых огня - разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться на железнодорожной станции; поезд следует на боковой железнодорожный путь; следующий светофор закрыт;  6) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать сигнал. | 25. Маршрутными светофорами подаются сигналы:  1) один зеленый огонь - разрешается движение с установленной скоростью, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт;  2) один желтый огонь - разрешается движение с готовностью остановиться, следующий светофор (маршрутный или выходной) закрыт;  3) один желтый мигающий огонь - разрешается проследование светофора с установленной скоростью, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью;  4) два желтых огня, из них верхний мигающий - разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью, поезд следует на боковой железнодорожный путь, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт;  5) два желтых огня - разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться на железнодорожной станции, поезд следует на боковой железнодорожный путь, следующий светофор закрыт;  6) один красный огонь - запрещается проезжать светофор. | |
| 19. Проходными светофорами на участках, оборудованных автоблокировкой, подаются сигналы:  1) один зеленый огонь - разрешается движение с установленной скоростью; впереди свободны два или более блок-участка [(рис. 37)](#Par3886);  2) один желтый огонь - разрешается движение с готовностью остановиться; следующий светофор закрыт [(рис. 38)](#Par3890);  3) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать сигнал [(рис. 39)](#Par3894). | 26. Проходными светофорами на участках, оборудованных автоблокировкой, подаются сигналы:  1) один зеленый огонь - разрешается движение с установленной скоростью, впереди свободны два или более блок-участка (рисунок 37);  2) один желтый огонь - разрешается движение с готовностью остановиться, следующий светофор закрыт (рисунок 38);  3) один красный огонь - запрещается проезжать светофор (рисунок 39). | |
| 20. На участках, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, на светофоре (входном, маршрутном, выходном или проходном), ограждающем на главном железнодорожном пути блок-участок длиной менее требуемого тормозного пути, устанавливается световой указатель белого цвета в виде двух вертикальных стрел [(рис. 38)](#Par3890), а на предупредительном к нему светофоре - такой же указатель в виде одной стрелы [(рис. 37)](#Par3886).  Допускается применение на светофоре (входном, маршрутном), ограждающем на главном железнодорожном пути железнодорожной станции блок-участок длиной менее требуемого тормозного пути, сигнала - один зеленый и один желтый огни - разрешается движение с уменьшенной скоростью, при введении которого световые указатели не устанавливаются.  Световые указатели сохраняют сигнальные значения и в погашенном состоянии. | 27. На участках, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, на светофоре (входном, маршрутном, выходном или проходном), ограждающем на главном железнодорожном пути блок-участок длиной менее требуемого тормозного пути, устанавливается световой (светоотражающий) указатель белого цвета в виде двух вертикальных стрел [(рисунок 38)](#Par1821), а на предупредительном к нему светофоре - такой же указатель в виде одной стрелы [(рисунок 37)](#Par1815).  На светофоре (входном, маршрутном), ограждающем на главном железнодорожном пути железнодорожной станции блок-участок длиной менее требуемого тормозного пути, в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), применяется сигнал - один зеленый и один желтый огни - разрешается движение с уменьшенной скоростью. В таких случаях световые указатели не устанавливаются.  Световые указатели должны сохранять сигнальные значения и в погашенном состоянии. | |
| 21. На участках, оборудованных автоблокировкой с четырехзначной сигнализацией, проходными, входными, маршрутными по главному железнодорожному пути и выходными светофорами подаются сигналы:  1) один зеленый огонь - впереди свободны три или более блок-участка;  2) один желтый и один зеленый огни - впереди свободны два блок-участка [(рис. 40)](#Par3907);  3) один желтый огонь - впереди свободен один блок-участок;  4) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать сигнал. | 28. На участках, оборудованных автоблокировкой с четырехзначной сигнализацией, проходными, входными, маршрутными по главному железнодорожному пути и выходными светофорами подаются сигналы:  1) один зеленый огонь - впереди свободны три или более блок-участка;  2) один желтый и один зеленый огни - впереди свободны два блок-участка (рисунок 40);  3) один желтый огонь - впереди свободен один блок-участок;  4) один красный огонь - запрещается проезжать светофор. | |
| 22. На участках, оборудованных автоблокировкой с трехзначной или четырехзначной сигнализацией, на проходных светофорах, расположенных перед входными светофорами (предвходных), применяются, кроме того, сигналы:  1) один желтый мигающий огонь - разрешается движение с установленной скоростью; входной светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью; поезд принимается на боковой железнодорожный путь железнодорожной станции [(рис. 41)](#Par3915);  2) один зеленый мигающий огонь - разрешается движение с установленной скоростью; входной светофор открыт и требует проследования его со скоростью не более 80 км/ч; поезд принимается на боковой железнодорожный путь железнодорожной станции [(рис. 42)](#Par3919).  При движении по стрелочным переводам, допускающим следование на боковой железнодорожный путь железнодорожной станции со скоростью до 120 км/ч, на предвходном светофоре также подается сигнал - один зеленый мигающий огонь.  На мачте предвходного светофора устанавливается оповестительная табличка в виде трех наклонных полос с отражателями на них, которая размещается между нижним краем фонового щита и литерной табличкой ([рис. 41](#Par3915), [42](#Par3919)).  Аналогичная табличка устанавливается на обратной стороне мачты светофора, который является предвходным при следовании по неправильному железнодорожному пути. | 29. На участках, оборудованных автоблокировкой с трехзначной или четырехзначной сигнализацией, на проходных светофорах, расположенных перед входными светофорами (предвходных), применяются следующие сигналы:  1) один желтый мигающий огонь - разрешается движение с установленной скоростью, входной светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью, поезд принимается на железнодорожный путь железнодорожной станции с отклонением по стрелочному переводу (рисунок 41);  2) один зеленый мигающий огонь - разрешается движение с установленной скоростью, входной светофор открыт и требует проследования его со скоростью не более 80 км/ч, поезд принимается на железнодорожный путь железнодорожной станции с отклонением по стрелочному переводу (рисунок 42).  При движении с отклонением по стрелочным переводам, допускающим следование на железнодорожный путь железнодорожной станции со скоростью до 120 км/ч, на предвходном светофоре также подается сигнал - один зеленый мигающий огонь.  На мачте предвходного светофора устанавливается оповестительная табличка в виде трех наклонных полос с отражателями на них, которая размещается между нижним краем фонового щита и литерной табличкой ([рисунки 41](#Par1847), [42](#Par1853)).  Аналогичная табличка устанавливается на обратной стороне мачты светофора, который является предвходным при следовании по неправильному железнодорожному пути, а также на предвходном сигнальном указателе "Граница блок-участка" на перегонах, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов с фиксированными блок-участками. | |
| 23. Проходными светофорами на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой, подаются сигналы:  1) один зеленый огонь - разрешается движение с установленной скоростью; перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен [(рис. 43)](#Par3928);  2) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать сигнал [(рис. 44)](#Par3932). | 30. Проходными светофорами на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой, подаются сигналы:  1) один зеленый огонь - разрешается движение с установленной скоростью, перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен (рисунок 43);  2) один красный огонь - запрещается проезжать сигнал (рисунок 44). | |
| 24. На участках с автоблокировкой условно-разрешающий сигнал проходного светофора, расположенного на затяжном подъеме, подаваемый знаком в виде буквы "Т" прозрачно-белого цвета с отражателями, нанесенным на щите, закрепляемым на опоре светофора [(рис. 45)](#Par3936), разрешает грузовому поезду проследование светофора с красным огнем со скоростью на железнодорожных путях общего пользования - не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. | 31. На участках с автоблокировкой и участках с автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, на затяжном подъеме применяется условно-разрешающий сигнал проходного светофора в виде буквы "Т" прозрачно-белого цвета с отражателями, нанесенными на щите (рисунки 45, 45а). Условно-разрешающий сигнал разрешает грузовому поезду проследование светофора с красным огнем или знака "Граница блок-участка" при показании локомотивного светофора "желтый огонь с красным" со скоростью на железнодорожных путях общего пользования не более 20 км/ч, на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.  Условно-разрешающий сигнал закрепляется на опоре светофора или на опоре сигнального знака "Граница блок-участка". Условно-разрешающий сигнал применяется при движении по правильному и по неправильному железнодорожному пути <22>. Условно-разрешающий сигнал действует до следующего проходного светофора или сигнального знака "Граница блок-участка".  На участках с автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов с изменяемыми от скорости движения поезда ("подвижными") блок-участками, в начале затяжного подъема устанавливается условно-разрешающий сигнал на отдельной стойке (рисунок 45б), а в конце затяжного подъема - знак "Отмена действия условно-разрешающего сигнала" (рисунок 45в).  На электрифицированных участках данные знаки устанавливают на опорах контактной сети | |
| 25. Светофорами прикрытия подаются сигналы:  1) один зеленый огонь - разрешается движение с установленной скоростью [(рис. 46)](#Par3947);  2) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать сигнал [(рис. 47)](#Par3951).  Не допускается совмещение светофоров прикрытия с другими светофорами. | 32. Светофоры прикрытия устанавливаются с обеих сторон на расстоянии не ближе 50 м от предельных столбиков или начала моста.  При пересечении в одном уровне и сплетениях железнодорожных путей светофоры прикрытия должны иметь такую зависимость, при которой открытие одного из них было бы возможно только при запрещающих показаниях остальных светофоров, одновременное открытие которых создает угрозу безопасности движения поездов.  На разводных мостах, по которым осуществляется движение поездов, открытие светофоров прикрытия должно производиться при наведенном положении моста.  Светофорами прикрытия подаются сигналы:  1) один зеленый огонь - разрешается движение с установленной скоростью (рисунок 46);  2) один красный огонь - запрещается проезжать светофор [(рисунок 47)](#Par1905).  Запрещается совмещение светофоров прикрытия с другими светофорами. | |
| 26. Заградительными светофорами подается сигнал: один красный огонь - стой! Запрещается проезжать сигнал [(рис. 48)](#Par3957).  Предупредительными светофорами перед заградительными подается сигнал один желтый огонь - разрешается движение с готовностью остановиться; основной заградительный светофор закрыт [(рис. 49)](#Par3961).  Нормально сигнальные огни заградительных светофоров и предупредительных к ним не горят [(рис. 50)](#Par3965), и в этом положении светофоры сигнального значения не имеют. В отдельных случаях по решению владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования могут применяться заградительные и предупредительные к ним светофоры с непрерывно горящими сигнальными огнями.  Мачты заградительных светофоров имеют отличительную окраску - чередующиеся черные и белые наклонные полосы.  Заградительные светофоры могут быть совмещены с маневровыми светофорами, в том числе карликового типа. | 33. Заградительными светофорами подается сигнал один красный огонь - запрещается проезжать светофор (рисунок 48).  Предупредительными светофорами перед заградительными подается сигнал один желтый огонь - разрешается движение с готовностью остановиться, основной заградительный светофор закрыт (рисунок 49).  При отсутствии опасности, возникающей на железнодорожных переездах, крупных искусственных сооружениях и обвальных местах, сигнальные огни заградительных светофоров и предупредительных светофоров к ним не горят (рисунок 50). В этом положении светофоры сигнального значения не имеют. Заградительные и предупредительные к ним светофоры с непрерывно горящими сигнальными огнями применяются в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Мачты заградительных светофоров должны иметь окраску в виде чередующихся черных и белых наклонных полос.  Заградительные светофоры в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), совмещаются с маневровыми светофорами. | |
| 27. Предупредительными светофорами перед входными, проходными и светофорами прикрытия на участках, не оборудованных автоблокировкой, подаются сигналы:  1) один зеленый огонь - разрешается движение с установленной скоростью; основной светофор открыт [(рис. 51)](#Par3978);  2) один желтый огонь - разрешается движение с готовностью остановиться; основной светофор закрыт [(рис. 52)](#Par3982);  3) один желтый мигающий огонь - разрешается движение с установленной скоростью; входной светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью; поезд принимается на боковой железнодорожный путь железнодорожной станции. | 34. 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 железнодорожного пути и перед входными светофорами на участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство интервального регулирования движением поездов.  Предупредительные светофоры устанавливаются от основных светофоров:  на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного участка при экстренном торможении на максимальной реализуемой скорости - на участках, не оборудованных автоблокировкой;  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 - при наличии на участках приближения путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации.  Предупредительными светофорами перед входными, проходными и светофорами прикрытия на участках, не оборудованных автоблокировкой, подаются сигналы:  1) один зеленый огонь - разрешается движение с установленной скоростью, основной светофор открыт (рисунок 51);  2) один желтый огонь - разрешается движение с готовностью остановиться, основной светофор закрыт (рисунок 52);  3) один желтый мигающий огонь - разрешается движение с установленной скоростью; входной светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью, поезд принимается на боковой железнодорожный путь железнодорожной станции. | |
| 28. Повторительный светофор с одним зеленым огнем указывает, что выходной или маршрутный светофор открыт [(рис. 53)](#Par3986).  На железнодорожных путях необщего пользования могут применяться повторительные светофоры, подающие сигналы:  1) один лунно-белый огонь - маневровый светофор открыт [(рис. 54)](#Par3996);  2) один желтый огонь - въездной (выездной), технологический светофор открыт [(рис. 55)](#Par4000).  Нормально сигнальные огни повторительных светофоров не горят, и в этом положении светофоры сигнального значения не имеют.  Пассажирские поезда, имеющие остановку на железнодорожной станции с такими светофорами, могут быть приведены в движение только при наличии зеленого огня на повторительном светофоре. Порядок проезда неисправного повторительного светофора (или выходного) светофора устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации в соответствии с [приложением N 8](#Par5219) к настоящим Правилам. | 35. Повторительный светофор с одним зеленым огнем указывает, что выходной или маршрутный светофор открыт (рисунок 53).  На железнодорожных путях необщего пользования в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца пути необщего пользования, применяются повторительные светофоры, подающие сигналы:  1) один лунно-белый огонь - маневровый светофор открыт (рисунок 54);  2) один желтый огонь - въездной (выездной), технологический светофор открыт (рисунок 55).  При отсутствии разрешающего показания на основном светофоре сигнальные огни повторительных светофоров не горят. В этом положении светофоры сигнального значения не имеют.  Пассажирские поезда, имеющие остановку на железнодорожной станции с повторительными светофорами, приводятся в движение только при наличии зеленого огня на повторительном светофоре. Порядок проезда неисправного повторительного светофора (или выходного светофора) приведен в [Инструкции](#Par3342). | |
| 29. На участках, оборудованных автоблокировкой и автоматической локомотивной сигнализацией, локомотивными светофорами подаются сигналы:  1) зеленый огонь - разрешается движение; на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит зеленый огонь [(рис. 56)](#Par4008);  2) желтый огонь - разрешается движение; на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит один или два желтых огня [(рис. 57)](#Par4015);  3) желтый огонь с красным - разрешается движение с готовностью остановиться; на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит красный огонь [(рис. 58)](#Par4019);  4) красный огонь - загорается в случае проезда путевого светофора с красным огнем [(рис. 59)](#Par4029).  Белый огонь на локомотивном светофоре [(рис. 60)](#Par4033) указывает, что локомотивные устройства включены, но показания путевых светофоров на локомотивный светофор не передаются и машинист должен руководствоваться только показаниями путевых светофоров.  Локомотивный светофор также сигнализирует:  1) зеленым огнем - о приближении поезда к путевому светофору с одним желтым мигающим огнем, с одним зеленым мигающим огнем или с одним желтым и одним зеленым огнями и другими сигнальными показаниями, при которых допускается проследование светофора с установленной скоростью;  2) желтым огнем - о приближении поезда к путевому светофору с одним желтым и одним зеленым огнями, ограждающему блок-участок, на котором не обеспечивается требуемая длина тормозного пути, с двумя желтыми огнями, из них верхний мигающий, а также с другими сигнальными показаниями, при которых требуется проследование светофора с уменьшенной скоростью. | 36. На участках, оборудованных автоблокировкой и автоматической локомотивной сигнализацией, локомотивными светофорами подаются сигналы:  1) зеленый огонь - разрешается движение, на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит зеленый огонь (рисунок 56);  2) желтый огонь - разрешается движение, на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит один или два желтых огня (рисунок 57);  3) желтый огонь с красным - разрешается движение с готовностью остановиться, на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит красный огонь (рисунок 58);  4) красный огонь - загорается в случае проезда путевого светофора с красным огнем (рисунок 59).  На локомотивном светофоре белый огонь (рисунок 60) указывает, что локомотивные устройства включены, но показания путевых светофоров на локомотивный светофор не передаются, и машинист руководствуется только показаниями путевых светофоров.  Локомотивный светофор также сигнализирует:  1) зеленым огнем - о приближении поезда к путевому светофору с одним желтым мигающим огнем, с одним зеленым мигающим огнем или с одним желтым и одним зеленым огнями и другими сигнальными показаниями, при которых проследование светофора производится с установленной скоростью;  2) желтым огнем - о приближении поезда к путевому светофору с одним желтым и одним зеленым огнями, ограждающему блок-участок, на котором не обеспечивается требуемая длина тормозного пути, с двумя желтыми огнями, из них верхний мигающий, а также с другими сигнальными показаниями, при которых требуется проследование светофора с уменьшенной скоростью.  На железнодорожных 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 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. | |
| 30. На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи при движении поездов, локомотивными светофорами подаются сигналы:  1) зеленый огонь - разрешается движение с установленной скоростью, впереди свободны два или более блок-участка;  2) желтый огонь - разрешается движение с уменьшенной скоростью, впереди свободен один блок-участок;  3) желтый огонь с красным - разрешается движение с готовностью остановиться; следующий блок-участок занят.  В случае вступления поезда на занятый блок-участок на локомотивном светофоре загорается красный огонь.  Белый огонь указывает, что локомотивные устройства включены, сигналы с железнодорожного пути на локомотив не передаются.  При подходе к путевым светофорам локомотивные светофоры подают сигналы, указанные в [пункте 29](#Par4003) настоящего приложения.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  На участках, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи при движении поездов, могут применяться устройства многозначной автоматической локомотивной сигнализации [(рис. 61)](#Par4047). Порядок их применения устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. | 37. На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, локомотивными светофорами подаются сигналы:  1) зеленый огонь - разрешается движение с установленной скоростью, впереди свободны два или более блок-участка;  2) желтый огонь - разрешается движение с уменьшенной скоростью, впереди свободен один блок-участок;  3) желтый огонь с красным - разрешается движение с готовностью остановиться, следующий блок-участок занят.  4) красный огонь - при вступлении поезда на занятый блок-участок;  5) белый огонь - локомотивные устройства включены, сигналы с железнодорожного пути на локомотив не передаются.  При подходе к путевым светофорам локомотивные светофоры должны подавать сигналы, указанные в [пункте 36](#Par1967) настоящей Инструкции.  На участках, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), применяются системы многозначной автоматической локомотивной сигнализации, которые посредством локомотивного устройства индикации передают информацию о количестве свободных впереди лежащих блок-участков и допустимой скорости движения (рисунок 61). | |
| 31. На железнодорожных путях необщего пользования въездными (выездными) светофорами подаются сигналы:  1) один желтый огонь - разрешается въезд в производственное помещение (или выезд из него) [(рис. 62)](#Par4059);  2) красный огонь - стой! Въезд в производственное помещение (или выезд из него) запрещен [(рис. 63)](#Par4063).  Технологическими светофорами подаются сигналы:  1) один желтый огонь - разрешается подача вагонов к объекту, расположенному на железнодорожных путях необщего пользования, с готовностью остановиться [(рис. 64)](#Par4067);  2) красный огонь - стой [(рис. 65)](#Par4071);  3) один лунно-белый огонь, установленный на обратной стороне светофора - убрать вагоны с объекта, расположенного на железнодорожном пути необщего пользования [(рис. 66)](#Par4075).  На железнодорожном пути необщего пользования допускается применение сигнала: один лунно-белый огонь, горящий одновременно с красным огнем - убрать вагоны с объекта.  Показания въездных (выездных) и технологических светофоров дополняются звуковыми и световыми сигналами, порядок подачи и управления которыми устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования. | 38. На железнодорожных путях необщего пользования въездными (выездными) светофорами подаются сигналы:  1) один желтый огонь - разрешается въезд в производственное помещение или выезд из него (рисунок 62);  2) красный огонь - запрещен въезд в производственное помещение или выезд из него (рисунок 63).  Технологическими светофорами подаются сигналы:  1) один желтый огонь - разрешается подача вагонов к объекту, расположенному на железнодорожных путях необщего пользования, с готовностью остановиться (рисунок 64);  2) красный огонь - запрещается подавать вагоны на объект, расположенный на железнодорожном пути необщего пользования (рисунок 65);  3) один лунно-белый огонь, установленный на обратной стороне светофора - убрать вагоны с объекта, расположенного на железнодорожном пути необщего пользования (рисунок 66).  На железнодорожном пути необщего пользования в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, применяется сигнал один лунно-белый огонь, горящий одновременно с красным огнем - убрать вагоны с объекта.  Показания въездных (выездных) и технологических светофоров дополняются звуковыми и световыми сигналами, порядок подачи и управления которыми устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования. | |
| 32. Недействующие светофоры должны быть закрещены двумя планками, а сигнальные огни на них погашены [(рис. 67)](#Par4084).  Порядок временного включения огней недействующих светофоров для их проверки устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. | 39. Недействующие светофоры обозначаются двумя скрещенными планками, а сигнальные огни на них должны быть погашены [(рисунок 67)](#Par2054).  Порядок временного включения огней недействующих светофоров для их проверки устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования. | |
| IV. Сигналы ограждения на железнодорожном транспорте | | |
|  | 40. Сигналы ограждения устанавливаются владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования с правой стороны по направлению движения на расстоянии не менее 3100 мм от оси крайнего железнодорожного пути.  В выемках (кроме скальных) и на выходах из них сигналы ограждения устанавливаются владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования за пределами кюветов и лотков с полевой стороны. В особо сильно снегозаносимых выемках и на выходах из них (в пределах до 100 м) указанные сигналы устанавливаются на расстоянии не менее 5700 мм <23> от оси крайнего железнодорожного пути. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает перечень мест с особо сильно снегозаносимыми выемками. | |
| 33. Диском желтого цвета [(рис. 68)](#Par4093) подается сигнал - разрешается движение с уменьшением скорости и готовностью проследовать опасное место, огражденное сигнальными знаками "Начало опасного места" и "Конец опасного места" ([рис. 95](#Par4303), [96](#Par4307)), со скоростью, установленной владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  Диском зеленого цвета [(рис. 69)](#Par4097) - поезд проследовал опасное место. На однопутных участках машинист видит такой сигнал с левой стороны по направлению движения.  Места, устанавливаемые владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования и требующие постоянного уменьшения скорости, ограждаются с обеих сторон на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - 15 м от границ опасного места постоянными сигнальными знаками "Начало опасного места" и "Конец опасного места". От этих сигнальных знаков на расстоянии А, указанном в графе 3 [таблицы 1](#Par4102), в зависимости от руководящего спуска и максимальной допускаемой скорости движения поездов на железнодорожных путях общего пользования устанавливаются постоянные сигналы уменьшения скорости, а на железнодорожных путях необщего пользования на расстоянии величины тормозного пути, определяемой и устанавливаемой владельцем железнодорожных путей необщего пользования (далее - расстояние "Т") - сигналы уменьшения скорости. | 41. Диском желтого цвета (рисунок 68) подается сигнал - разрешается движение с уменьшением скорости и готовностью проследовать опасное место, огражденное сигнальными знаками "Начало опасного места" и "Конец опасного места" ([рисунки 95](#Par2337), [96](#Par2341)), со скоростью, установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.  Диском зеленого цвета (рисунок 69) подается сигнал - поезд проследовал опасное место. На однопутных участках такой сигнал должен располагаться с левой стороны по направлению движения.  Места, устанавливаемые локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования и требующие постоянного уменьшения скорости, ограждаются с обеих сторон на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - не менее 15 м от границ опасного места постоянными сигнальными знаками "Начало опасного места" и "Конец опасного места". Скорость проследования сигнальных знаков "Начало опасного места" и "Конец опасного места" устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца пути необщего пользования). От этих сигнальных знаков на расстоянии А, указанном в [графе 3](#Par2091) таблицы 1, в зависимости от руководящего уклона <24> при движении на спуск (далее - руководящий спуск) и максимальной допускаемой скорости движения поездов на железнодорожных путях общего пользования устанавливаются постоянные сигналы уменьшения скорости, а на железнодорожных путях необщего пользования - на расстоянии величины тормозного пути, определяемой и устанавливаемой локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования (далее - расстояние "Т"), - сигналы уменьшения скорости. | |
| Схемы установки постоянных дисков уменьшения скорости и сигнальных знаков "Начало опасного места" и "Конец опасного места" владельца инфраструктуры на однопутном участке указаны на [рис. 70](#Par4156), на одном из железнодорожных путей двухпутного участка - на [рис. 71](#Par4160), на обоих железнодорожных путях двухпутного участка - на [рис. 72](#Par4164), на железнодорожных путях необщего пользования - соответственно на [рис. 73](#Par4168), [74](#Par4172), [75](#Par4176). | Минимально допустимые расстояния установки постоянных дисков уменьшения скорости и сигнальных знаков "Начало опасного места" и "Конец опасного места" на инфраструктуре на однопутном участке указаны на рисунке 70, на одном из железнодорожных путей двухпутного участка - на [рисунке 71](#Par2139), на обоих железнодорожных путях двухпутного участка - на [рисунке 72](#Par2143), на железнодорожных путях необщего пользования - соответственно на [рисунках 73](#Par2147) - [75](#Par2155). | |
| 34. К переносным сигналам относятся:  1) щиты прямоугольной формы красного цвета с обеих сторон или с одной стороны красного, а с другой - белого цвета;  2) квадратные щиты желтого цвета (обратная сторона зеленого цвета);  3) фонари на шестах с красным огнем и красные флаги на шестах.  35. Переносными сигналами предъявляются требования:  1) прямоугольный щит красного цвета (или красный флаг на шесте) днем и красный огонь фонаря на шесте ночью - стой! Запрещается проезжать сигнал [(рис. 76)](#Par4191);  2) квадратный щит желтого цвета днем и ночью [(рис. 77)](#Par4195) при расположении опасного места:  на перегоне - разрешается движение с уменьшением скорости, впереди опасное место, требующее остановки или проследования с уменьшенной скоростью;  на главном железнодорожном пути железнодорожной станции - разрешается движение с уменьшением скорости, впереди опасное место, требующее проследования с уменьшенной скоростью;  на остальных станционных железнодорожных путях - разрешается проследование сигнала со скоростью, указанной в предупреждении, а при отсутствии его - на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - со скоростью не более 15 км/ч.  Обратная сторона квадратного щита (зеленого цвета) днем и ночью [(рис. 78)](#Par4199) на перегоне и на главном железнодорожном пути железнодорожной станции указывает на то, что машинист поезда имеет право повысить скорость до установленной после проследования опасного места всем составом. | 42. К переносным сигналам <25> относятся:  1) щиты прямоугольной формы красного цвета с обеих сторон или с одной стороны красного, а с другой - белого цвета;  2) квадратные щиты желтого цвета (обратная сторона зеленого цвета);  3) фонари на шестах с красным огнем и красные флаги на шестах.  43. Переносными сигналами подаются сигналы:  1) прямоугольный щит красного цвета (или красный флаг на шесте) в светлое время суток и красный огонь фонаря на шесте в темное время суток - запрещается проезжать сигнал (рисунок 76);  2) квадратный щит желтого цвета в светлое и темное время суток [(рисунок 77)](#Par2178) при расположении опасного места:  на перегоне - разрешается движение с уменьшением скорости, впереди опасное место, требующее остановки или проследования с уменьшенной скоростью;  на главном железнодорожном пути железнодорожной станции - разрешается движение с уменьшением скорости, впереди опасное место, требующее проследования с уменьшенной скоростью;  на остальных станционных железнодорожных путях - разрешается проследование сигнала со скоростью, указанной в предупреждении на поезд, а при его отсутствии - на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - со скоростью не более 15 км/ч.  Обратная сторона квадратного щита (зеленого цвета) (рисунок 78) на перегоне и на главном железнодорожном пути железнодорожной станции отменяет скоростные ограничения, связанные с опасным местом, и разрешает повышение скорости до установленной после проследования опасного места всем составом. | |
| 36. Всякое препятствие для движения поездов на перегоне должно быть ограждено сигналами остановки независимо от того, ожидается поезд или нет.  Места производства работ на перегоне, требующие остановки поездов, ограждаются так же, как и препятствия.  Препятствия на перегоне ограждаются с обеих сторон на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - 15 м от границ ограждаемого участка переносными красными сигналами. На железнодорожных путях общего пользования от этих сигналов на расстоянии Б, указанном в графе 4 [таблицы 1](#Par4102), в зависимости от руководящего спуска и максимальной допускаемой скорости движения поездов на перегоне, укладывается по три петарды и на расстоянии 200 м от первой, ближней к месту работ петарды, в направлении от места работ, а на железнодорожных путях необщего пользования на расстоянии "Т" устанавливаются переносные сигналы уменьшения скорости.  На железнодорожных путях необщего пользования при движении вагонами вперед расстояние установки переносных сигналов увеличивается на длину поезда, обращающегося на конкретном участке.  Схемы ограждения препятствий и мест производства работ на железнодорожных путях общего пользования на однопутном участке приведены на [рис. 79](#Par4210), на одном из железнодорожных путей двухпутного участка - на [рис. 80](#Par4214), на обоих железнодорожных путях двухпутного участка - на [рис. 81](#Par4218), а на железнодорожных путях необщего пользования - соответственно на [рис. 82](#Par4222), [83](#Par4226), [84](#Par4230).  На железнодорожных путях общего пользования переносные сигналы уменьшения скорости и петарды должны находиться под охраной сигналистов, стоящих с ручными красными сигналами в 20 м от первой петарды, а на железнодорожных путях необщего пользования - от сигналов уменьшения скорости в сторону места работ (места препятствия). Переносные красные сигналы должны находиться под наблюдением руководителя работ.  При производстве работ развернутым фронтом (более 200 м) места работ ограждаются в порядке, указанном на [рис. 85](#Par4237). На железнодорожных путях общего пользования переносные красные сигналы, установленные на расстоянии 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - 15 м от границ участка, требующего ограждения, должны находиться под охраной стоящих около них сигналистов с ручными красными сигналами.  Если место препятствия или производства работ на перегоне находится вблизи железнодорожной станции и оградить это место в установленном порядке невозможно, то со стороны перегона оно ограждается так, как указано в настоящем пункте, а со стороны железнодорожной станции переносной красный сигнал устанавливается на оси железнодорожного пути против входного светофора (или сигнального знака "Граница станции"). При этом на железнодорожных путях общего пользования с укладкой трех петард, охраняемых сигналистом [(рис. 86)](#Par4243), а для железнодорожных путей необщего пользования без укладки петард [(рис. 87)](#Par4250).  Если место препятствия или производства работ расположено на расстоянии менее 60 м от входного светофора (или сигнального знака "Граница станции"), то петарды со стороны железнодорожной станции не укладываются, а на железнодорожных путях необщего пользования не устанавливаются переносные сигналы уменьшения скорости. Схема ограждения препятствия перед входным светофором на железнодорожных путях общего пользования приведена на [рис. 86](#Par4243), а на железнодорожных путях необщего пользования - на [рис. 87](#Par4250).  На железнодорожных путях необщего пользования место препятствия для производства работ на перегонах, требующее следования поездов с уменьшенной скоростью, ограждается на расстоянии "Т" от границ ограждаемого участка переносными сигналами уменьшения скорости.  Схема установки сигнала уменьшения скорости на однопутном перегоне приведена на [рис. 88](#Par4254), на одном из железнодорожных путей двухпутного перегона - на [рис. 89](#Par4258), на обоих железнодорожных путях двухпутного перегона - на [рис. 90](#Par4262).  При подходе поезда к переносному желтому сигналу машинист обязан подать один длинный свисток локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, а при подходе к сигналисту с ручным красным сигналом подать сигнал остановки и принять меры к немедленной остановке поезда, чтобы остановиться, не проезжая переносного красного сигнала.  Сигналисты для отличия от других работников железнодорожного транспорта должны носить головной убор с верхом желтого цвета.  Места препятствий для движения поездов и места производства работ на многопутных перегонах ограждаются в соответствии с порядком, установленным владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. | 44. Препятствия для движения поездов на перегоне ограждаются сигналами остановки.  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 железнодорожного пути, контактной сети и соблюдения габарита.  Места производства работ на перегоне, требующие остановки поездов, ограждаются так же, как и препятствия.  Руководитель работ для установки и охраны переносных сигналов, ограждающих место производства работ на железнодорожном пути, предупреждения работающих на железнодорожных путях о приближении железнодорожного подвижного состава назначает работников (далее - сигналист), прошедших проверку знаний в соответствии с требованиями [пункта 11](#Par120) главы II Правил.  На участках, оборудованных автоматизированной системой ограждения места производства работ, сигналисты выставляются в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).  При производстве работ на железнодорожном пути, а также в местах с ограниченной видимостью сигналов и на участках с интенсивным движением поездов руководитель работ устанавливает связь (телефонную или по радио) с сигналистами. Сигналисты и руководители работ обеспечиваются носимыми радиостанциями.  Запрещается производство работ при отсутствии связи между руководителем работ и сигналистами.  Препятствия на перегоне ограждаются с обеих сторон на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - не менее 15 м от границ ограждаемого участка переносными красными сигналами. На железнодорожных путях общего пользования от этих сигналов на расстоянии Б, указанном в [графе 4](#Par2092) таблицы 1, укладывается по три петарды и на расстоянии не менее 200 м от ближней к месту работ петарды, в направлении от места работ, а на железнодорожных путях необщего пользования на расстоянии "Т" устанавливаются переносные сигналы уменьшения скорости. Данные сигнальные знаки дополняются предупредительным сигнальным знаком "С" о подаче свистка в случаях, предусмотренных настоящей Инструкцией.  На железнодорожных путях необщего пользования при движении вагонами вперед расстояние установки переносных сигналов увеличивается на длину поезда, обращающегося на конкретном участке.  Схемы ограждения препятствий и мест производства работ на железнодорожных путях общего пользования на однопутном участке приведены на рисунке 79, на одном из железнодорожных путей двухпутного участка - на [рисунке 80](#Par2205), на обоих железнодорожных путях двухпутного участка - на [рисунке 81](#Par2209), а на железнодорожных путях необщего пользования - соответственно на [рисунках 82](#Par2213) - [84](#Par2221).  На железнодорожных путях общего пользования переносные сигналы уменьшения скорости и петарды устанавливаются сигналистами и находятся под их охраной. Сигналисты располагаются с ручными красными сигналами на расстоянии от 20 до 25 м от первой петарды, а на железнодорожных путях необщего пользования - от сигналов уменьшения скорости в сторону места работ (места препятствия). Ответственным за размещение и снятие переносных красных сигналов является руководитель работ.  При производстве работ развернутым фронтом (более 200 м) места работ ограждаются в соответствии с рисунком 85. На железнодорожных путях общего пользования переносные красные сигналы, установленные на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - не менее 15 м от границ участка, требующего ограждения, устанавливаются сигналистами и находятся под их охраной. Сигналисты располагаются около них с ручными красными сигналами.  Если место препятствия или место производства работ на железнодорожных путях общего пользования на перегоне со стороны железнодорожной станции находится на расстоянии менее суммы расстояний Б и 250 м от входного светофора железнодорожной станции или сигнального знака "Граница станции", то для ограждения со стороны железнодорожной станции устанавливается переносной красный сигнал на оси железнодорожного пути напротив входного светофора железнодорожной станции или сигнального знака "Граница станции" и укладываются три петарды, охраняемые сигналистом в соответствии со схемами, приведенными на рисунках 86, [86а](#Par2238).  Если место препятствия или производства работ на железнодорожных путях общего пользования на перегоне со стороны железнодорожной станции расположено на расстоянии менее 60 м от входного светофора железнодорожной станции или сигнального знака "Граница станции", то петарды со стороны железнодорожной станции не укладываются (рисунок 86б).  Если место препятствия или место производства работ на железнодорожных путях необщего пользования на перегоне со стороны железнодорожной станции находится на расстоянии менее суммы расстояний "Т" и 15 м от входного светофора железнодорожной станции или сигнального знака "Граница станции", то для ограждения со стороны железнодорожной станции устанавливается переносной красный сигнал на оси железнодорожного пути напротив входного светофора железнодорожной станции или сигнального знака "Граница станции" в соответствии со схемой, приведенной на рисунке 87.  Если после снятия сигналов остановки по месту препятствия (работ) поезда пропускаются с уменьшением скорости, то со стороны перегона оно ограждается в соответствии с [пунктами 44](#Par2186) - [48](#Par2307) настоящей Инструкции, а со стороны станции напротив остряков выходной стрелки и напротив входного сигнала устанавливаются переносные желтые сигналы и на расстоянии не менее 50 м от места работ - сигнальные знаки "Начало опасного места" и "Конец опасного места" [(рисунок 93)](#Par2327). Если расстояние от места работ до границы станции составляет менее 50 м, сигнальный знак "Начало опасного места" устанавливается напротив знака "Граница станции".  На железнодорожных путях необщего пользования место препятствия для производства работ на перегонах, требующее следования поездов с уменьшенной скоростью, ограждается на расстоянии "Т" от границ ограждаемого участка переносными сигналами уменьшения скорости.  Схема установки сигнала уменьшения скорости на однопутном перегоне приведена на рисунке 88, на одном из железнодорожных путей двухпутного перегона - на [рисунке 89](#Par2262), на обоих железнодорожных путях двухпутного перегона - на [рисунке 90](#Par2266).  При подходе поезда к переносному желтому сигналу машинист подает один длинный свисток локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава, а при подходе к сигналисту с ручным красным сигналом подает сигнал остановки и принимает меры к немедленной остановке поезда, чтобы остановиться, не проезжая переносного красного сигнала.  Сигналисты для отличия от других работников железнодорожного транспорта должны носить головной убор с верхом желтого цвета.  Места препятствий для движения поездов и места производства работ, требующие остановки поездов на многопутном участке перегона, ограждаются в соответствии со схемами, приведенными на рисунках [90а](#Par2278), [90б](#Par2282), [90в](#Par2286). При этом сигналисты должны находиться на обочине или в междупутье, если его ширина не менее 6 м, а при ширине междупутья менее 6 м сигналисты должны находиться на обочине. В случае подхода поезда по крайнему пути, у которого стоит сигналист, и отсутствия на этом пути препятствия сигналист встречает поезд со свернутым желтым флагом.  На перегонах, где расстояние от переносных красных сигналов до первой, ближайшей к месту работ петарды установлено более 1200 м, а также при ограниченной <26> или недостаточной <27> видимости, в случае отсутствия устойчивой двусторонней радиосвязи, кроме сигналистов, охраняющих петарды, выставляются дополнительные сигналисты, в обязанности которых входит повторение сигналов руководителя работ и основных сигналистов. | |
| 37. При внезапном возникновении препятствия на перегоне и отсутствии необходимых переносных сигналов следует немедленно на месте препятствия установить сигнал остановки [(рис. 91)](#Par4271): днем - красный флаг, ночью - фонарь с красным огнем и с обеих сторон на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии Б, указанном в графе 4 [таблицы 1](#Par4102), в зависимости от руководящего спуска и максимальной допускаемой скорости движения поездов на перегоне уложить по три петарды, а на железнодорожных путях необщего пользования установить сигнал остановки со стороны ожидаемого поезда - на расстоянии "Т".  Петарды должны охраняться работниками подразделений владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, которые обязаны стоять с ручными красными сигналами на расстоянии 20 м от первой петарды в сторону места препятствия.  Сигналы устанавливаются в первую очередь со стороны ожидаемого поезда. На однопутных участках, если неизвестно с какой стороны ожидается поезд, сигналы устанавливаются в первую очередь со стороны спуска к ограждаемому месту, а на площадке - со стороны кривой или выемки.  Детальный порядок действий работников при ограждении внезапно возникших препятствий определяется владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. | 45. При внезапном возникновении препятствия на перегоне и отсутствии необходимых переносных сигналов на месте препятствия немедленно устанавливается сигнал остановки (рисунок 91) в светлое время суток - красный флаг, в темное время суток - фонарь с красным огнем, а также с двух сторон на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии Б, указанном в [графе 4](#Par2092) таблицы 1, укладывается по три петарды, а на железнодорожных путях необщего пользования устанавливается сигнал остановки со стороны ожидаемого поезда - на расстоянии "Т".  Петарды охраняются работниками подразделений владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, в обязанности которых входит нахождение с ручными красными сигналами на расстоянии от 20 до 25 м от первой петарды в сторону места препятствия.  В первую очередь сигналы устанавливаются со стороны ожидаемого поезда. На однопутных участках, если неизвестно с какой стороны ожидается поезд, сигналы устанавливаются со стороны спуска к ограждаемому месту, а на площадке - со стороны кривой или выемки.  Дополнительные действия работников при ограждении внезапно возникших препятствий определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). | |
| 38. Места, через которые поезда могут проходить только с проводником (со скоростью менее 15 км/ч), а также сплетения железнодорожных путей на двухпутных участках в одном уровне ограждаются как место препятствия для движения, но без укладки петард. Об установке этих сигналов на поезда выдаются письменные предупреждения.  При необходимости пропустить с проводником поезд, на который не выдано предупреждение, укладка петард обязательна.  Если пропуск поездов с проводником устанавливается на продолжительное время, то переносные красные сигналы допускается заменять светофорами прикрытия, оставляемыми в закрытом положении, с установкой впереди них предупредительных светофоров [(рис. 92)](#Par4282).Места установки светофоров прикрытия определяются владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  При открытии с обеих сторон ограждаемого места путевых постов движение поездов между этими постами производится по одному из применяемых средств сигнализации и связи без проводника. В отдельных случаях при этом для наблюдения за следованием поезда по огражденному месту с установленной скоростью может назначаться и проводник. | 46. Места, через которые поезда проходят только с проводником (со скоростью менее 15 км/ч), а также сплетения железнодорожных путей на двухпутных участках в одном уровне ограждаются для движения как место препятствия, но без укладки петард. Об установке таких сигналов ограждения на поезда необходимо выдавать письменные предупреждения на бланке ДУ-61, рекомендуемый образец которого приведен в приложении N 27 к Инструкции.  При пропуске поезда с проводником, на который не выдано предупреждение, укладка петард обязательна.  Переносные красные сигналы могут заменяться светофорами прикрытия, оставляемыми в закрытом положении, с установкой впереди них предупредительных светофоров (рисунок 92) в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).  При открытии с обеих сторон ограждаемого места путевых постов движение поездов между этими постами производится по одному из применяемых средств интервального регулирования движения поездов без проводника. Для наблюдения за следованием поезда по огражденному месту с установленной скоростью назначается проводник в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования. | |
| 39. Петарды во всех случаях укладываются в количестве трех штук: две на правом рельсе железнодорожного пути по ходу поезда и одна на левом [(рис. 91)](#Par4271). Расстояние между петардами должно быть по 20 м. | 47. Петарды во всех случаях укладываются в количестве трех штук: две на правом рельсе железнодорожного пути по ходу поезда и одна на левом [(рисунок 91)](#Par2292). Расстояние между петардами должно быть от 20 до 25 м. | |
| 40. Переносные сигналы уменьшения скорости и сигнальные знаки "Начало опасного места" и "Конец опасного места" устанавливаются на железнодорожных путях общего пользования по схемам, указанным на [рис. 70](#Par4156), [71](#Par4160), [72](#Par4164), а на железнодорожных путях необщего пользования - на [рис. 73](#Par4168), [74](#Par4172), [75](#Par4176).  Если место, требующее уменьшения скорости на перегоне, расположено вблизи железнодорожной станции и оградить его в установленном порядке невозможно, то со стороны перегона оно ограждается так, как указано в настоящем пункте, а со стороны железнодорожной станции на железнодорожных путях общего пользования - в порядке, указанном на [рис. 93](#Par4292), а на железнодорожных путях необщего пользования - на [рис. 94](#Par4296).  При подходе к переносному желтому сигналу машинист локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава обязан подать один длинный свисток и вести поезд так, чтобы проследовать место, огражденное переносными сигнальными знаками "Начало опасного места" [(рис. 95)](#Par4303) и "Конец опасного места" [(рис. 96)](#Par4307), со скоростью, указанной в предупреждении, а при отсутствии предупреждения на железнодорожных путях общего пользования - со скоростью не более 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч.  Сигнальный знак "Конец опасного места" помещается на обратной стороне знака "Начало опасного места".  Переносные сигналы уменьшения скорости и сигнальные знаки "Начало опасного места" и "Конец опасного места" на станционных железнодорожных путях и многопутных перегонах могут применяться с укороченными шестами. | 48. Переносные сигналы уменьшения скорости и сигнальные знаки "Начало опасного места" и "Конец опасного места" устанавливаются на железнодорожных путях общего пользования по схемам, указанным на [рисунках 70](#Par2135) - [72](#Par2143), а на железнодорожных путях необщего пользования - на [рисунках 73](#Par2147) - [75](#Par2155).  Места производства работ на перегонах, требующие следования поездов с уменьшенной скоростью, ограждаются с обеих сторон на расстоянии не менее 50 м от границ участка работы переносными сигнальными знаками "Начало опасного места" и "Конец опасного места". От этих сигнальных знаков на расстоянии А ([рисунки 73](#Par2147) - [75](#Par2155)) устанавливаются переносные сигналы уменьшения скорости.  Места производства работ, требующие уменьшения скорости движения поездов, на многопутных участках ограждаются в соответствии со схемами, приведенными на [рисунках 92а](#Par2315), [92б](#Par2319), [92в](#Par2323).  Во всех случаях ограждения мест препятствий или мест производства работ на многопутных участках сигналы и сигнальные знаки, относящиеся к средним путям, устанавливаются на междупутье шириной 5 м и более, с правой стороны по направлению движения к месту работ (при невозможности установки сигналов и сигнальных знаков в данных условиях с правой стороны, допускается установка их с левой стороны по направлению движения), а сигналы и сигнальные знаки, относящиеся к крайним путям, устанавливаются на ближайшей обочине с одной стороны пути.  Если место, требующее уменьшения скорости, расположено на перегоне на расстоянии менее А от знака "Граница станции", то со стороны перегона оно ограждается в соответствии со схемами, приведенными на [рисунках 70](#Par2135) - [75](#Par2155), 92а, [92б](#Par2319), [92в](#Par2323), а со стороны железнодорожной станции на железнодорожных путях общего пользования - на [рисунке 93](#Par2327), и на железнодорожных путях необщего пользования - на [рисунке 94](#Par2331).  При подходе к переносному желтому сигналу машинист локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава подает один длинный свисток и ведет поезд так, чтобы проследовать место, огражденное переносными сигнальными знаками "Начало опасного места" (рисунок 95) и "Конец опасного места" [(рисунок 96)](#Par2341), со скоростью, указанной в предупреждении, а при отсутствии предупреждения на железнодорожных путях общего пользования - со скоростью не более 25 км/ч и на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч.  Сигнальный знак "Конец опасного места" размещается на обратной стороне знака "Начало опасного места".  Переносные сигналы уменьшения скорости и сигнальные знаки "Начало опасного места" и "Конец опасного места" с укороченными шестами применяются на станционных железнодорожных путях и многопутных перегонах в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожного пути необщего пользования).  При пропуске поездов по месту производства работ с уменьшением скорости после снятия сигналов остановки переносные желтые сигналы оставляются на своих местах и дополнительно на расстоянии не менее 50 м от границы участка работ с правой стороны по направлению движения устанавливаются переносные сигнальные знаки "Начало опасного места" и "Конец опасного места". Знаки устанавливаются таким образом, чтобы сторона знака "Начало опасного места" была обращена в сторону приближающегося поезда, а сторона знака "Конец опасного места" - в сторону места работ. Сигналист, охраняющий петарды, после снятия их встречает поезд с развернутым желтым флагом, а сигналист, охранявший петарды с другой стороны от места работ, встречает поезд, следующий от места работ, со свернутым желтым флагом.  При развернутом фронте работ (более 200 м) сигналисты у переносных красных сигналов, установленных на расстоянии не менее 50 м от места работ, в случае, когда по месту работ поезда должны пропускаться с уменьшением скорости, после снятия красных сигналов встречают поезд с развернутым желтым флагом.  При пропуске поездов по месту работ без уменьшения скорости сигнальные знаки "Начало опасного места" и "Конец опасного места" не устанавливаются. После снятия петард, сигналисты встречают поезд со свернутым желтым флагом.  Переносные сигналы уменьшения скорости устанавливаются с обеих сторон места работ с правой стороны железнодорожного пути по направлению движения на расстоянии не ближе 3100 мм от оси крайнего пути на шестах высотой не менее 3 м.  Сигнальные знаки "Начало опасного места" и "Конец опасного места" устанавливаются на расстоянии не менее 50 м от границ места работ с обеих его сторон с правой стороны железнодорожного пути по направлению движения на расстоянии не ближе 3100 мм от оси крайнего пути на шестах высотой не менее 3 м.  Сигналы уменьшения скорости и сигнальные знаки "Начало опасного места" и "Конец опасного места" на трех-, многопутных участках и в пределах станции, а также сигнальные знаки "С" на трех- и многопутных участках устанавливаются:  при ширине междупутья менее 5,45 м - на шестах высотой не менее 1,2 м (карликовый переносной сигнал или сигнальный знак);  при ширине междупутья 5,45 м и более - на шестах высотой не менее 3 м. | |
| 41. Места производства работ на железнодорожном пути, не требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, но требующие предупреждения работающих о приближении поезда, ограждаются переносными сигнальными знаками "С" - подача свистка, которые устанавливаются у железнодорожного пути, где производятся работы, а также у каждого смежного главного железнодорожного пути. Расстановка сигнальных знаков "С" показана на [рис. 97](#Par4316), где для железнодорожных путей необщего пользования расстояние от места работ до сигнального знака "С" равно расстоянию "Т".  Переносные сигнальные знаки "С" устанавливаются таким же порядком у смежных главных железнодорожных путей и при производстве работ, огражденных сигналами остановки ([рис. 80](#Par4214), [86](#Par4243) - [90](#Par4262)) или сигналами уменьшения скорости.  На перегонах, где обращаются поезда со скоростью более 120 км/ч, переносные сигнальные знаки "С" устанавливаются на расстоянии 800 - 1500 м от границ участка работ. | 49. Места производства работ на железнодорожном пути, не требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, но требующие предупреждения работающих о приближении поезда, ограждаются переносными сигнальными знаками "С" (подача свистка), которые устанавливаются у железнодорожного пути, где производятся работы, а также у каждого смежного главного железнодорожного пути.  Расстановка сигнальных знаков "С" выполняется в соответствии с [рисунком 97](#Par2360), где для железнодорожных путей необщего пользования расстояние от места работ до сигнального знака "С" равно расстоянию "Т".  Переносные сигнальные знаки "С" устанавливаются в соответствии с требованиями настоящего пункта у смежных главных железнодорожных путей и при производстве работ на местах, огражденных сигналами остановки ([рисунки 80](#Par2205), [86](#Par2234) - [90](#Par2266)) или сигналами уменьшения скорости.  На перегонах, где обращаются поезда со скоростью более 120 км/ч, переносные сигнальные знаки "С" устанавливаются на расстоянии от 800 до 1500 м от границ участка работ. | |
| 42. Всякое препятствие для движения по станционным железнодорожным путям и стрелочным переводам должно быть ограждено сигналами остановки независимо от того, ожидается поезд (маневровый состав) или нет.  При ограждении на станционном железнодорожном пути места препятствия или производства работ сигналами остановки все ведущие к этому месту стрелки устанавливаются в такое положение, чтобы на него не мог выехать железнодорожный подвижной состав, и запираются или зашиваются костылями. На месте препятствия или производства работ на оси железнодорожного пути устанавливается переносной красный сигнал [(рис. 98)](#Par4324).  Если какие-либо из этих стрелок направлены остряками в сторону места препятствия или производства работ и не дают возможности изолировать железнодорожный путь, такое место с обеих сторон ограждается переносными красными сигналами, устанавливаемыми на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - 15 м от границ места препятствия или производства работ [(рис. 99)](#Par4328). В том случае, когда остряки стрелок на железнодорожных путях общего пользования расположены ближе чем на 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - ближе чем на 15 м от места препятствия или производства работ, между остряками каждой такой стрелки устанавливается переносной красный сигнал [(рис. 100)](#Par4332).  При ограждении переносными красными сигналами места препятствия или производства работ на стрелочном переводе сигналы устанавливаются:  со стороны крестовины - против предельного столбика на оси каждого из сходящихся железнодорожных путей;  с противоположной стороны на железнодорожных путях общего пользования - в 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - в 15 м от остряка стрелки [(рис. 101)](#Par4338).  Если вблизи от стрелочного перевода, подлежащего ограждению, расположена другая стрелка, которую можно поставить в такое положение, что на стрелочный перевод, где имеется препятствие, не может выехать железнодорожный подвижной состав, то стрелка в таком положении запирается или зашивается. В этом случае переносной красный сигнал со стороны такой изолирующей стрелки не ставится [(рис. 102)](#Par4344).  Когда стрелку в указанное положение поставить нельзя, то на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - 15 м от места препятствия или производства работ в направлении к этой стрелке устанавливается переносной красный сигнал [(рис. 101)](#Par4338).  Если место препятствия или производства работ находится на входной стрелке, то со стороны перегона оно ограждается закрытым входным сигналом, а со стороны железнодорожной станции - переносными красными сигналами, устанавливаемыми на оси каждого из сходящихся железнодорожных путей против предельного столбика [(рис. 103)](#Par4351).  Когда место препятствия или производства работ находится между входной стрелкой и входным сигналом, то со стороны перегона оно ограждается закрытым входным сигналом, а со стороны железнодорожной станции - переносным красным сигналом, установленным между остряками входной стрелки [(рис. 104)](#Par4357).  Дежурный стрелочного поста, обнаруживший препятствие на стрелочном переводе, должен немедленно установить один переносной красный сигнал на месте препятствия (до начала работ по ремонту) и доложить об этом дежурному по железнодорожной станции. | 50. При ограждении на станционном железнодорожном пути места препятствия или производства работ сигналами остановки все ведущие к этому месту стрелки устанавливаются в такое положение, чтобы исключить выезд на место препятствия железнодорожного подвижного состава, и запираются <28>, или их остряки (подвижные сердечники крестовин) механически закрепляются костылями (зашиваются). На месте препятствия или производства работ на оси железнодорожного пути устанавливается переносной красный сигнал (рисунок 98).  При направленности остряков стрелок, ведущих к месту препятствия и не изолирующих железнодорожный путь, в сторону места препятствия или производства работ, место препятствия с двух сторон ограждается переносными красными сигналами, устанавливаемыми на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - не менее 15 м от границ места препятствия или производства работ (рисунок 99). В том случае, когда остряки стрелок на железнодорожных путях общего пользования расположены ближе чем на 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - ближе чем на 15 м от места препятствия или производства работ, между остряками каждой такой стрелки устанавливается переносной красный сигнал [(рисунок 100)](#Par2378).  При ограждении переносными красными сигналами места препятствия или производства работ на стрелочном переводе сигналы устанавливаются:  со стороны крестовины - напротив предельного столбика на оси каждого из сходящихся железнодорожных путей;  с противоположной стороны на железнодорожных путях общего пользования - на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - не менее 15 м от остряка стрелки (рисунок 101).  Если вблизи от стрелочного перевода, подлежащего ограждению, расположен второй стрелочный перевод, позволяющий исключить выезд железнодорожного подвижного состава на стрелочный перевод, где имеется препятствие, то второй стрелочный перевод устанавливается в такое же положение и запирается или зашивается. В этом случае переносной красный сигнал со стороны второй изолирующей стрелки не ставится (рисунок 102).  Когда второй стрелочный перевод нельзя установить в положение, позволяющее исключить выезд железнодорожного подвижного состава на стрелочный перевод, где имеется препятствие, то на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - не менее 15 м от места препятствия или производства работ, в направлении к этой стрелке устанавливается переносной красный сигнал [(рисунок 101)](#Par2386).  Если место препятствия или производства работ находится на входной стрелке, то со стороны перегона оно ограждается закрытым входным светофором, а со стороны железнодорожной станции - переносными красными сигналами, устанавливаемыми на оси каждого из сходящихся железнодорожных путей напротив предельного столбика (рисунок 103).  Если место препятствия или производства работ, требующее остановки поезда, находится на выходной стрелке двухпутного участка, то со стороны перегона оно ограждается по правильному железнодорожному пути закрытым входным светофором, по неправильному железнодорожному пути - переносным красным сигналом, устанавливаемым в створе с сигнальным знаком "Граница станции", со стороны железнодорожной станции - переносными красными сигналами, устанавливаемыми на оси каждого из сходящихся железнодорожных путей напротив предельного столбика. Спаренный стрелочный перевод запирается или зашивается по направлению, исключающему выезд железнодорожного подвижного состава на место работ (рисунок 103а).  Если место препятствия или производства работ находится между входной стрелкой и входным светофором, оно ограждается со стороны перегона закрытым входным светофором, а со стороны железнодорожной станции - переносным красным сигналом, установленным между остряками входной стрелки (рисунок 104).  Если место препятствия или производства работ на железнодорожной станции, требующее остановки поезда, находится между выходной стрелкой и сигнальным знаком "Граница станции", оно ограждается со стороны перегона по правильному железнодорожному пути закрытым входным светофором, по неправильному железнодорожному пути - переносным красным сигналом, устанавливаемым в створе с сигнальным знаком "Граница станции", а со стороны железнодорожной станции - переносным красным сигналом, установленным между остряками входной стрелки (рисунок 104а).  Дежурный стрелочного поста, обнаруживший препятствие на стрелочном переводе, должен немедленно установить один переносной красный сигнал на месте препятствия (до начала работ по ремонту) и доложить об этом дежурному по железнодорожной станции. | |
| 43. Место, требующее уменьшения скорости, расположенное на главном железнодорожном пути железнодорожной станции, ограждается переносными сигналами уменьшения скорости и сигнальными знаками "Начало опасного места" и "Конец опасного места", как показано на [рис. 105](#Par4364) и [106](#Par4368).  Если место, требующее уменьшения скорости, расположено на остальных станционных железнодорожных путях, то оно ограждается только переносными сигналами уменьшения скорости. Порядок установки этих сигналов указан на [рис. 107](#Par4375).  На железнодорожных станциях железнодорожных путей необщего пользования, не оборудованных устройствами электрической централизации стрелок и светофоров, в случае остановки поезда в горловине железнодорожной станции и отсутствии прохода (установленного расстояния между осями станционных железнодорожных путей) по смежным железнодорожным путям, все выходы с этих железнодорожных путей ограждаются сигналами остановки [(рис. 108)](#Par4379). | 51. Место, требующее уменьшения скорости, расположенное на главном железнодорожном пути железнодорожной станции, ограждается переносными сигналами уменьшения скорости и сигнальными знаками "Начало опасного места" и "Конец опасного места", в соответствии с рисунками 105 и [106](#Par2428).  Место, требующее уменьшения скорости, расположенное на стрелочном переводе, расположенном на главном железнодорожном пути железнодорожной станции, ограждается переносными сигналами уменьшения скорости и сигнальными знаками "Начало опасного места" и "Конец опасного места", в соответствии с рисунком 106а.  Если место, требующее уменьшения скорости, расположено не на главных станционных железнодорожных путях, то оно ограждается только переносными сигналами уменьшения скорости в соответствии с рисунком 107.  На железнодорожных станциях железнодорожных путей необщего пользования, не оборудованных устройствами электрической централизации стрелок и светофоров, в случае остановки поезда в горловине железнодорожной станции и отсутствия прохода по смежным железнодорожным путям, все выходы с этих железнодорожных путей ограждаются сигналами остановки (рисунок 108). | |
| 44. Вагоны, ремонтируемые на станционных железнодорожных путях, и вагоны с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами), пассажирские вагоны, стоящие на отдельных железнодорожных путях, ограждаются переносными красными сигналами, устанавливаемыми на железнодорожных путях общего пользования на оси железнодорожного пути на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - не менее 15 м (на сквозных железнодорожных путях - с обеих сторон, а на тупиковых железнодорожных путях - со стороны стрелочного перевода).  Если в этом случае крайний вагон на железнодорожных путях общего пользования находится от предельного столбика менее чем на 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - менее 15 м, то переносной красный сигнал с этой стороны устанавливается на оси железнодорожного пути против предельного столбика.  На железнодорожных станциях железнодорожных путей необщего пользования, оборудованных устройствами электрической централизации стрелок и светофоров, железнодорожные пути, на которых производится очистка вагонов, устранение коммерческих неисправностей, безотцепочный ремонт и техническое обслуживание вагонов оборудуются устройствами ограждения, исключающими въезд железнодорожного подвижного состава.  При техническом обслуживании и ремонте вагонов могут применяться устройства и централизованного ограждения составов, при этом порядок ограждения составов или отдельных групп вагонов при их техническом обслуживании и ремонте в зависимости от местных условий устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. | 52. Вагоны, ремонтируемые на станционных железнодорожных путях, и вагоны с опасными грузами класса 1 (взрывчатые материалы), стоящие на отдельных железнодорожных путях, ограждаются переносными красными сигналами, устанавливаемыми на железнодорожных путях общего пользования на оси железнодорожного пути на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - не менее 15 м (на сквозных железнодорожных путях - с обеих сторон, а на тупиковых железнодорожных путях - со стороны стрелочного перевода).  При нахождении крайнего вагона на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии менее 50 м от предельного столбика, а на железнодорожных путях необщего пользования - менее 15 м, переносной красный сигнал с этой стороны устанавливается на оси железнодорожного пути напротив предельного столбика.  Устройства централизованного ограждения составов применяются при техническом обслуживании и ремонте вагонов в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования). | |
|  | 53. На железнодорожных путях общего и необщего пользования места проведения погрузочно-разгрузочных работ и промывки вагонов ограждаются переносными красными сигналами, установленными на расстоянии не менее 10 м от крайнего вагона (на сквозных железнодорожных путях - с обеих сторон, а на тупиковых железнодорожных путях - со стороны стрелочного перевода).  При нахождении крайнего вагона на местах проведения погрузочно-разгрузочных работ и промывки вагонов на расстоянии менее 10 м от предельного столбика, переносной красный сигнал с этой стороны устанавливается на оси железнодорожного пути напротив предельного столбика. | |
| 45. При вынужденной остановке на перегоне пассажирского поезда ограждение производит проводник последнего пассажирского вагона по указанию машиниста в случаях:  1) затребования восстановительного или пожарного поезда, а также вспомогательного локомотива, если помощь оказывается с хвоста;  2) если поезд был отправлен при перерыве действия всех средств сигнализации и связи по правильному железнодорожному пути на двухпутный перегон или однопутный перегон с извещением об отправлении за ним другого поезда.  Проводник последнего пассажирского вагона, ограждающий остановившийся поезд, должен привести в действие ручной тормоз, уложить на расстоянии 800 м от хвоста поезда петарды, после чего отойти от места уложенных петард обратно к поезду на 20 м и показывать ручной красный сигнал в сторону перегона [(рис. 109)](#Par4392).  При вынужденной остановке на перегоне других поездов они ограждаются в случаях, когда отправление было произведено в условиях перерыва действия всех средств сигнализации и связи по правильному железнодорожному пути на двухпутный перегон или однопутный перегон с выдачей извещения об отправлении за ним другого поезда. При этом ограждение производится помощником машиниста, который должен немедленно после остановки перейти в хвост поезда, проверить наличие поездного сигнала, внимательно наблюдать за перегоном и в случае появления следом идущего поезда принять меры к его остановке.  Если помощь остановившемуся поезду оказывается с головы, машинист ведущего локомотива при приближении восстановительного или пожарного поезда или вспомогательного локомотива должен подавать сигнал общей тревоги; ночью и днем при плохой видимости включить прожектор. | 54. При вынужденной остановке на перегоне пассажирского поезда ограждение должно производиться проводником последнего пассажирского вагона по указанию машиниста в случаях:  1) затребования восстановительного или пожарного поезда, а также вспомогательного локомотива, если помощь оказывается с хвоста поезда;  2) если поезд был отправлен при перерыве действия всех средств интервального регулирования движения поездов и связи по правильному железнодорожному пути на двухпутный перегон или однопутный перегон с извещением об отправлении за ним другого поезда.  Проводник последнего пассажирского вагона, ограждающий остановившийся поезд, приводит в действие ручной тормоз, укладывает на расстоянии не менее 800 м от хвоста поезда петарды, после чего отходит от места уложенных петард обратно к поезду на расстояние от 20 до 25 м и показывает ручной красный сигнал в сторону перегона (рисунок 109).  При вынужденной остановке на перегоне других поездов они ограждаются в случаях, когда отправление было произведено в условиях перерыва действия всех средств интервального регулирования движения поездов и связи по правильному железнодорожному пути на двухпутный перегон или однопутный перегон с выдачей извещения об отправлении за ним другого поезда. При этом ограждение производится помощником машиниста, который немедленно после остановки переходит в хвост поезда, проверяет наличие поездного сигнала, наблюдает за перегоном и в случае появления следом идущего поезда принимает меры к его остановке.  Если помощь остановившемуся поезду оказывается с головы, машинист ведущего локомотива при приближении восстановительного или пожарного поезда, или вспомогательного локомотива подает сигнал общей тревоги, при ограниченной или недостаточной видимости включает прожектор. | |
| 46. Проводник вагона, ограждающий хвост остановившегося на перегоне пассажирского поезда, возвращается к составу только после подхода и остановки восстановительного или пожарного поезда или вспомогательного локомотива или при передаче ограждения другому работнику, подошедшему к месту остановки пассажирского поезда.  Помощник машиниста, находящийся у хвоста поезда, отправленного при перерыве действия всех средств сигнализации и связи, возвращается на локомотив только после подхода и остановки следом идущего поезда или по сигналу машиниста, подаваемому свистком локомотива, если миновала надобность в ограждении. | 55. Проводник вагона, ограждающий хвост остановившегося на перегоне пассажирского поезда, возвращается к составу только после подхода и остановки восстановительного, или пожарного поезда, вспомогательного локомотива либо при передаче ограждения работнику, уполномоченному владельцем инфраструктуры (владельцем пути необщего пользования), подошедшему к месту остановки пассажирского поезда.  Помощник машиниста, находящийся у хвоста поезда, отправленного при перерыве действия всех средств интервального регулирования движения поездов и связи, возвращается на локомотив только после подхода и остановки следом идущего поезда или по сигналу машиниста, подаваемому свистком локомотива, после снятия ограждения. | |
| 47. На участках, оборудованных автоблокировкой, при остановке на перегоне пассажирского поезда проводник последнего пассажирского вагона обязан проверить видимость поездных сигналов, внимательно наблюдать за перегоном и в случае появления следом идущего поезда принять меры к его остановке. | 56. На участках, оборудованных автоблокировкой, при остановке на перегоне пассажирского поезда проводник последнего пассажирского вагона проверяет видимость поездных сигналов, наблюдает за перегоном и в случае появления следом идущего поезда принимает меры к его остановке. | |
| 48. При вынужденной остановке поезда на двухпутном или многопутном перегоне вследствие схода с рельсов, столкновения, развалившегося груза и т.п., когда требуется оградить место препятствия для движения поездов, возникшее на смежном железнодорожном пути, машинист должен подавать сигнал общей тревоги.  При этом в случае остановки пассажирского поезда ограждение производится со стороны головы поезда помощником машиниста, а с хвоста - проводником последнего пассажирского вагона укладкой петард на расстоянии 1000 м от головы и хвоста поезда, как указано на [рис. 110](#Par4404).  Кроме того, машинист пассажирского поезда сообщает о случившемся с использованием имеющихся средств связи диспетчеру поездному или дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, а также машинисту локомотива, следующего по смежному железнодорожному пути.  На железнодорожных путях необщего пользования, если поезд сопровождается составителем, ограждение места препятствия производится со стороны головы поезда - помощником машиниста, а с хвоста - составителем, которые отходят на расстояние "Т", и показывают ручной красный сигнал в сторону перегона соответственно с головы и хвоста поезда. Если поезд не сопровождается составителем, ограждение места препятствия на смежном железнодорожном пути производится помощником машиниста со стороны ожидаемого поезда на расстоянии "Т". В случае получения машинистом поезда сообщения об отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути, он должен свистком локомотива вызвать помощника машиниста для ограждения препятствия с противоположной стороны.  При остановке остальных поездов ограждение производится помощником машиниста укладкой петард на смежном железнодорожном пути со стороны ожидаемого по этому железнодорожному пути поезда на расстоянии 1000 м от места препятствия [(рис. 111)](#Par4414). Если голова поезда находится от места препятствия на расстоянии более 1000 м, петарды на смежном железнодорожном пути укладываются напротив локомотива. Если машинистом поезда будет получено сообщение о том, что по смежному железнодорожному пути отправлен поезд в неправильном направлении, он должен по радиосвязи или свистком локомотива вызвать помощника машиниста для укладки петард на таком же расстоянии от места препятствия с противоположной стороны, а на железнодорожных путях необщего пользования для ограждения препятствия с противоположной стороны.  На участках, где обращаются пассажирские поезда со скоростью свыше 120 км/ч, расстояния, на которые необходимо укладывать петарды, устанавливаются владельцем инфраструктуры.  После укладки петард помощник машиниста и проводник вагона должны отойти от места уложенных петард обратно к поезду на 20 м и показывать красный сигнал в сторону возможного приближения поезда. | 57. При вынужденной остановке поезда на двухпутном или многопутном перегоне вследствие схода с рельсов, столкновения, развалившегося груза и случаях, когда требуется оградить место препятствия для движения поездов, возникшее на смежном железнодорожном пути, машинист подает сигнал общей тревоги.  При этом в случае остановки пассажирского поезда ограждение производится укладкой петард на расстоянии не менее 1000 м от головы и хвоста поезда, как указано на [рисунке 110](#Par2482), со стороны головы поезда помощником машиниста, а с хвоста поезда - проводником последнего пассажирского вагона.  На железнодорожных путях необщего пользования, если поезд сопровождается составителем, ограждение места препятствия производится со стороны головы поезда - помощником машиниста, а с хвоста поезда - составителем, которые отходят на расстояние "Т" и показывают ручной красный сигнал в сторону перегона с головы и хвоста поезда соответственно. Если поезд не сопровождается составителем, ограждение места препятствия на смежном железнодорожном пути производится помощником машиниста со стороны ожидаемого поезда на расстоянии "Т". В случае получения машинистом поезда сообщения об отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути, он свистком локомотива вызывает помощника машиниста для ограждения препятствия с противоположной стороны.  При остановке других поездов ограждение производится помощником машиниста укладкой петард на смежном железнодорожном пути со стороны ожидаемого по этому железнодорожному пути поезда на расстоянии не менее 1000 м от места препятствия (рисунок 111). Если голова поезда находится на расстоянии более 1000 м от места препятствия, петарды на смежном железнодорожном пути укладываются напротив локомотива. Если машинистом поезда будет получено сообщение о том, что по смежному железнодорожному пути отправлен поезд по неправильному железнодорожному пути, он по радиосвязи или свистком локомотива вызывает помощника машиниста для укладки петард на таком же расстоянии от места препятствия с противоположной стороны, а на железнодорожных путях необщего пользования для ограждения препятствия - с противоположной стороны.  На участках, где обращаются пассажирские поезда со скоростью свыше 120 км/ч, расстояния укладки петард устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.  После укладки петард помощник машиниста и проводник вагона отходят от места уложенных петард обратно к поезду на расстояние от 20 до 25 м и показывают красный сигнал в сторону возможного приближения поезда. | |
| 49. К ограждению хвоста и головы поезда, имеющего вынужденную остановку на перегоне, а также мест препятствий для движения поездов на смежном железнодорожном пути двухпутного или многопутного перегона по распоряжению машиниста ведущего локомотива могут быть привлечены работники локомотивной бригады, проводники пассажирских вагонов, кондукторы.  К ограждению хвоста и головы поезда, имеющего вынужденную остановку на перегоне, а также мест препятствий для движения поездов на смежном железнодорожном пути двухпутного или многопутного перегона могут привлекаться и иные работники, установленные приказом соответственно владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.  При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом ограждение поезда при вынужденной остановке на перегоне производится начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и проводниками вагонов по указанию машиниста, передаваемому по радиосвязи.  При обслуживании локомотивов грузовых поездов одним машинистом ограждение поезда при вынужденной остановке на перегоне производится в соответствии с порядком, устанавливаемым владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. | 58. В случае вынужденной остановки поезда на перегоне для ограждения хвоста и головы поезда, а также мест препятствий для движения поездов на смежном железнодорожном пути двухпутного или многопутного перегона по распоряжению машиниста ведущего локомотива привлекаются работники локомотивной бригады, проводники пассажирских вагонов, кондукторы, иные работники в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  При обслуживании локомотивов пассажирских поездов машинистом без помощника машиниста ограждение поезда при вынужденной остановке на перегоне производится начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и проводниками вагонов по указанию машиниста, передаваемому по радиосвязи.  При обслуживании локомотивов грузовых поездов машинистом без помощника машиниста ограждение поезда при вынужденной остановке на перегоне производится в соответствии с порядком, устанавливаемым локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). | |
| V. Ручные сигналы на железнодорожном транспорте | | |
| 50. Ручными сигналами предъявляются требования:  1) красным развернутым флагом днем и красным огнем ручного фонаря ночью - стой! Движение запрещено [(рис. 112)](#Par4429).  При отсутствии днем красного флага, а ночью ручного фонаря с красным огнем сигналы остановки подаются:  днем - движением по кругу желтого флага, руки или какого-либо предмета;  ночью - движением по кругу фонаря с огнем любого цвета [(рис. 113)](#Par4433);  2) желтым развернутым флагом днем и желтым огнем ручного фонаря ночью - разрешается движение со скоростью, указанной в предупреждении или в распоряжении владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования, а при отсутствии этих указаний на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 25 км/ч, на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч [(рис. 114)](#Par4441).  Желтый огонь ручного фонаря может применяться только в пределах железнодорожных станций. При отсутствии ночью ручного фонаря с желтым огнем сигнал уменьшения скорости на железнодорожной станции может подаваться медленным движением вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рис. 115).  Сигнал уменьшения скорости на перегоне ночью во всех случаях должен подаваться только медленным движением вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем [(рис. 115)](#Par4445). | 59. Ручными сигналами предъявляются требования:  1) красным развернутым флагом в светлое время суток и красным огнем ручного фонаря темное время суток - движение запрещено (рисунок 112).  При отсутствии в светлое время суток красного флага, а в темное время суток ручного фонаря с красным огнем, сигналы остановки подаются [(рисунок 113)](#Par2511):  в светлое время суток - движением по кругу желтого флага, руки или какого-либо предмета;  в темное время суток - движением по кругу фонаря с огнем любого цвета;  2) желтым развернутым флагом в светлое время суток и желтым огнем ручного фонаря в темное время суток - разрешается движение со скоростью, указанной в предупреждении или в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), а при отсутствии этих указаний на железнодорожных путях общего пользования со скоростью - не более 25 км/ч, на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч (рисунок 114).  Желтый огонь ручного фонаря применяется только в пределах железнодорожных станций. При отсутствии в темное время суток ручного фонаря с желтым огнем сигнал уменьшения скорости на железнодорожной станции подается движением вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем [(рисунок 115)](#Par2524).  Сигнал уменьшения скорости на перегоне в темное время суток во всех случаях подается только движением вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рисунок 115). | |
| 51. При опробовании автотормозов подаются сигналы:  1) требование машинисту произвести пробное торможение (после устного предупреждения): днем - поднятой вертикально рукой, ночью - поднятым ручным фонарем с прозрачно-белым огнем [(рис. 116)](#Par4453). Машинист отвечает одним коротким свистком локомотива и приступает к торможению;  2) требование машинисту отпустить тормоза: днем - движениями руки перед собой по горизонтальной линии, ночью - такими же движениями ручного фонаря с прозрачно-белым огнем [(рис. 117)](#Par4457). Машинист отвечает двумя короткими свистками локомотива и отпускает тормоза.  Для передачи указания при опробовании автотормозов могут применяться радиосвязь или устройства двусторонней парковой связи. | 60. При опробовании автотормозов подаются сигналы:  1) требование машинисту произвести пробное торможение (после устного предупреждения): в светлое время суток - поднятой вертикально рукой, в темное время суток - поднятым ручным фонарем с прозрачно-белым огнем (рисунок 116). Машинист отвечает одним коротким <29> свистком локомотива и приступает к торможению;  2) требование машинисту отпустить тормоза: в светлое время суток - движениями руки перед собой по горизонтальной линии, в темное время суток - такими же движениями ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рисунок 117). Машинист отвечает двумя короткими свистками локомотива и отпускает тормоза.  Для передачи команды по опробованию автотормозов применяются средства радиосвязи или устройства двусторонней парковой связи в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования). | |
| 52. Дежурный по железнодорожной станции, где ему вменено в обязанность провожать поезда, при отправлении или проходе поезда по железнодорожной станции без остановки показывает: днем - поднятый вертикально в вытянутой руке ручной диск, окрашенный в белый цвет с черным окаймлением, или свернутый желтый флаг; ночью - поднятый ручной фонарь с зеленым огнем [(рис. 118)](#Par4464).  Это означает, что поезд может отправиться с железнодорожной станции (с железнодорожных путей, не имеющих выходных сигналов, при наличии соответствующего разрешения на занятие перегона) или следовать безостановочно со скоростью, установленной для прохода по железнодорожной станции. Указанный сигнал при следовании поезда без остановки показывается до прохода локомотива прибывающего поезда мимо дежурного по железнодорожной станции.  Для остановки поезда дежурный по железнодорожной станции, где ему вменено в обязанность встречать поезда, должен показывать: днем - ручной красный диск или развернутый красный флаг; ночью - красный огонь ручного фонаря [(рис. 119)](#Par4472).  Дежурный по железнодорожной станции встречает поезд, прибывающий на графиковую стоянку: днем - поднятый вертикально в вытянутой руке ручной диск, со световозвращающей пленкой белого цвета с черным окаймлением, или свернутый желтый флаг; ночью - поднятый ручной фонарь с белым огнем.  На железнодорожных станциях, где рабочее место дежурного по железнодорожной станции вынесено на стрелочный пост, дежурный по железнодорожной станции в случае приема поезда на боковой железнодорожный путь или с остановкой на железнодорожной станции (вне зависимости от расписания) показывает: днем - развернутый желтый флаг; ночью - желтый огонь ручного фонаря. | 61. Дежурный работник, где в соответствии с техническо-распорядительным актом железнодорожной станции или с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования на него возложена обязанность встречать и провожать поезда, при отправлении или проходе поезда по железнодорожной станции без остановки показывает [(рисунок 118)](#Par2548):  в светлое время суток - поднятый вертикально в вытянутой руке ручной диск, окрашенный в белый цвет с черным окаймлением, или свернутый желтый флаг;  в темное время суток - поднятый ручной фонарь с зеленым огнем.  Сигналы, приведенные в настоящем пункте, разрешают отправление поезда с железнодорожной станции (с железнодорожных путей, не имеющих выходных сигналов, по разрешению на занятие перегона) или следование безостановочно со скоростью, установленной для прохода по железнодорожной станции. Указанный сигнал при следовании поезда без остановки показывается до прохода локомотива прибывающего поезда мимо дежурного по железнодорожной станции.  Порядок встречи поездов, местонахождение работников определяются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).  Дежурный работник в месте, определенном встречать и провожать поезда техническо-распорядительным актом железнодорожной станции или локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, для остановки поезда показывает [(рисунок 119)](#Par2562):  в светлое время суток - ручной красный диск или развернутый красный флаг;  в темное время суток - красный огонь ручного фонаря.  Дежурный по железнодорожной станции встречает поезд, прибывающий на графиковую стоянку: в светлое время суток - поднятым вертикально в вытянутой руке ручным диском, со световозвращающей пленкой белого цвета с черным окаймлением, или свернутым желтым флагом; в темное время суток - поднятым ручным фонарем с белым огнем.  На железнодорожных станциях, где рабочее место дежурного по железнодорожной станции вынесено на стрелочный пост, дежурный по железнодорожной станции в случае приема поезда на боковой железнодорожный путь или с остановкой на железнодорожной станции показывает:  в светлое время суток - развернутый желтый флаг;  в темное время суток - желтый огонь ручного фонаря. | |
| 53. Сигналисты и дежурные стрелочных постов встречают поезда:  1) в случае пропуска по главному железнодорожному пути без остановки на железнодорожной станции: днем - со свернутым желтым флагом; ночью - с прозрачно-белым огнем ручного фонаря [(рис. 120)](#Par4484);  2) в случае приема поезда на боковой железнодорожный путь или с остановкой на железнодорожной станции: днем - с развернутым желтым флагом; ночью - с желтым огнем ручного фонаря [(рис. 121)](#Par4488). | 62. Сигналисты и дежурные стрелочных постов встречают поезда:  1) в случае пропуска по главному железнодорожному пути без остановки на железнодорожной станции [(рисунок 120)](#Par2571):  в светлое время суток - со свернутым желтым флагом;  в темное время суток - с прозрачно-белым огнем ручного фонаря;  2) в случае приема поезда на боковой железнодорожный путь или с остановкой на железнодорожной станции [(рисунок 121)](#Par2579):  в светлое время суток - с развернутым желтым флагом;  в темное время суток - с желтым огнем ручного фонаря. | |
| 54. Сигналисты и дежурные стрелочных постов провожают поезда, отправляющиеся с железнодорожных станций, во всех случаях со свернутым желтым флагом днем и прозрачно-белым огнем ручного фонаря ночью. | 63. Сигналисты и дежурные стрелочных постов провожают поезда, отправляющиеся с железнодорожных станций, во всех случаях со свернутым желтым флагом в светлое время суток и прозрачно-белым огнем ручного фонаря в темное время суток. | |
| 55. Сигнал остановки с поезда подается машинисту локомотива: днем - развернутым красным флагом; ночью - красным огнем ручного фонаря. | 64. Сигнал остановки с поезда подается машинисту локомотива:  в светлое время суток - развернутым красным флагом;  в темное время суток - красным огнем ручного фонаря. | |
| 56. При отправлении пассажирского поезда с железнодорожной станции после остановки проводники пассажирских вагонов с радиокупе (штабного) и хвостового (кроме случаев отправления поездов с тупиковых железнодорожных путей) должны показывать в сторону пассажирской платформы (до конца платформы): днем - свернутый желтый флаг; ночью - ручной фонарь с прозрачно-белым огнем.  Это указывает на благополучное следование пассажирского поезда. Проводники остальных вагонов при трогании поезда закрывают боковые двери вагона и наблюдают через тамбурное окно за возможной подачей сигналов при следовании вдоль пассажирской платформы.  При наличии в пассажирском поезде систем автоматического закрытия боковых дверей вагонов и системы контроля закрытого положения дверей проводники вагонов после автоматического закрытия дверей и начала движения поезда наблюдают через тамбурное окно за возможной подачей сигналов при следовании вдоль пассажирской платформы. | 65. При отправлении пассажирского поезда с железнодорожной станции после остановки проводники пассажирских вагонов закрывают боковые двери и наблюдают через тамбурное окно за подачей сигналов при следовании вдоль пассажирской платформы.  В пассажирском поезде, оборудованном системами автоматического закрытия боковых дверей вагонов и системами контроля закрытого положения дверей, проводники вагонов после автоматического закрытия дверей и начала движения поезда наблюдают через тамбурное окно за подачей сигналов при следовании вдоль пассажирской платформы. | |
| 57. На перегонах обходчики железнодорожных путей и искусственных сооружений и дежурные по железнодорожным переездам при свободности железнодорожного пути встречают поезда: днем - со свернутым желтым флагом; ночью - с прозрачно-белым огнем ручного фонаря [(рис. 122)](#Par4500).  В местах, огражденных сигналами уменьшения скорости или остановки, они встречают поезда днем или ночью с сигналами, соответствующими установленным на железнодорожном пути. | 66. Обходчики железнодорожных путей и искусственных сооружений и дежурные по железнодорожным переездам на перегонах при свободном от железнодорожного подвижного состава железнодорожного пути должны встречать поезда [(рисунок 122)](#Par2594):  в светлое время суток - со свернутым желтым флагом;  в темное время суток - с прозрачно-белым огнем ручного фонаря.  В местах, огражденных сигналами уменьшения скорости или остановки, обходчики железнодорожных путей и искусственных сооружений и дежурные по железнодорожным переездам встречают поезда в светлое или в темное время суток с сигналами. | |

ИЗМЕНЕНИЯ В ИНСТРУКЦИИ ПО ДВИЖЕНИЮ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

| ПТЭ-2019 год | ПТЭ- 2022 год |
| --- | --- |
| **Приложение N 1 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации**  **«Порядок организации движения поездов на участках, оборудованных автоматической блокировкой»** | |
| После остановки поезда перед проходным светофором с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшим огнем, если машинист видит или знает, что впереди лежащий блок-участок занят поездом или имеется иное препятствие для движения, запрещается продолжать движение до тех пор, пока блок-участок не освободится. Если машинист не знает о нахождении на впереди лежащем блок-участке поезда (иного препятствия), он должен после остановки отпустить автотормоза и, если за это время на светофоре не появится разрешающего огня, вести поезд до следующего светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч.  В случае, когда следующий проходной светофор будет в таком же положении, движение поезда после остановки продолжается в том же порядке. | Исключен |
| В случае, если после проследования в установленном настоящей Инструкцией порядке проходного светофора с запрещающим показанием, с непонятным показанием или погасшим огнем и дальнейшем следовании по блок-участку на локомотивном светофоре появится желтый или зеленый огонь, машинист поезда может увеличить скорость движения до 40 км/ч и следовать с особой бдительностью до следующего светофора. | Если после проследования проходного светофора с запрещающим показанием, с непонятным показанием или погасшим огнем, и дальнейшем следовании по блок-участку на локомотивном светофоре появится желтый с красным, желтый или зеленый огонь, машинист поезда должен руководствоваться показаниями локомотивного светофора. |
| В случае неисправности устройств АЛС машинист поезда обязан:  2) при управлении моторвагонным поездом довести этот поезд до ближайшей железнодорожной станции с основным или оборотным депо или железнодорожной станции, имеющей пункт их технического обслуживания. | В случае неисправности устройств АЛС машинист поезда обязан:  2) при управлении мотор-вагонным подвижным составом довести этот поезд до конечной железнодорожной станции с основным или оборотным депо либо железнодорожной станции, имеющей пункт их технического обслуживания. |
| При ведении поезда по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора машинист поезда и его помощник обязаны:  5) если машинист поезда не знает о нахождении на впереди лежащем блок-участке поезда и за время остановки и отпуска тормозов на локомотивном светофоре не появился желтый или зеленый огонь, он должен возобновить движение и до конца следующего блок-участка вести поезд со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. Если при следовании по блок-участку красный огонь локомотивного светофора сменится на желтый с красным, машинист поезда может продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч, а при появлении желтого или зеленого огня машинист поезда может увеличить скорость движения до 40 км/ч; | При ведении поезда по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора машинист поезда и его помощник обязаны:  5) если машинист не знает о нахождении на впереди расположенном блок-участке поезда и за время остановки и отпуска тормозов на локомотивном светофоре не появился желтый или зеленый огонь, он должен возобновить движение и до конца следующего блок-участка вести поезд со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. Если при следовании по блок-участку красный, белый или негорящие огни локомотивного светофора сменятся на желтый с красным, машинисту разрешается продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч, а при появлении желтого или зеленого огня - руководствоваться показаниями локомотивного светофора; |
| Прием на железнодорожную станцию поезда, следующего по неправильному железнодорожному пути, производится по специально устанавливаемому входному светофору, который в зависимости от местных условий может быть расположен и с левой стороны по направлению движения. | Прием на железнодорожную станцию поезда, следующего по неправильному железнодорожному пути, производится по входному светофору. |
| При неисправности маршрутных указателей или повторительных светофоров групповых светофоров или когда голова поезда находится за повторительным светофором, разрешение на отправление поезда при открытом групповом светофоре передается машинисту поезда по радиосвязи регистрируемым приказом в соответствии с [пунктом 11.1 таблицы N 2](#Par7903) приложения N 20 к настоящей Инструкции. | При неисправности маршрутных указателей или повторительных светофоров, групповых светофоров или, когда голова поезда находится за повторительным светофором, разрешение на отправление поезда при открытом групповом светофоре передается машинисту поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи распорядительным актом (далее - приказ) в соответствии с приложением N 20 к Инструкции или посредством автоматизированной системы. |
| Обратно хозяйственный поезд следует по ключу-жезлу, который перед отправлением с железнодорожной станции вручается руководителю работ или кондуктору главному для передачи машинисту поезда перед возвращением этого поезда с перегона. | Обратно хозяйственный поезд следует по ключу-жезлу, который перед отправлением с железнодорожной станции вручается лицу, ответственному за выполнение работ, для передачи машинисту поезда перед возвращением этого поезда с перегона. |
| При неисправности или отсутствии ключа-жезла отправлять хозяйственный поезд или поезд с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона, можно только после перехода на телефонные средства связи.  Машинисту ведущего локомотива и машинисту подталкивающего локомотива в этих случаях выдаются [Путевые записки](#Par8390). | При неисправности или отсутствии ключа-жезла отправлять хозяйственный поезд или поезд с подталкивающим локомотивом, возвращающийся с перегона, разрешается только после перехода на телефонные средства связи.  Машинисту ведущего локомотива и машинисту подталкивающего локомотива в этих случаях передаются бланки ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении N 22 к Инструкции, или посредством автоматизированной системы. |
| Проезд переключенного при срабатывании Устройства контроля схода проходного светофора с запрещающим показанием осуществляется в соответствии с [пунктом 2](#Par5572) настоящего приложения. | Проезд переключенного при срабатывании устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава проходного светофора с запрещающим показанием осуществляется в соответствии с требованиями [приложения N 9](#Par4837) к Инструкции или посредством автоматизированной системы. |
| К неисправностям, при которых необходимо прекращать действие автоблокировки, относятся:  1) погасшие сигнальные огни на двух или более расположенных подряд светофорах на перегоне и наличие белого огня на локомотивном светофоре; | Исключен |
| **Приложение N 2 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации**  **«Порядок организации движения поездов на участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов»** | |
| Границами блок-участков на перегонах служат сигнальные знаки "Граница блок-участка" со светоотражателями и цифровыми литерными табличками с номерами блок-участков. | Исключен |
| К неисправностям, при которых необходимо прекращать действие АЛС, относятся:  1) ложная занятость трех и более блок-участков подряд;  2) невозможность смены направления, в том числе с помощью вспомогательного режима, на однопутном и двухпутном перегоне, если направление движения установлено по неправильному железнодорожному пути;  3) наличие контроля свободности блок-участка (разрешающего показания локомотивного светофора) при фактической занятости его поездом. | К неисправностям, при которых необходимо прекращать действие автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельной системы интервального регулирования движения поездов, относятся:  1) невозможность смены направления, в том числе с помощью вспомогательного режима на однопутном перегоне или при отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутном перегоне, а также на многопутных перегонах по железнодорожному пути с однопутными правилами движения. Пользование автоматической локомотивной сигнализации в установленном направлении при этом допускается;  2) наличие контроля свободности блок-участка (разрешающего показания локомотивного светофора) при фактической занятости его поездом.  В случаях появления на перегоне ложной занятости трех и более блок-участков подряд при фактической их свободности диспетчер поездной вправе прекратить действие автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельной системы интервального регулирования и установить движение на перегоне по телефонным средствам связи. |
| Добавлен | В случае оборудования выходных светофоров сигнализацией отправления на свободный от поездов перегон (один зеленый огонь) поезд с неисправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации, а также с железнодорожного пути, не оборудованного устройствами автоматической локомотивной сигнализации, допускается отправить на перегон по такому показанию выходного светофора без закрытия действия автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельной системы интервального регулирования движения поездов. В данном случае отправление следующего поезда с исправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации осуществляется в соответствии с [пунктом 2](#Par4148) настоящего Порядка. |
| Добавлен | Порядок организации движения на участках, оборудованных устройствами автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, в том числе устройствами с изменяемыми в зависимости от скорости движения поезда ("подвижными") границами блок-участков или систем интервального регулирования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| Добавлено | Отправление с путей, не имеющих выходных светофоров или кодирования железнодорожного пути, производится с передачей локомотивной бригаде бланка ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении N 22 к Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в [приложении N 1](#Par1412) к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее - Инструкция).  3. При ведении поезда локомотивная бригада обязана на участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов:  1) при зеленом огне на локомотивном светофоре следовать со скоростью, установленной владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) для этих случаев;  2) при желтом огне на локомотивном светофоре следовать со скоростью, не превышающей 60 км/ч, кроме поездов, оборудованных устройствами безопасности, обеспечивающими контроль допустимой скорости движения, для которых разрешается следовать со скоростью, определяемой устройством безопасности, но не более 80 км/ч. Для пассажирских поездов, обращающихся со скоростью более 140 км/ч, скорость следования светофора должна устанавливаться не более 100 км/ч.  3) при появлении на локомотивном светофоре желтого огня с красным снизить скорость до 20 км/ч и остановить поезд перед сигнальным знаком "Граница блок-участка" или контрольной точкой при "подвижном" блок-участке;  4) после остановки поезда при желтом огне с красным, красном, белом или при негорящих огнях, если локомотивная бригада видит или знает, что впереди расположенный блок-участок занят поездом, ожидать освобождения блок-участка - появления на локомотивном светофоре желтого или зеленого огня, после чего продолжить движение по сигналам локомотивного светофора;  5) если локомотивная бригада не знает о нахождении на впереди расположенном блок-участке поезда и за время остановки и отпуска тормозов на локомотивном светофоре не появился желтый или зеленый огонь, возобновить движение и до конца следующего блок-участка вести поезд со скоростью не более 20 км/ч с особой <2> бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. Если при следовании по блок-участку красный, белый или негорящие огни локомотивного светофора сменятся на желтый с красным, продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч, а при появлении желтого или зеленого огня - по показаниям локомотивного светофора;  6) в конце блок-участка при желтом или зеленом огне на локомотивном светофоре продолжить движение, руководствуясь этими сигналами; при сохранении красного, белого огня, при негорящих огнях или появлении желтого огня с красным вновь остановить поезд и далее продолжить движение в соответствии с [подпунктами 4](#Par4155) и [5 пункта 3](#Par4156) настоящего Порядка;  7) в случае внезапного появления на локомотивном светофоре вместо разрешающего сигнала желтого огня с красным, красного, белого огня или при потухании огней локомотивного светофора снизить скорость до 20 км/ч и вести поезд с ограниченной скоростью до конца блок-участка или до появления разрешающего сигнала на локомотивном светофоре с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если на железнодорожном пути окажется препятствие для дальнейшего движения. При сохранении в конце блок-участка на локомотивном светофоре желтого огня с красным, красного, белого огня или негорящих огней локомотивного светофора дальнейшее движение осуществляется в соответствии с [подпунктами 4](#Par4155) и [5 пункта 3](#Par4156) настоящего Порядка;  8) в случае нарушения работы устройств автоматической локомотивной сигнализации на локомотиве остановить поезд у границы блок-участка, а далее следовать до входного светофора (до границы станции) со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. |
| **Приложение N 3 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации**  «Порядок организации движения поездов на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой» | |
| В прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе ДСП станции убеждается по наличию поездного сигнала на последнем хвостовом вагоне поезда - лично или по докладу дежурного стрелочного поста, а на железнодорожных станциях с централизацией стрелок, где нет дежурных стрелочного поста, - по докладам других работников железнодорожной станции, связанных с движением поездов, или дежурных по железнодорожным переездам в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования и указанным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. | При отсутствии устройств автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе дежурный по железнодорожной станции убеждается по наличию поездного сигнала на хвостовом вагоне поезда - лично или по докладу дежурного стрелочного поста, а на железнодорожных станциях с централизацией стрелок, где нет дежурных стрелочного поста - по докладам работников железнодорожной станции, связанных с движением поездов, или дежурных по железнодорожным переездам в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении N 21 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в [приложении N 2](#Par3342) Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее - Инструкция), а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования. |
| На участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой с автоматическим контролем прибытия поезда в полном составе, в случаях, когда приборы автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию на пульте ДНЦ не зафиксировали освобождение перегона, ДНЦ по радиосвязи должен вызвать машиниста поезда и сообщить ему регистрируемый приказ:  "Внимание! Машинист поезда N .... при проследовании Вашим поездом стрелочной горловины станции ... приборами автоматики не зафиксировано освобождение перегона ... в полном составе, немедленно остановитесь. ДНЦ ...". | На участках с диспетчерской централизацией, оборудованных полуавтоматической блокировкой с автоматическим контролем прибытия поезда в полном составе, в случаях, когда приборы автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию на пульте диспетчера поездного не зафиксировали освобождение перегона, диспетчер поездной по устройствам технологической железнодорожной электросвязи должен вызвать машиниста поезда и передать команду на остановку:  "Внимание! Машинист поезда N .... Немедленно остановитесь! Нет контроля прибытия в полном составе. ДНЦ (фамилия)". |
| Движение поездов по перегонам, имеющим путевые посты (блок-посты)  16. Получив с соседнего раздельного пункта блокировочный сигнал об отправлении поезда, ДСП поста при свободном впереди лежащем перегоне открывает проходной светофор. Одновременно с открытием проходного светофора на соседний раздельный пункт автоматически подается блокировочный сигнал отправления (при электромеханической блокировке блокировочный сигнал подается отдельно после закрытия проходного светофора).  Убедившись, что поезд проследовал в полном составе, ДСП поста сообщает ДСП соседним станциям о времени фактического проследования поезда, а на ранее установленный раздельный пункт, кроме того, подает блокировочный сигнал проследования (при электромеханической блокировке блокировочный сигнал проследования подается одновременно и на впереди лежащий раздельный пункт).  17. Если поезд следовал с подталкивающим локомотивом, ДСП поста подает на ранее установленный раздельный пункт блокировочный сигнал проследования, лишь убедившись в проследовании толкача, при наличии устройств автоматического контроля проследования поездом проходного светофора в полном составе, по показаниям приборов или автоматически.  В случаях проследования поезда без подталкивающего локомотива ДСП поста немедленно уведомляет об этом соседние раздельные пункты, но блокировочный сигнал не подает (при электромеханической блокировке не закрывает и проходной светофор).  В аналогичном порядке действуют и ДСП впереди лежащих блок-постов. При электромеханической блокировке ДСП впереди лежащих постов пропускают поезд на свободный перегон при закрытых проходных светофорах, выдавая машинисту разрешение на бланке ДУ-52 с заполнением [пункта I](#Par8428).  Подача блокировочного сигнала проследования каждым блок-постом производится лишь после проследования блок-поста отставшим подталкивающим локомотивом.  При автоматическом закрытии проходного светофора впереди идущим поездом подталкивающий локомотив следует на соседний межпостовой перегон при запрещающем показании проходного светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.  18. Порядок организации движения поездов на перегонах, оборудованных автоматическими блок-постами, блок-постами, обслуживающими пункты примыканий, блок-постами, периодически открываемыми вместо раздельных пунктов с путевым развитием (при некруглосуточном действии последних), устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от системы устройств. | Порядок организации движения поездов по перегонам, имеющим путевые посты (блок-посты), в том числе автоматические и без проходных светофоров, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| **Приложение N 4 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации**  «Порядок организации движения поездов на участках, оборудованных электрожезловой системой» | |
| При допускаемом на отдельных малоинтенсивных участках и железнодорожных путях необщего пользования движении поездов посредством одного жезла правом машинисту поезда на занятие перегона служит единый жезл, приписанный к данному перегону. Отправить поезд может только та железнодорожная станция, у которой находится этот жезл, после получения согласия от ДСП соседней станции на прием поезда. По прибытии поезда машинист поезда обязан сдать жезл ДСП станции. | Исключен |
| Подразделения СЦБ | Подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики |
| ДСП соседней станции | Дежурный смежной железнодорожной станции |
| **Приложение N 5 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации**  «Порядок организации движения поездов при использовании телефонные средств связи» | |
| Добавлен | Перед переходом на телефонные средства связи дежурные по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, должны привести аппараты управления стрелками и светофорами в положение, соответствующее запрещающему показанию выходных светофоров, ограждающих выход на перегон. |
| Бланк [Путевой записки](#Par8390) | Бланк ДУ-50 |
| Если переход на телефонные средства связи осуществлен на перегоне, одна сторона которого ограничена раздельным пунктом, на котором нет ДСП станции, то в журнале поездных телефонограмм другой железнодорожной станции, где ДСП станции есть, регистрируются переговоры о движении поездов с ДНЦ, осуществляемые по формам, установленным для поездных телефонограмм в соответствии с [пунктом 19](#Par5964) настоящего приложения, за исключением [формы N 2](#Par5969), которая заменяется приказом ДНЦ в соответствии с [пунктом 27 приложения N 1](#Par5482) к настоящей Инструкции, с заменой в тексте приказа слова "Автоблокировка" на слово "Блокировка". | Если переход на телефонные средства связи осуществлен на перегоне, одна сторона которого ограничена раздельным пунктом, на котором нет дежурного по железнодорожной станции, то в журнале поездных телефонограмм смежной железнодорожной станции, где дежурный по железнодорожной станции есть, регистрируются переговоры о движении поездов с диспетчером поездным, осуществляемые по образцам, установленным для поездных телефонограмм в соответствии с [пунктом 20](#Par4491) настоящего Порядка, за исключением образца N 2, который заменяется приказом диспетчера поездного в соответствии [пунктом 31](#Par4092) приложения N 1 к Инструкции: "Перегон ... (... главный путь перегона ...) от поездов свободен. Разрешаю отправить поезд N ... ДНЦ ... (фамилия, подпись)". |
| Добавлен | По образцам, приведенным в [пунктах 21](#Par4496) и [22](#Par4501) настоящего Порядка, производится отправление поездов на перегон для подачи вагонов на примыкание, не обслуживаемое вспомогательным постом. |
| Приложение N 14  к Инструкции по движению  поездов и маневровой работе  на железнодорожном транспорте  Российской Федерации  ПОРЯДОК  ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ВРЕМЕНЕМ  1. С разрешения владельца инфраструктуры или владельца пути необщего пользования при резком увеличении размеров движения может устанавливаться движение поездов с разграничением временем (вслед).  2. Отправление поездов с разграничением временем может применяться только на отдельных, лимитирующих пропускную способность перегонах с планом и профилем железнодорожного пути, обеспечивающим видимость на расстоянии не менее тормозного пути, не оборудованных автоблокировкой, а также на перегонах, оборудованных автоблокировкой, в случаях длительного повреждения устройств блокировки, после установления движения поездов по телефонным средствам связи.    3. Перечень перегонов, на которых разрешается отправлять поезда с разграничением временем, а также максимальные скорости движения поездов, отправляемых вслед, и минимальные промежутки времени между отправляемыми поездами на таких перегонах устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  4. Порядок движения с разграничением временем в случаях подачи вагонов на подъездные железнодорожные пути, примыкающие на перегоне, а также при движении за отправленным поездом хозяйственных поездов с последующим их возвращением на железнодорожную станцию отправления устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  5. Движение поездов с разграничением временем устанавливается регистрируемым приказом ДНЦ, передаваемым ДСП станций, ограничивающих соответствующий перегон.  6. При отправлении с разграничением временем машинист первого поезда должен следовать со скоростью, установленной на перегоне. Машинист второго поезда должен вести поезд со скоростью не более установленной для этих случаев приказом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.  7. Запрещается отправление поездов с разграничением временем (вслед):  1) пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских, а также поездов, имеющих в составе вагоны с опасными грузами класса 1 (ВМ) и цистерны со сжиженными газами. За этими поездами также не допускается отправление вслед других поездов;  2) при движении вагонами вперед;  3) если идущему впереди поезду предусмотрена остановка на перегоне;  4) во время тумана, метели и при других неблагоприятных условиях, ухудшающих видимость сигналов.  8. Отправление поездов с разграничением временем как на однопутных, так и на двухпутных перегонах производится только при телефонных средствах связи по правилам, установленным для однопутного движения, или по электрожезловой системе. Жезловые аппараты перегонов, где допускается движение поездов с разграничением временем, должны иметь развинчивающиеся жезлы.  9. После получения приказа ДНЦ об установлении движения по телефонным средствам связи и об отправлении поездов с разграничением временем о движении этих поездов на однопутных и двухпутных перегонах передаются поездные телефонограммы следующего содержания:  "Могу ли отправить поезд N ... и вслед за ним через ... мин. поезд N ...".  "Ожидаю поезд N ... и вслед за ним через ... мин. поезд N ...".  Уведомления об отправлении и прибытии каждого поезда передаются по формам 3 и 4, предусмотренным в [пункте 19 приложения N 5](#Par5964) к настоящей Инструкции.  10. Если при телефонных средствах связи вслед за первым поездом отправляется поезд, который после работы на перегоне возвращается на железнодорожную станцию отправления, передаются телефонограммы следующего содержания:  "Могу ли отправить поезд N ... и вслед за ним через ... мин. поезд N .... до ... км с возвращением обратно".  "Ожидаю поезд N ... и вслед за ним через ... мин. можете отправить поезд N ... до ... км с возвращением обратно".  Об отправлении каждого поезда уведомления передаются по форме 3, предусмотренной в [пункте 20 приложения N 5](#Par5979) к настоящей Инструкции, с добавлением в отношении отправляемого вслед поезда слов: "до ... км с возвращением обратно".  О прибытии первого поезда передается телефонограмма по форме 4, а о возвращении второго поезда - телефонограмма по форме 7, предусмотренными в [пункте 20 приложения N 5](#Par5979) к настоящей Инструкции.  11. Машинистам как первого, так и второго поезда выдаются [Путевые записки](#Par8390) в порядке, предусмотренном в [пункте 1 приложения N 5](#Par5897) к настоящей Инструкции, с отметкой наверху бланка: для первого поезда - "Вслед - первый поезд", для второго поезда - "Вслед - второй поезд". При наличии таких отметок машинисты поездов следуют по перегону со скоростями, установленными в приказе владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, издаваемом в соответствии с [пунктом 3](#Par7197) настоящего приложения.  12. При отправлении по приказу ДНЦ поезда с разграничением временем на перегонах, оборудованных электрожезловой системой, ДСП станции, получив на это согласие ДСП станции приема и вынув из аппарата жезл, обязан передать часть жезла с надписью "Билет" машинисту первого отправляемого поезда, а машинисту поезда, идущего вслед, вторую часть жезла с надписью "Жезл". Об отправлении как первого, так и второго поезда ДСП станции уведомляет ДСП соседней станции.  Если отправление второго поезда почему-либо не состоится, то действие жезловой системы прекращается и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи. В этом случае одна из частей жезла с первым отправляющимся поездом пересылается на соседнюю железнодорожную станцию, где свинчивается со второй частью, после чего жезл вкладывается в аппарат и действие жезловой системы восстанавливается.  13. При отправлении при электрожезловой системе поезда с разграничением временем, когда второй поезд возвращается с перегона на железнодорожную станцию отправления, первому поезду выдается жезл, а второму - ключ-жезл. ДСП соседней станции уведомляется об отправлении как первого, так и второго поезда, а также о возвращении второго поезда с перегона. Машинистам обоих поездов выдаются в этом случае предупреждения: первому поезду - об отправлении вслед за ним второго поезда с возвращением с перегона, а второму - об отправлении с разграничением временем и о времени возвращения с перегона. | Приложение N 6  к Инструкции по организации  движения поездов и маневровой работы  на железнодорожном транспорте  Российской Федерации  ПОРЯДОК  ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ВРЕМЕНЕМ  1. Движение поездов с разграничением временем (вслед) при резком увеличении размеров движения поездов осуществляется с разрешения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  2. Отправление поездов с разграничением временем применяется только на лимитирующих пропускную способность перегонах с планом и профилем железнодорожного пути, обеспечивающим видимость на расстоянии не менее тормозного пути, не оборудованных автоматической блокировкой, а также на перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, в случаях повреждения устройств блокировки, после установления движения поездов по телефонным средствам связи.  3. Перечень перегонов, на которых разрешается отправлять поезда с разграничением временем, а также максимальные скорости движения поездов, отправляемых вслед, и минимальные промежутки времени между отправляемыми поездами на таких перегонах устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  4. Порядок движения с разграничением временем в случаях подачи вагонов на железнодорожные пути необщего пользования, примыкающие на перегоне, а также при движении за отправленным поездом хозяйственных поездов с последующим их возвращением на железнодорожную станцию отправления устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  5. Движение поездов с разграничением временем устанавливается распорядительным актом (далее - приказ) диспетчера поездного, передаваемым дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим соответствующий перегон.  6. При отправлении с разграничением временем машинист первого поезда должен следовать со скоростью, установленной на перегоне. Машинист второго поезда должен вести поезд со скоростью, установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с особой бдительностью <1> и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.  --------------------------------  <1> [Абзацы третий](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=59666&date=28.07.2022&dst=100027&field=134), [четвертый пункта 5](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=59666&date=28.07.2022&dst=100028&field=134) Регламента действий локомотивных бригад в аварийных и нестандартных ситуациях при работе на сопредельных участках других железнодорожных администраций, утвержден [Протоколом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=65084&date=28.07.2022) семьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту - участников Содружества Независимых Государств от 16 октября 2019 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет": https://sovetgt.org/, 16 октября 2019 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с [Положением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=1618&date=28.07.2022&dst=100059&field=134) о Совете по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств - участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by 20 марта 1992 г.), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=872&date=28.07.2022) о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=30726&date=28.07.2022&dst=100010&field=134) о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, N 51, ст. 1798).  7. Запрещается отправление поездов с разграничением временем (вслед):  1) пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских, а также поездов, имеющих в составе вагоны с опасными грузами класса 1 (ВМ) и цистерны со сжиженными газами. За этими поездами также не допускается отправление вслед попутных поездов;  2) при движении вагонами вперед;  3) если идущему впереди поезду предусмотрена остановка на перегоне;  4) во время тумана, метели, ливневых дождей, ухудшающих видимость сигналов.  8. Отправление поездов с разграничением временем на однопутных и на двухпутных перегонах производится только при телефонных средствах связи по правилам, установленным для однопутного движения, или по электрожезловой системе. Жезловые аппараты перегонов, где допускается движение поездов с разграничением временем, оборудуются развинчивающимися жезлами.  9. После получения приказа диспетчера поездного об установлении движения по телефонным средствам связи и об отправлении поездов с разграничением временем о движении этих поездов на однопутных и двухпутных перегонах передаются поездные телефонограммы следующего содержания:  "Могу ли отправить поезд N ... и вслед за ним через ... минут поезд N ..."  "Ожидаю поезд N ... и вслед за ним через ... минут поезд N ...".  Уведомления об отправлении и прибытии каждого поезда передаются по образцам N 3 и N 4, приведенным в [подпунктах 3](#Par4494) и [4 пункта 20](#Par4495) приложения N 5 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в [приложении N 2](#Par3342) к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее - Инструкция).  10. Если при телефонных средствах связи вслед за первым поездом отправляется поезд, который после работы на перегоне возвращается на железнодорожную станцию отправления, передаются телефонограммы следующего содержания:  "Могу ли отправить поезд N ... и вслед за ним через ... минут поезд N .... до ... км с возвращением обратно".  "Ожидаю поезд N ... и вслед за ним через ... мин можете отправить поезд N ... до ... км с возвращением обратно".  Об отправлении каждого поезда уведомления передаются в соответствии с [подпунктом 3 пункта 20](#Par4494) приложения N 5 к Инструкции с добавлением в отношении отправляемого вслед поезда слов: "до ... км с возвращением обратно".  О прибытии первого поезда передается телефонограмма в соответствии с [подпунктом 4 пункта 20](#Par4495) приложения N 5 к Инструкции, а о возвращении второго поезда - в соответствии с [подпунктом 3 пункта 21](#Par4499) приложения N 5 к Инструкции.  11. Машинистам как первого, так и второго поезда выдаются бланки ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении N 22 к Инструкции, с отметкой наверху бланка: для первого поезда - "Вслед - первый поезд", для второго поезда - "Вслед - второй поезд".  При наличии таких отметок машинисты поездов следуют по перегону со скоростями, установленными в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  12. При отправлении по приказу диспетчера поездного поезда с разграничением временем на перегонах, оборудованных электрожезловой системой, дежурный по железнодорожной станции отправления, получив на это согласие дежурного по железнодорожной станции приема и вынув из аппарата жезл, обязан передать часть жезла с надписью "Билет" машинисту первого отправляемого поезда, а машинисту поезда, идущего вслед, вторую часть жезла с надписью "Жезл". Об отправлении первого и второго поезда дежурный по железнодорожной станции отправления уведомляет дежурного смежной железнодорожной станции приема.  Если отправление второго поезда не состоится, то действие жезловой системы прекращается и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи. В этом случае одна из частей жезла с первым отправляющимся поездом пересылается на смежную железнодорожную станцию, где свинчивается со второй частью, после чего жезл вкладывается в аппарат и действие жезловой системы восстанавливается.  13. При отправлении при электрожезловой системе поезда с разграничением временем, когда второй поезд возвращается с перегона на железнодорожную станцию отправления, первому поезду выдается жезл, а второму - ключ-жезл. Дежурный смежной железнодорожной станции уведомляется об отправлении первого и второго поезда, а также о возвращении второго поезда с перегона. Машинистам обоих поездов в этом случае выдаются предупреждения: первому поезду об отправлении вслед за ним второго поезда с возвращением с перегона, а второму - об отправлении с разграничением временем и о времени возвращения с перегона. |
| Приложение N 6  к Инструкции по движению  поездов и маневровой работе  на железнодорожном транспорте  Российской Федерации  ПОРЯДОК  ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ  ВСЕХ СРЕДСТВ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ  I. Общие положения  1. При перерыве действия всех средств сигнализации и связи движение поездов производится на однопутных участках при посредстве письменных извещений, а на двухпутных - с разграничением временем, положенным на проследование поездом перегона между железнодорожными станциями.  Движение поездов при посредстве письменных извещений или с разграничением временем, положенным на проследование поездом перегона, устанавливается в тех случаях, когда переговоры о движении поездов между ДСП станций, ограничивающих перегон, невозможно осуществить ни по одному из имеющихся в их распоряжении видов связи непосредственно между ними.  2. Занятие поездом перегона при перерыве действия всех средств сигнализации и связи производится на основании разрешения на [бланке ДУ-56](#Par8550), выдаваемого ДСП станции машинисту поезда.  Если при этом сведений о прибытии на соседнюю железнодорожную станцию ранее отправленного поезда нет, машинист поезда должен следовать по перегону с особой бдительностью и готовностью к немедленной остановке на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч, так как хвост впереди отправленного поезда может быть не огражден.  3. При перерыве действия всех средств сигнализации и связи запрещается отправлять поезда:  1) с опасными грузами класса 1 (ВМ), негабаритными грузами, поезда: соединенные, повышенных длины и массы, а также обслуживаемые одним машинистом;  2) с остановкой для работы на перегоне, кроме восстановительных и пожарных поездов и вспомогательных локомотивов;  3) следующие на примыкание на перегоне.  Подталкивающие локомотивы должны следовать по всему перегону до соседней железнодорожной станции.  II. Движение поездов на однопутных перегонах  4. При перерыве действия всех средств сигнализации и связи впредь до установления движения поездов по письменным извещениям на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, может быть отправлен поезд только нечетного направления, являющегося для однопутных перегонов преимущественным. Ни один из поездов направления, противоположного преимущественному, не может быть отправлен на перегон до установления движения по письменным извещениям, за исключением:  1) поезда, на отправление которого до перерыва связи было получено разрешение от железнодорожной станции преимущественного направления (блок-сигнал согласия при полуавтоматической блокировке, поездная телефонограмма при телефонных средствах связи, изъятый жезл перегона при электрожезловой системе). Это исключение не распространяется на однопутные перегоны с двусторонней автоблокировкой;  2) восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива - по требованию о высылке помощи, полученному с перегона.  ДСП станции, как преимущественного направления, так и направления, противоположного преимущественному, получив требование с перегона об оказании помощи, организует отправление восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива с вручением машинисту разрешения на [бланке ДУ-64](#Par8647) в соответствии с требованиями [приложения N 7](#Par6166) к настоящей Инструкции.  На двухпутных перегонах, если один из железнодорожных путей до перерыва связи был закрыт, впредь до установления движения по письменным извещениям первым может быть отправлен поезд только того направления, которое для оставшегося действующего железнодорожного пути было правильным при двухпутном движении.    5. На отправление первого поезда преимущественного направления разрешения ДСП соседней станции не требуется, если перегон не оборудован двусторонней автоблокировкой, а на железнодорожных путях необщего пользования, если известно, что перегон свободен.  На однопутном перегоне, оборудованном двусторонней автоблокировкой, первый поезд преимущественного направления может быть отправлен с железнодорожной станции только после обеспечения ДСП станции натурной проверки свободности перегона на всем протяжении с одновременной доставкой ДСП соседней станции письменного извещения о дальнейшем порядке движения поездов. О проверке свободности перегона делается запись в журнале движения поездов с указанием способа проверки и фамилии работника, производившего эту проверку.    6. Восстановительный поезд (специальный самоходный железнодорожный подвижной состав), пожарный поезд или вспомогательный локомотив разрешается отправить на перегон при прекращении действия всех средств сигнализации и связи как в преимущественном, так и противоположном направлении, но только после получения от машиниста остановившегося на перегоне поезда или работников подразделений пути, сигнализации и связи, электроснабжения соответствующего требования. При этом, если перегон оборудован автоблокировкой, ДСП станции, получив требование об оказании помощи, до отправления восстановительного поезда или вспомогательного локомотива обязан убедиться, что между железнодорожной станцией и местом, куда высылается помощь, нет других поездов.  7. Пересылка письменных извещений между железнодорожными станциями начинается с первым поездом, отправляемым на перегон при перерыве действия всех средств сигнализации и связи.  При этом машинисту ведущего локомотива на право занятия перегона выдается разрешение на [бланке ДУ-56](#Par8550). Кроме того, с машинистом этого поезда посылается на соседнюю железнодорожную станцию письменное извещение на [бланке ДУ-55](#Par8514) о порядке дальнейшего движения поездов, заполненное по одной из следующих форм:  форма А: "Отправил к Вам в ... ч ... мин. поезд N .... По прибытии его ожидаю от Вас поезд. ДСП ....";  форма Б: "Отправил к Вам в ... ч ... мин. поезд N ..., после которого в ... ч ... мин. отправляю еще поезд N .... ДСП ....".    8. Если к моменту перерыва действия всех средств сигнализации и связи на железнодорожной станции отсутствуют нечетные поезда для отправления на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, то ДСП станции, имеющий право отправления первого поезда, если ему известно о наличии к отправлению на этот перегон поезда с соседней железнодорожной станции, посылает на эту железнодорожную станцию извещение, заполненное по [форме В](#Par6119):  форма В: "Ожидаю от Вас поезд. ДСП ....".  На перегонах, не оборудованных двусторонней автоблокировкой, для пересылки письменных извещений [формы В](#Par6119) разрешается использовать несъемные дрезины, одиночные локомотивы, а также другие транспортные средства.  9. После получения ДСП станции извещения [форм А](#Par6116), [Б](#Par6117) или [В](#Par6119) движение поездов по письменным извещениям считается установленным.  10. Отправление поездов, следующих в одном направлении, должно производиться через промежуток времени, необходимый для проследования впереди отправленным поездом всего межстанционного перегона, с прибавлением 3 мин.  Путевые посты, действовавшие до перерыва связи как раздельные пункты, участия в движении поездов не принимают.  Если до перерыва действия всех установленных средств сигнализации и связи с железнодорожной станции был отправлен поезд преимущественного направления на примыкание на перегоне, а уведомление от ДСП поста о прибытии поезда и уборке его на примыкание не получено, то перегон считается занятым на все время, необходимое для проследования поезда до вспомогательного поста и уборки его на примыкание, с прибавлением 3 мин.  ДСП поста после уборки поезда на примыкание обязан установить стрелку примыкания в нормальное положение (по главному пути) и не допускать выхода железнодорожного подвижного состава на главный путь до восстановления связи с ДСП соседних станций.  11. В течение перерыва действия всех средств сигнализации и связи поезда отправляются по разрешениям на [бланке ДУ-56](#Par8550).  Чтобы не прерывать связи друг с другом, ДСП станций впредь до восстановления нормального действия устройств сигнализации и связи обязаны пересылать с машинистом ведущего локомотива каждого поезда в том и другом направлении письменные извещения по [форме А](#Par6116) или [Б](#Par6117) о дальнейшем отправлении поездов.  Извещения по [формам А](#Par6116), [Б](#Par6117) и [В](#Par6119) на обеих железнодорожных станциях записываются в журнал поездных телефонограмм.  Переход на движение поездов при посредстве письменных извещений оформляется в журнале поездных телефонограмм записью следующего содержания:  "Дата ..., ... ч ... мин. В связи с перерывом действия всех средств сигнализации и связи на перегоне ... ... движение поездов установлено при посредстве письменных извещений.  ДСП ... (название станции и подпись)".  12. Если до перерыва действия всех средств сигнализации и связи ДСП станции, получающим с прекращением связи право преимущественного отправления поездов, дано согласие на отправление на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, поезда непреимущественного направления (четного), то перегон считается занятым впредь до прибытия этого поезда или до получения ДСП соседней станции (ДСП поста) уведомления, что поезд отправлен не будет.  Если согласие дано на отправление четного поезда на вспомогательный пост, имеющего примыкание, перегон считается занятым до получения от ДСП поста уведомления о прибытии поезда и его уборке на примыкание.  13. Если до перерыва действия всех средств сигнализации и связи ДСП поста было дано разрешение на отправление с примыкания поезда нечетного направления и от ДСП поста получено извещение об отправлении этого поезда, то после перерыва связи ДСП станции, отправляющему на перегон поезда преимущественного направления, разрешается отправлять на соседнюю железнодорожную станцию первый поезд этого направления через промежуток времени, необходимый для проследования отправленным поездом части перегона от вспомогательного поста до железнодорожной станции, с прибавлением 3 мин.  Если уведомление об отправлении нечетного поезда с вспомогательного поста, имеющего примыкание, получено не было, то перегон считается занятым впредь до получения от ДСП поста уведомления об отправлении поезда и установке стрелки примыкания по главному пути или о задержке отправления поезда.  До получения соответствующего уведомления с вспомогательного поста, имеющего примыкание, запрещается отправлять поезд на перегон также и в тех случаях, когда до перерыва связи было согласовано отправление с примыкания поезда с возвращением его на примыкание.  14. Если ДСП станции, получающим с прекращением связи право на отправление первого поезда в преимущественном направлении, разрешение на отправление поезда было получено до перерыва связи, то, отправляя поезд по этому разрешению, он обязан одновременно установить письменную связь с ДСП соседней станции.  15. После восстановления действия соответствующих средств сигнализации и связи движение поездов по этим видам связи возобновляется приказом ДНЦ, который обязан предварительно проверить свободность перегона.  16. Если средства сигнализации и связи восстановлены ранее, чем диспетчерская связь, то ДСП станции, пользующийся правом отправления поездов в преимущественном направлении, передает ДСП соседней станции телефонограмму:  "На перегоне между станциями ... ... движение поездов устанавливается по ...... (такой-то) связи.  Последним прибыл от Вас поезд N .... Отправлен к Вам поезд N .... ДСП ....".  ДСП соседней станции, убедившись в свободности перегона, отвечает:  "Последним прибыл от Вас поезд N .... Отправлен к Вам поезд N ..., перегон свободен. ДСП ....".  После обмена этими телефонограммами ДСП обеих станций переходят к руководству движением поездов при посредстве основных средств сигнализации и связи.  III. Движение поездов на двухпутных перегонах  17. На двухпутных перегонах при перерыве действия всех средств сигнализации и связи поезда отправляются по правильному железнодорожному пути с разграничением их временем, положенным по расписанию для проследования поездом перегона, с прибавлением 3 мин., если в момент перерыва связи блокировка была установлена в соответствующем направлении.  Если ДСП станции до перерыва действия всех средств сигнализации и связи было дано согласие на отправление поезда с соседней железнодорожной станции по неправильному пути, то после прибытия этого поезда на железнодорожную станцию, перед отправлением первого поезда по правильному железнодорожному пути ДСП станции должен убедиться в свободности перегона от встречных поездов.  18. При наличии между железнодорожными станциями путевых постов, действовавших до перерыва связи как раздельные пункты перегона, эти посты остаются действующими и при перерыве связи.  В этом случае при отправлении поезда ДСП станции выжидает время, положенное по расписанию для прибытия ранее отправленного поезда до путевого поста, с прибавлением 3 мин., и выдает разрешение на следование поезда только до первого попутного путевого поста.    19. Получив требование о высылке восстановительного поезда (специального самоходного железнодорожного подвижного состава), пожарного поезда или вспомогательного локомотива, когда его необходимо отправить по неправильному пути, ДСП станции обязан убедиться в свободности этого железнодорожного пути от поездов (от железнодорожной станции до места, куда необходимо высылать помощь).  20. После восстановления соответствующих средств сигнализации и связи движение поездов по этим видам связи возобновляется приказом ДНЦ, а при отсутствии диспетчерской связи - каждой железнодорожной станцией по правильному для нее железнодорожному пути.  21. Для выяснения свободности перегона в случаях, предусмотренных в [пунктах 5](#Par6111), [6](#Par6113), [8](#Par6118), [17](#Par6148), [19](#Par6152) настоящего приложения, ДСП станции разрешается использовать любую возможность (переговоры с ДСП соседней станции по радиосвязи, мобильной радиосвязи, автотранспортные средства, съемные автодрезины), а в случаях, предусмотренных в [пункте 8](#Par6118) настоящего приложения, и одиночные локомотивы. | Приложение N 7  к Инструкции по организации  движения поездов и маневровой работы  на железнодорожном транспорте  Российской Федерации  ПОРЯДОК  ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ ВСЕХ  СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И СВЯЗИ  I. Общие положения  1. При перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи движение поездов производится на однопутных участках по письменным извещениям, а на двухпутных - с разграничением временем, установленным владельцем инфраструктуры, владельцем путей необщего пользования на проследование поездом перегона между железнодорожными станциями.  Движение поездов по письменным извещениям или с разграничением временем, установленным владельцем инфраструктуры, владельцем путей необщего пользования на проследование поездом перегона, устанавливается в случаях, когда переговоры о движении поездов между дежурными смежных железнодорожных станций, ограничивающих перегон, невозможно осуществить ни по одному из имеющихся в их распоряжении видов связи.  2. Занятие поездом перегона при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи производится на основании разрешения на бланке ДУ-56, рекомендуемый образец которого приведен в приложении N 26 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в [приложении N 2](#Par3342) к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее - Инструкция), передаваемого дежурным по железнодорожной станции машинисту поезда.  Если при этом сведений о прибытии на смежную железнодорожную станцию ранее отправленного поезда нет, машинист поезда должен следовать по перегону с особой бдительностью и готовностью к немедленной остановке на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч.  3. При перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи запрещается отправлять поезда:  1) с опасными грузами класса 1 (ВМ), с негабаритными грузами, соединенные, повышенных длины и массы, а также обслуживаемые машинистом без помощника машиниста;  2) с остановкой для работы на перегоне, кроме восстановительных и пожарных поездов и вспомогательных локомотивов;  3) следующие на примыкание на перегоне.  Подталкивающие локомотивы должны следовать по всему перегону до смежной железнодорожной станции.  II. Движение поездов на однопутных перегонах  4. При перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи до установления движения поездов по письменным извещениям на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, разрешается отправить поезд нечетного направления, являющегося для однопутных перегонов преимущественным. Ни один из поездов направления, противоположного преимущественному, не разрешается отправлять на перегон до установления движения по письменным извещениям, за исключением:  1) поезда, на отправление которого до перерыва действия связи было получено разрешение от железнодорожной станции преимущественного направления (блок-сигнал согласия при полуавтоматической блокировке, поездная телефонограмма при телефонных средствах связи, изъятый жезл перегона при электрожезловой системе). Это исключение не распространяется на однопутные перегоны с двусторонней автоматической блокировкой;  2) восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива - по требованию о высылке помощи, полученному с перегона.  Дежурные железнодорожных станций, преимущественного и противоположного направлений, получив требование с перегона об оказании помощи, организуют отправление восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива с передачей машинисту разрешения на бланке ДУ-64 в соответствии с [приложением N 8](#Par4683) к Инструкции.  На двухпутных перегонах, если один из железнодорожных путей до перерыва связи был закрыт, до установления движения по письменным извещениям первым разрешается отправить поезд только того направления, которое для оставшегося действующего железнодорожного пути было правильным при двухпутном движении.  5. На отправление первого поезда преимущественного направления разрешения дежурного смежной железнодорожной станции не требуется, если перегон не оборудован двусторонней автоматической блокировкой, а на железнодорожных путях необщего пользования - если известно, что перегон свободен.  На однопутном перегоне, оборудованном двусторонней автоматической блокировкой, первый поезд преимущественного направления разрешается отправить с железнодорожной станции после обеспечения дежурным по железнодорожной станции натурной проверки свободности перегона на всем протяжении с одновременной доставкой дежурному смежной железнодорожной станции письменного извещения о дальнейшем порядке движения поездов. О проверке свободности перегона делается запись в журнале движения поездов с указанием способа проверки и фамилии работника, производившего эту проверку.  6. Восстановительный поезд (специальный самоходный подвижной состав), пожарный поезд или вспомогательный локомотив разрешается отправить на перегон при прекращении действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи в преимущественном и противоположном направлениях, после получения от машиниста остановившегося на перегоне поезда или работников подразделений железнодорожного пути, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, электроснабжения соответствующего требования. При этом, если перегон оборудован автоматической блокировкой, дежурный по железнодорожной станции, получив требование об оказании помощи, до отправления восстановительного поезда или вспомогательного локомотива обязан убедиться, что между железнодорожной станцией и местом, куда высылается помощь, нет поездов.  7. Пересылка письменных извещений между железнодорожными станциями начинается с первым поездом, отправляемым на перегон при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи.  При этом машинисту ведущего локомотива на право занятия перегона передается разрешение на бланке ДУ-56. Кроме того, с машинистом этого поезда посылается на смежную железнодорожную станцию письменное извещение на бланке ДУ-55, рекомендуемый образец которого приведен в приложении N 25 к Инструкции о порядке дальнейшего движения поездов, следующим содержанием:  содержание извещения "А": "Отправил к Вам в ... ч ... минут поезд N .... По прибытии его ожидаю от Вас поезд. ДСП ....";  содержание извещения "Б": "Отправил к Вам в ... ч ... минут поезд N ..., после которого в ... ч ... минут отправляю еще поезд N .... ДСП ....".  8. Если к моменту перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи на железнодорожной станции отсутствуют нечетные поезда для отправления на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, то дежурный по железнодорожной станции, имеющий право отправления первого поезда, если ему известно о наличии к отправлению на этот перегон поезда со смежной железнодорожной станции, посылает на эту железнодорожную станцию извещение следующего содержания:  содержание извещения "В": "Ожидаю от Вас поезд. ДСП ....".  На перегонах, не оборудованных двусторонней автоматической блокировкой, для пересылки письменных извещений формы "В" разрешается использовать несъемные дрезины, одиночные локомотивы, а также транспортные средства, имеющиеся в распоряжении работников железнодорожного транспорта.  9. После получения дежурным по железнодорожной станции извещения "А", "Б" или "В" движение поездов по письменным извещениям считается установленным.  10. Отправление поездов, следующих в одном направлении, должно производиться через промежуток времени, необходимый для проследования впереди отправленным поездом всего межстанционного перегона, с прибавлением 3 минут.  Путевые посты, действовавшие до перерыва связи как раздельные пункты, участия в движении поездов не принимают.  Если до перерыва действия всех установленных систем интервального регулирования движения поездов и связи с железнодорожной станции был отправлен поезд преимущественного направления на примыкание на перегоне, а уведомление от дежурного по железнодорожной станции (блок-поста) о прибытии поезда и уборке его на примыкание не получено, то перегон считается занятым на все время, необходимое для проследования поезда до вспомогательного поста и уборки его на примыкание, с прибавлением 3 минут.  Дежурный по железнодорожной станции (блок-поста) после уборки поезда на примыкание обязан установить стрелку примыкания в нормальное положение (по главному пути) и не допускать выхода железнодорожного подвижного состава на главный путь до восстановления связи с дежурными смежных железнодорожных станций.  11. В течение перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи поезда отправляются по разрешениям на бланке ДУ-56.  Для обеспечения непрерывного взаимодействия друг с другом, дежурные смежных железнодорожных станций впредь до восстановления действия систем интервального регулирования движения поездов и связи обязаны пересылать с машинистом ведущего локомотива каждого поезда в обоих направлениях письменные извещения "А" или "Б" о дальнейшем отправлении поездов.  Извещения "А", "Б" и "В" на обеих железнодорожных станциях записываются в журнал поездных телефонограмм.  Переход на движение поездов при посредстве письменных извещений оформляется в журнале поездных телефонограмм записью следующего содержания:  "Дата ..., ... ч ... минут. В связи с перерывом действия систем интервального регулирования движения поездов и связи на перегоне ... ... движение поездов установлено при посредстве письменных извещений.  ДСП ... (название станции и подпись)".  12. Если до перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи дежурным по железнодорожной станции, получающим с прекращением связи право преимущественного отправления поездов, дано согласие на отправление на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, поезда не преимущественного направления (четного), то перегон считается занятым впредь до прибытия этого поезда или до получения дежурным смежной железнодорожной станции (дежурным блок-поста) уведомления, что поезд отправлен не будет.  Если согласие дано на отправление четного поезда на вспомогательный пост, имеющий примыкание, перегон считается занятым до получения от дежурного по железнодорожной станции (блок-поста) уведомления о прибытии поезда и его уборке на примыкание.  13. Если до перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи дежурным по железнодорожной станции (блок-поста) было дано разрешение на отправление с примыкания поезда нечетного направления и от дежурного по железнодорожной станции (блок-поста) получено извещение об отправлении этого поезда, то после перерыва связи дежурному по железнодорожной станции, отправляющему на перегон поезда преимущественного направления, разрешается отправлять на смежную железнодорожную станцию первый поезд этого направления через промежуток времени, необходимый для проследования отправленным поездом части перегона от вспомогательного поста до железнодорожной станции, с прибавлением 3 минут.  Если уведомление об отправлении нечетного поезда с вспомогательного поста, имеющего примыкание, получено не было, то перегон считается занятым впредь до получения от дежурного по железнодорожной станции (блок-поста) уведомления об отправлении поезда и установке стрелки примыкания по главному пути или о задержке отправления поезда.  До получения соответствующего уведомления с вспомогательного поста, имеющего примыкание, запрещается отправлять поезд на перегон, если до перерыва связи было согласовано отправление с примыкания поезда с возвращением его на примыкание.  14. Если дежурным по железнодорожной станции, получающим с прекращением действия связи право на отправление первого поезда в преимущественном направлении, разрешение на отправление поезда было получено до перерыва действия связи, то, отправляя поезд по этому разрешению, он обязан одновременно установить письменную связь с дежурным смежной железнодорожной станции.  15. После восстановления действия соответствующих систем интервального регулирования движения поездов и связи движение поездов по этим системам возобновляется локальным актом (далее - приказ) диспетчера поездного, который обязан предварительно проверить свободность перегона.  16. Если системы интервального регулирования движения поездов и связи восстановлены ранее, чем диспетчерская связь, то дежурный по железнодорожной станции, пользующийся правом отправления поездов в преимущественном направлении, передает дежурному смежной железнодорожной станции телефонограмму следующего содержания:  "На перегоне между станциями ... ... движение поездов устанавливается по ...... (указывается система интервального регулирования движения поездов).  Последним прибыл от Вас поезд N .... Отправлен к Вам поезд N .... ДСП ....".  Дежурный по смежной железнодорожной станции, убедившись в свободности перегона, отвечает:  "Последним прибыл от Вас поезд N .... Отправлен к Вам поезд N ..., перегон свободен. ДСП ....".  После обмена этими телефонограммами дежурные обеих железнодорожных станций переходят к руководству движением поездов при посредстве основных систем интервального регулирования и связи.  III. Движение поездов на двухпутных перегонах  17. На двухпутных перегонах при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи поезда отправляются по правильному железнодорожному пути с разграничением их временем, положенным по расписанию для проследования поездом перегона, с прибавлением 3 минут, если в момент перерыва связи блокировка была установлена в соответствующем направлении.  Если дежурным по железнодорожной станции до перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи было дано согласие на отправление поезда со смежной железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути, то после прибытия этого поезда на железнодорожную станцию, перед отправлением первого поезда по правильному железнодорожному пути дежурный по железнодорожной станции должен убедиться в свободности перегона от встречных поездов.  18. При наличии между железнодорожными станциями путевых постов, действовавших до перерыва связи как раздельные пункты перегона, эти посты остаются действующими и при перерыве связи.  В этом случае при отправлении поезда дежурный по железнодорожной станции выжидает время, положенное по расписанию для прибытия ранее отправленного поезда до путевого поста, с прибавлением 3 минут, и передает разрешение на следование поезда только до первого попутного путевого поста.  19. После восстановления соответствующих систем интервального регулирования движения поездов и связи движение поездов по этим видам связи возобновляется приказом диспетчера поездного, а при отсутствии диспетчерской связи - каждой железнодорожной станцией по правильному для нее железнодорожному пути.  20. Для выяснения свободности перегона в случаях, предусмотренных в [пунктах 5](#Par4627), [6](#Par4629), [8](#Par4634), [17](#Par4664) настоящего Порядка, дежурному по железнодорожной станции разрешается использовать любую возможность (переговоры с дежурным смежной железнодорожной станции по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, в том числе по ремонтно-оперативной радиосвязи, автотранспортные средства, съемные автодрезины <1>), а в случаях, предусмотренных в [пункте 8](#Par4634) настоящего Порядка, одиночные локомотивы. |
| Приложение N 7  к Инструкции по движению  поездов и маневровой работе  на железнодорожном транспорте  Российской Федерации  ПОРЯДОК  ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ, ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ,  СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО  СОСТАВА И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ  I. Отправление поезда с железнодорожной станции на перегон  1. Восстановительные и пожарные поезда, специальный самоходный железнодорожный подвижной состав и вспомогательные локомотивы назначаются на основании требования о помощи (письменного, переданного по телефону или радиосвязи), полученного от машиниста (помощника машиниста) остановившегося в пути на перегоне поезда, а также по требованию работников подразделений пути, электроснабжения, СЦБ и связи.  Отправление и следование восстановительных и пожарных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава и вспомогательных локомотивов к месту назначения осуществляются по приказу ДНЦ.    2. При затребовании помощи машинист (помощник машиниста) остановившегося на перегоне поезда обязан сообщить ДСП станции или ДНЦ, на каком километре и пикете находится голова поезда, в связи с чем требуется помощь и время ее затребования. В исключительных случаях, при отсутствии телефонной и радиосвязи с ДСП станции или ДНЦ для доставки на железнодорожную станцию письменного требования может быть использован поездной локомотив. Отцеплять локомотив от состава разрешается лишь после закрепления вагонов от ухода укладкой под колеса вагонов тормозных башмаков и приведения в действие ручных тормозов. Перед отцепкой локомотива от состава должны быть приведены в действие также и автотормоза оставляемых вагонов (полным открытием концевого крана). Не разрешается использование локомотива пассажирского поезда для доставки требования на железнодорожную станцию.  Если по условиям профиля пути, на котором расположен состав остановившегося поезда, имеющихся средств для закрепления вагонов недостаточно, отцеплять локомотив от состава запрещается. При необходимости на двухпутных перегонах для доставки ДСП станции письменного требования о помощи разрешается использовать локомотивную бригаду встречного поезда.  3. Получив требование о высылке восстановительного и (или) пожарного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава или вспомогательного локомотива, ДСП станции немедленно докладывает об этом ДНЦ. Требование, полученное по телефону или радиосвязи, записывается в журнал диспетчерских распоряжений с последующей отметкой в журнале движения поездов (напротив номера поезда, в графе "Примечание" указывается время и место остановки поезда, например: "12-00 148 км 5 пк").  4. ДНЦ, получив требование об оказании помощи, немедленно докладывает об этом уполномоченному работнику владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.  Уполномоченный работник владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования и ДНЦ совместно определяют, с какой из ограничивающих перегон железнодорожных станций должна быть оказана помощь и на какую железнодорожную станцию при необходимости будут выводиться вагоны.  При наличии поездной радиосвязи намеченный порядок оказания помощи ДНЦ (непосредственно или через ДСП станции) должен сообщить машинисту остановившегося поезда и ДСП станций, ограничивающих перегон.  ДНЦ обязан обеспечить быстрейшее продвижение восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов и при наличии соответствующих сведений информировать начальников восстановительных (пожарных) поездов (караулов) о положении на месте происшествия для подготовки поездов к работе.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)    5. Восстановительные и пожарные поезда, специальный самоходный железнодорожный подвижной состав и вспомогательные локомотивы во всех случаях отправляются на перегон, закрываемый для движения всех других поездов, в порядке, предусмотренном в [пункте 10 приложения N 10](#Par6621) к настоящей Инструкции. Машинисту локомотива выдается разрешение на [бланке ДУ-64](#Par8647), а при диспетчерской централизации отправление производится по регистрируемому приказу ДНЦ. В них на основании требования и в зависимости от того, с какой стороны (с головы или хвоста поезда) оказывается помощь, должно быть указано место (километр и пикет), до которого должен следовать восстановительный, пожарный поезд или вспомогательный локомотив.  Если помощь оказывается со стороны хвоста поезда, километр и пикет, указанный в требовании о помощи, изменяется с учетом длины поезда.  Разрешение на [бланке ДУ-64](#Par8647) выдается машинисту и в тех случаях, когда у места препятствия для движения поездов на перегоне открывается временный пост. При этом движение восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов производится по предварительному согласованию ДСП станций, ограничивающих перегон, с ДСП поста.  Порядок отправления вспомогательных локомотивов на участки, оборудованные диспетчерской централизацией, предусмотрен в [пункте 8 приложения N 2](#Par5593) к настоящей Инструкции.  6. Машинист восстановительного, пожарного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава за два километра от места, указанного в разрешении на [бланке ДУ-64](#Par8647), обязан принять меры к снижению скорости и следовать далее с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться перед препятствием.  Машинист вспомогательного локомотива должен следовать на перегон:  1) при движении по неправильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с головы состава со скоростью не более 60 км/ч, а после остановки на расстоянии не менее 2 км до места, указанного в разрешении на [бланке ДУ-64](#Par8647) - со скоростью не более 20 км/ч;  2) при движении по правильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава по сигналам автоблокировки, а после остановки у проходного светофора с запрещающим показанием - со скоростью не более 20 км/ч;  3) при движении по правильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава при полуавтоматической блокировке, со скоростью не более 60 км/ч, а после остановки на расстоянии не менее 2 км до места, указанного в разрешении на [бланке ДУ-64](#Par8647) - со скоростью не более 20 км/ч.  Не доезжая до поезда, с которого затребована помощь, или до места, где необходимо выполнить работы по восстановлению движения (потушить пожар, разобрать завал и т.п.), машинист должен остановить поезд и действовать в дальнейшем по указанию лица, руководящего восстановлением нормального движения. Машинист вспомогательного локомотива по прибытии к месту назначения согласовывает свои действия с машинистом остановившегося поезда.  7. Время отправления восстановительного, пожарного поезда, вспомогательного локомотива, специального самоходного железнодорожного подвижного состава на перегон, а также время возвращения с перегона ДСП станции обязан отметить в журнале движения поездов и немедленно сообщить ДСП соседней станции, ограничивающей перегон, и ДНЦ.  8. Перегон или соответствующий железнодорожный путь открывается для движения поездов приказом ДНЦ на основании уведомления (письменного, переданного по телефону или радиосвязи) работника подразделения пути, руководившего работами по ликвидации возникших препятствий, о возможности возобновления движения поездов по перегону.  Уведомление об устранении повреждений контактной сети передается энергодиспетчером на основании сообщения работника подразделения электроснабжения, руководившего восстановительными работами.  На перегонах, оборудованных автоблокировкой, если ее устройства были повреждены, ДНЦ для открытия движения поездов по автоблокировке должен получить соответствующее уведомление от электромеханика СЦБ.  Если схода железнодорожного подвижного состава с рельсов и повреждений каких-либо устройств на перегоне не было, движение открывается после доклада машиниста вспомогательного локомотива или работника, руководившего оказанием помощи, о выводе железнодорожного подвижного состава и свободности перегона.  На двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой, соответствующий железнодорожный путь перегона может быть открыт после сообщения машиниста вспомогательного локомотива по радиосвязи о начале вывода состава остановившегося поезда по правильному железнодорожному пути.    9. При разъединении (разрыве) поезда на перегоне машинист обязан:  1) немедленно сообщить о случившемся по радиосвязи машинистам поездов, следующих по перегону, и ДСП станций, ограничивающих перегон, которые немедленно докладывают об этом ДНЦ. При отсутствии или неисправности радиосвязи сообщение передается по другим видам связи, в соответствии с [пунктом 103 приложения N 6](#Par3530) к Правилам;  2) через помощника машиниста проверить состояние состава и сцепных приборов у разъединившихся вагонов и при их исправности сцепить состав поезда. Осаживать разъединившиеся части состава для сцепления следует с особой осторожностью, чтобы при соударении вагонов скорость не превышала 3 км/ч;  3) поврежденные тормозные рукава заменить запасными или снятыми с хвостового вагона и у переднего бруса локомотива.  Во всех случаях, когда операции по соединению разъединившихся частей состава поезда не могут быть выполнены в течение 20 минут, машинист обязан принять меры к тому, чтобы оставшаяся без локомотива часть поезда была закреплена тормозными башмаками и ручными тормозами.  После сцепления разъединившихся частей помощник машиниста по номеру хвостового вагона и наличию на нем поездного сигнала должен убедиться в целостности состава. Перед возобновлением движения должны быть отпущены ручные тормоза, произведено сокращенное опробование автотормозов, изъяты тормозные башмаки из-под вагонов.    10. Не допускается соединять части поезда на перегоне:  1) во время тумана, метели и при других неблагоприятных условиях, когда сигналы трудно различимы;  2) если отцепившаяся часть находится на уклоне круче 0,0025 и от толчка при соединении может уйти в сторону, обратную направлению движения поезда.  В исключительных случаях для соединения с отцепившейся частью состава может быть использован локомотив сзади идущего поезда в порядке, предусмотренном в [пункте 22](#Par6253) настоящего приложения.  11. Если соединить поезд невозможно, машинист должен затребовать вспомогательный локомотив или восстановительный поезд в порядке, предусмотренном в [пункте 2](#Par6175) настоящего приложения, указав дополнительно в заявке ориентировочное расстояние между разъединившимися частями поезда.  В исключительных случаях, предусмотренных в [пункте 2](#Par6175) настоящего приложения, для доставки на железнодорожную станцию письменного требования о помощи может быть использован поездной локомотив (с вагонами или без них). Хвост такого локомотива должен быть обозначен в порядке, предусмотренном в [пункте 90 приложения N 7](#Par5002) к Правилам.  Не допускается оставлять на перегоне без охраны составы, в которых имеются вагоны с людьми и опасными грузами класса 1 (ВМ).  12. Машинист поезда, следующий на железнодорожную станцию с требованием о помощи, обязан:  1) на перегонах, оборудованных автоблокировкой, руководствоваться показаниями путевых светофоров;  2) на перегонах с полуавтоматической блокировкой, имеющих путевые посты (блок-посты), на первом по пути следования блок-посту остановиться и сообщить о случившемся ДНЦ. ДСП поста отправляет такой локомотив по разрешающему показанию проходного сигнала, но блокировочного сигнала проследования не подает. ДСП остальных постов на перегоне действуют в порядке, предусмотренном в [пункте 17 приложения N 3](#Par5738) к настоящей Инструкции. На перегонах, оборудованных электрожезловой системой, жезл перегона, где оставлен состав поезда, машинист, прибывший на железнодорожную станцию с требованием о помощи, передает ДСП станции. Впредь до освобождения перегона и восстановления нормального движения ДСП станции должен хранить жезл, не вкладывая в аппарат.  13. Закрытие перегона и отправление локомотива или поезда для оказания помощи поезду, остановившемуся на перегоне, производятся в порядке, предусмотренном в [пункте 5](#Par6183) настоящего приложения. При оказании помощи с хвоста поезда, если место нахождения хвостовой части неизвестно, машинисту вспомогательного локомотива (восстановительного поезда), кроме разрешения на [бланке ДУ-64](#Par8647), выдается предупреждение:  "Место нахождения разъединившихся на перегоне вагонов неизвестно".  При наличии такого предупреждения машинист поезда, оказывающего помощь, должен следовать по перегону с особой бдительностью и с такой скоростью, которая обеспечивала бы своевременную остановку перед препятствием.  II. Возвращение поезда с перегона  на железнодорожную станцию    14. Если после остановки на перегоне поезд не может продолжать движение вперед и его необходимо возвратить на железнодорожную станцию отправления, машинист лично, через кондуктора главного или работника локомотивной бригады должен сообщить об этом (письменно, по телефону или радиосвязи) ДСП станции или ДНЦ. В соответствии с требованиями [пункта 107 приложения N 6](#Par3556) к Правилам поезд может быть возвращен с перегона только по распоряжению ДСП этой станции.  Получив такое сообщение, ДНЦ закрывает перегон (соответствующий железнодорожный путь перегона) и устанавливает порядок возвращения поезда на железнодорожную станцию отправления.    15. Как правило, возвращение поезда с перегона должно производиться вспомогательным локомотивом.  В исключительных случаях остановившийся поезд (за исключением пассажирского поезда) может быть осажен до входного сигнала железнодорожной станции или до сигнального знака "Граница станции". Осаживание производится после закрытия приказом ДНЦ перегона (или железнодорожного пути перегона) для движения всех поездов и передачи машинисту остановившегося поезда регистрируемого приказа ДСП станции в соответствии с [пунктом 18.1 таблицы N 2 приложения N 20](#Par7970) к настоящей Инструкции.  При отсутствии радиосвязи или телефонной связи осаживание поезда после приказа ДНЦ о закрытии перегона производится после вручения (через нарочного) машинисту остановившегося поезда разрешения на [бланке ДУ-64](#Par8647).  На перегонах, оборудованных автоблокировкой, приказ о возможности осаживания поезда или разрешение на [бланке ДУ-64](#Par8647) могут быть переданы машинисту остановившегося поезда лишь при свободности от других поездов участка железнодорожного пути между остановившимся поездом и входным светофором железнодорожной станции или сигнальным знаком "Граница станции".  Если на перегоне, оборудованном автоблокировкой, отправившийся поезд остановился, не освободив первого блок-участка, то осаживание поезда до входного светофора или до сигнального знака "Граница станции" может быть произведено без закрытия перегона по разрешению ДСП станции в соответствии с [пунктом 18.2 таблицы N 2 приложения N 20](#Par7976) к настоящей Инструкции.  16. Скорость осаживания остановившегося на перегоне поезда до входного светофора железнодорожной станции отправления или до сигнального знака "Граница станции" должна быть не более 5 км/ч. На первой по движению специальной подножке (на переходной площадке, тамбуре) вагона осаживаемого по перегону поезда должен находиться работник локомотивной бригады, кондуктор или другой работник по указанию машиниста, а при отсутствии специальной подножки, переходной площадки или тамбура вагона указанный работник, находясь на безопасном расстоянии, может идти по обочине железнодорожного пути впереди осаживаемого состава поезда, поддерживая постоянную связь с машинистом поезда через носимую радиостанцию.  Осаживание с перегона моторвагонных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава и одиночных локомотивов производится со скоростью, обеспечивающей остановку в пределах видимости светофоров и железнодорожного подвижного состава; машинист моторвагонного поезда переходит в другую (головную по направлению осаживания) кабину управления.  Если хвост отправленного поезда еще не вышел за границу железнодорожной станции, то осаживание такого поезда при необходимости производится маневровым порядком по устному указанию ДСП станции со скоростью не более 5 км/ч. На переходной площадке или специальной подножке первого по ходу движения вагона осаживаемого поезда должен находиться работник локомотивной бригады или кондуктор, другой работник по указанию ДСП станции, поддерживающий постоянную связь с машинистом поезда или ДСП станции через носимую радиостанцию.    17. Прием возвращаемых с перегона поездов на железнодорожную станцию производится по разрешающему показанию входного светофора или при запрещающем показании входного светофора в порядке, установленном в [пункте 30 приложения N 9](#Par6510) к настоящей Инструкции.  При готовности маршрута для приема на железнодорожную станцию осаживаемого поезда, предусмотренное в [пункте 15](#Par6224) настоящего приложения, разрешение на осаживание по перегону может быть совмещено с приказом о приеме поезда на железнодорожную станцию. В этом случае, в зависимости от наличия входного светофора и условий приема, текст разрешения на осаживание дополняется словами, например: "и следовать на ... путь. Входной светофор открыт"; "и следовать на ... путь при запрещающем показании входного светофора. Маршрут приема готов"; "и следовать на ... путь. Маршрут приема готов".  III. Оказание помощи остановившемуся на перегоне поезду локомотивом сзади идущего поезда  18. На участках, оборудованных автоблокировкой и поездной радиосвязью, в условиях хорошей видимости для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду можно использовать:  1) одиночный локомотив, следующий по перегону за остановившимся поездом;  2) локомотив, отцепленный от состава грузового поезда, следующего по перегону за остановившимся поездом;  3) сзади идущий грузовой поезд без отцепки от него ведущего локомотива.  Тот или иной способ оказания помощи осуществляется по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому машинистам обоих локомотивов после всесторонней оценки им создавшейся обстановки.  Запрещается для оказания помощи отцеплять локомотив от людского поезда и поезда, в котором есть вагоны с опасными грузами класса 1 (ВМ). Такие поезда нельзя также использовать для оказания помощи без отцепки локомотива от состава.  19. Если помощь оказывается одиночным локомотивом, следующим по перегону за остановившимся поездом, ДНЦ передает приказ следующего содержания:  "Машинисту локомотива поезда N .... Окажите помощь остановившемуся впереди поезду N .... ДНЦ ...".  При оказании помощи одиночным локомотивом, отцепляемым от состава сзади идущего грузового поезда, ДНЦ передает приказ следующего содержания:  "Машинисту поезда N .... Закрепите состав поезда, отцепитесь от него и окажите помощь остановившемуся впереди поезду N .... ДНЦ ...".  До передачи такого приказа ДНЦ обязан убедиться в том, что состав поезда, от которого необходимо отцепить локомотив, расположен на благоприятном профиле и может быть закреплен в порядке, предусмотренном в [пункте 2](#Par6175) настоящего приложения. Машинисту локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава поезда без закрепления вагонов от ухода.  20. Машинистам локомотивов, используемых для оказания помощи, после получения приказа ДНЦ разрешается проследовать на занятый блок-участок и продолжить движение со скоростью, обеспечивающей остановку у впереди стоящего поезда. Не доезжая до состава этого поезда, машинист должен остановиться, лично осмотреть автосцепку хвостового вагона, автосцепку локомотива закрепить в положении "на буфер" и только после этого осторожно подъехать к составу. Толкание начинается по сигналу (указанию), подаваемому машинистом первого поезда, а в дальнейшем машинисты обоих локомотивов обязаны по радио поддерживать связь друг с другом и согласовывать свои действия. По миновании надобности в оказании помощи второй локомотив по сигналу (указанию) с ведущего локомотива прекращает подталкивание. Если помощь оказывалась одиночным локомотивом, следовавшим за остановившимся поездом, то после прекращения подталкивания он продолжает движение, самостоятельно руководствуясь сигналами автоблокировки.  При оказании помощи локомотивом, отцепленным от сзади идущего поезда, этот локомотив после прекращения подталкивания возвращается к оставленному составу, причем если этот локомотив в процессе оказания помощи вместе с поездом прибудет на впереди находящуюся железнодорожную станцию, возвращение его к оставленному на перегоне составу производится после закрытия перегона (железнодорожного пути перегона) приказом ДНЦ по указанию ДСП станции с вручением разрешения на [бланке ДУ-64](#Par8647), а при диспетчерской централизации - по регистрируемому приказу ДНЦ. Не доезжая до оставленного состава, машинист останавливает локомотив и лично убеждается в готовности автосцепки к сцеплению. Дальнейшее движение локомотива для прицепки к составу производится с особой осторожностью.  После прицепки локомотива и зарядки тормозной воздушной магистрали до установленного давления производится сокращенное опробование автотормозов, а затем работниками локомотивной бригады или главным кондуктором извлекаются из-под колес вагонов тормозные башмаки и отпускаются ручные тормоза.  21. ~~Оказание помощи остановившемуся на перегоне поезду сзади идущим поездом без отцепки от него ведущего локомотива производится в исключительных случаях, лишь на участках, устанавливаемых владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования и при условии, что вес и длина поезда, используемого для оказания помощи, не превышает установленных норм. Одновременно с установлением участков и перегонов, где такой способ оказания помощи разрешается применять, владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования должен быть определен порядок действий работников (ДНЦ, машинистов поездных локомотивов, ДСП станций) при выполнении указанной операции.~~  22. Оказание помощи для соединения частей расцепившегося на перегоне состава грузового поезда производится в случаях, предусмотренных в [пункте 10](#Par6205) настоящего приложения, только по просьбе машиниста поезда, в котором произошло разъединение. Помощь может быть оказана одиночным локомотивом, следующим за расцепившимся поездом или идущим за ним грузовым поездом, без отцепки от него ведущего локомотива.  Об оказании помощи в этих случаях ДНЦ передает приказ следующего содержания:  "Машинисту локомотива поезда N .... Соединитесь с хвостовыми вагонами, отцепившимися от остановившегося впереди поезда N ..., и окажите помощь при соединении этих вагонов с головной частью состава. ДНЦ ...".  Вне зависимости от того, осуществляется ли помощь одиночным локомотивом или локомотивом вместе с составом сзади идущего поезда, должно производиться сцепление локомотива, оказывающего помощь, с последним вагоном отцепившейся части поезда. Дальнейшие действия производятся по указанию машиниста первого поезда после выполнения им требований, предусмотренных в [пункте 9](#Par6199) настоящего приложения, при этом в зависимости от расстояния между расцепившимися вагонами, количества вагонов в головной и отцепившейся частях состава, профиля пути и др. соединение может осуществляться или путем осаживания головной части первого поезда, или путем надвига отцепившихся вагонов до соединения их с головной частью первого поезда. После соединения расцепленных частей помощник машиниста второго поезда отцепляет локомотив от последнего вагона и оба поезда продолжают движение самостоятельно, руководствуясь сигналами автоблокировки.  23. При остановке на перегоне, оборудованном автоблокировкой, одиночного локомотива или специального самоходного железнодорожного подвижного состава, когда дальнейшее самостоятельное их движение невозможно, вывод их с перегона до ближайшей железнодорожной станции может быть произведен сзади идущим поездом без отцепки локомотива от состава этого поезда. Это осуществляется также по приказу ДНЦ, передаваемому машинистам обоих локомотивов и ДСП впереди расположенной станции. В этом случае производится сцепление остановившегося локомотива (специального самоходного железнодорожного подвижного состава) с локомотивом сзади идущего поезда. Скорость дальнейшего следования до ближайшей железнодорожной станции на железнодорожных путях общего пользования не должна превышать 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - 15 км/ч.  Возможность применения такого порядка на участках устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от плана и профиля железнодорожного пути.  24. Если грузовой поезд, следовавший по перегону, оборудованному автоблокировкой, остановился на подъеме и для возможности дальнейшего движения его необходимо осадить на более легкий профиль железнодорожного пути, то это может быть осуществлено только по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому машинисту поезда и ДСП позади лежащей станции, при свободности от поездов участка железнодорожного пути от хвоста поезда до железнодорожной станции:  "Машинисту поезда N ... разрешаю осадить состав на более легкий профиль, участок пути до входного сигнала (сигнального знака "Граница станции") станции ... свободен от поездов. Перегон ... для движения закрыт. ДНЦ ...".  25. При вынужденной остановке моторвагонного поезда на перегоне и когда его дальнейшее самостоятельное движение невозможно, разрешается прицеплять к нему вслед идущий моторвагонный поезд для вывода с перегона до первой попутной железнодорожной станции сдвоенным составом. Автотормоза обоих поездов должны быть включены в общую магистраль.  Соединение составов производится по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому машинистам обоих поездов (с использованием для этой цели всех имеющихся средств связи):  "Машинисты поездов N ... и N ... соедините поезда и сдвоенным составом следуйте до станции .... ДНЦ ...".  При невозможности управления соединенным моторвагонным поездом из головной кабины первого поезда, управление поездом и тормозами производится из головной кабины второго поезда, причем скорость следования в этом случае должна быть не более 25 км/ч. В головной кабине первого поезда должен находиться машинист, который обязан следить за движением и при необходимости принимать меры к остановке экстренным торможением.  Порядок действий локомотивных бригад обоих поездов при соединении и следовании сдвоенными составами устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от местных условий.    26. При вынужденной остановке на перегоне пассажирского поезда, когда его дальнейшее самостоятельное движение невозможно, помощь этому поезду может быть оказана как с головы, так и с хвоста поезда вспомогательным локомотивом, соответственно с выводом пассажирского поезда на впереди или позади расположенную железнодорожную станцию. Машинист вспомогательного локомотива обязан предупредить о направлении предстоящего движения машиниста пассажирского поезда, который, в свою очередь, предупреждает об этом начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда и проводников. | Приложение N 8  к Инструкции по организации  движения поездов и маневровой работы  на железнодорожном транспорте  Российской Федерации  ПОРЯДОК  ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ АВАРИЙНЫХ  И НЕСТАНДАРТНЫХ СИТУАЦИЙ НА ПЕРЕГОНЕ  I. Отправление восстановительных, пожарных поездов,  специального самоходного подвижного состава  и вспомогательных локомотивов с железнодорожной  станции на перегон  1. Восстановительные и пожарные поезда, специальный самоходный подвижной состав и вспомогательные локомотивы назначаются на основании требования о помощи (письменного, переданного по устройствам технологической железнодорожной электросвязи), полученного от машиниста (помощника машиниста) остановившегося в пути на перегоне поезда, а также по требованию работников подразделений железнодорожного пути, электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи.  Отправление и следование восстановительных и пожарных поездов, специального самоходного подвижного состава и вспомогательных локомотивов к месту назначения осуществляются в соответствии с локальным актом (далее - приказ) диспетчера поездного.  2. Машинист восстановительного поезда, пожарного поезда, специального самоходного подвижного состава и вспомогательных локомотивов при вынужденной остановке с железнодорожной станции на перегон обязан:  1) остановить поезд, по возможности, на площадке и прямом участке железнодорожного пути, если не требуется экстренной остановки;  2) привести в действие автотормоза поезда и вспомогательный тормоз локомотива, на специальном самоходном подвижном составе - автотормоза, а при наличии приборов управления и вспомогательный тормоз;  3) немедленно объявить по радиосвязи об остановке машинистам поездов, следующих по перегону, и дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, которые должны немедленно доложить об этом диспетчеру поездному. Машинист пассажирского поезда обязан сообщить о причине остановки начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда по радиосвязи или устройствам технологической железнодорожной электросвязи, а машинист специального самоходного подвижного состава - руководителю работ в хозяйственном поезде;  4) выяснить причины остановки и возможность дальнейшего следования, если остановка поезда не связана с задержкой у светофора с запрещающим показанием;  5) привести в действие стояночный тормоз локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава и подать сигнал для приведения в действие имеющихся в составе стояночных тормозов (проводниками пассажирских вагонов, кондукторами, руководителем работ в хозяйственном поезде), если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 минут и более и нет возможности удержать поезд на месте на автотормозах. В поездах, где такие работники отсутствуют, помощник машиниста должен уложить под колеса вагонов имеющиеся на локомотиве (мотор-вагонном подвижном составе) тормозные башмаки, а при недостатке их, дополнительно привести в действие стояночные тормоза вагонов в соответствии с порядком, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования);  6) сообщить по поездной радиосвязи или устройствам технологической железнодорожной электросвязи дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поездному о причинах остановки и необходимых мерах по ликвидации возникших препятствий для движения. При неисправности поездной радиосвязи или устройствам технологической железнодорожной электросвязи сообщение дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поездному передать с ближайшего пункта, имеющего телефонную связь (через помощника машиниста, кондуктора, проводника пассажирского вагона, руководителя работ в хозяйственном поезде);  7) совместно со всеми работниками, обслуживающими поезд, принять меры к устранению возникшего препятствия для движения, а в необходимых случаях обеспечить ограждение поезда и смежного железнодорожного пути.  При затребовании помощи машинист (помощник машиниста) остановившегося на перегоне поезда обязан сообщить дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поездному, на каком километре и пикете <1> находится голова поезда, в связи с чем требуется помощь и время ее затребования. При использовании локомотива для доставки письменного требования (при отсутствии технологической железнодорожной электросвязи с дежурным по железнодорожной станции или диспетчером поездным) разрешается отцепить локомотив от состава лишь после закрепления вагонов от самопроизвольного движения укладкой под колеса вагонов тормозных башмаков и приведения в действие стояночных тормозов. Перед отцепкой локомотива от состава приводятся в действие автотормоза оставляемых вагонов (полным открытием концевого крана). Не разрешается использование локомотива пассажирского поезда для доставки требования на железнодорожную станцию.  --------------------------------  <1> [Подпункт 2.7.17 пункта 2.7](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=24757&date=28.07.2022&dst=100441&field=134) ГОСТ 34530-2019 "Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения", введенного в действие [приказом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=335340&date=28.07.2022) Росстандарта от 24 сентября 2019 г. N 748-ст (М., "Стандартинформ", 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 "Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения" ("ИУС "Национальные стандарты", 2020, N 3), ГОСТ 34530-2019 "Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения" ("ИУС "Национальные стандарты", 2021, N 8).  Если по условиям профиля железнодорожного пути, на котором расположен состав остановившегося поезда, имеющихся средств для закрепления вагонов недостаточно, отцеплять локомотив от состава запрещается. При необходимости на двухпутных перегонах для доставки дежурному по железнодорожной станции письменного требования о помощи разрешается использовать локомотивную бригаду встречного поезда.  Если затребован восстановительный или пожарный поезд, а также вспомогательный локомотив, то остановившемуся поезду не разрешается начинать движение, пока не прибудет затребованная помощь или не будет получено разрешение на движение.  Поезд, остановившийся на перегоне, должен быть огражден в случаях:  затребования восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива для оказания помощи пассажирскому поезду (немедленно после затребования);  остановки поезда при отправлении поезда при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи (немедленно после остановки).  Ограждение поезда, а также препятствий для движения поездов производится в соответствии с Инструкцией по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в [приложении N 1](#Par1412) к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом.  3. Получив требование о высылке восстановительного и (или) пожарного поезда, специального самоходного подвижного состава или вспомогательного локомотива, дежурный по железнодорожной станции немедленно докладывает об этом диспетчеру поездному. Требование, полученное по средствам технологической железнодорожной электросвязи, записывается в журнал диспетчерских распоряжений с последующей отметкой в журнале движения поездов (напротив номера поезда, в графе "Примечание" указывается время и место остановки поезда).  4. Диспетчер поездной, получив требование об оказании помощи, немедленно докладывает об этом уполномоченному работнику владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Уполномоченный работник владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) и диспетчер поездной совместно определяют, с какой из ограничивающих перегон железнодорожных станций должна быть оказана помощь и на какую железнодорожную станцию при необходимости будут выводиться вагоны.  При исправности устройств технологической железнодорожной электросвязи, порядок оказания помощи диспетчер поездной (лично или через дежурного по железнодорожной станции) должен сообщить машинисту остановившегося поезда и дежурному по одной из железнодорожных станций, ограничивающих перегон.  Диспетчер поездной обязан обеспечить приоритетное продвижение восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов и при наличии соответствующих сведений информировать начальников восстановительных (пожарных) поездов о положении на месте происшествия для подготовки поездов к работе.  5. Восстановительные и пожарные поезда, специальный самоходный подвижной состав и вспомогательные локомотивы во всех случаях отправляются на перегон, закрываемый для движения всех поездов, в соответствии с порядком, установленным в приложении N 19 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в [приложении N 2](#Par3342) к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее - Инструкция).  Машинисту локомотива выдается разрешение на бланке ДУ-64, рекомендуемый образец которого приведен в приложении N 28 к Инструкции, а при диспетчерской централизации отправление поезда производится по приказу диспетчера поездного. На основании требования и в зависимости от того, с какой стороны (с головы или хвоста поезда) оказывается помощь, в бланке ДУ-64 или приказе диспетчера поездного указывается место (километр и пикет), до которого должен следовать восстановительный, пожарный поезд или вспомогательный локомотив.  Получив требование о высылке восстановительного поезда (специального самоходного подвижного состава), пожарного поезда или вспомогательного локомотива, когда его необходимо отправить по неправильному железнодорожному пути, дежурный по железнодорожной станции обязан убедиться в свободности этого железнодорожного пути от поездов (от железнодорожной станции до места, куда необходимо высылать помощь).  Если помощь оказывается со стороны хвоста поезда, километр и пикет, указанный в требовании о помощи, изменяется с учетом длины поезда.  Разрешение на бланке ДУ-64 выдается машинисту и в тех случаях, когда у места препятствия для движения поездов на перегоне открывается временный пост. При этом движение восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов производится по предварительному согласованию дежурных по железнодорожным станциям, ограничивающих перегон, с дежурным по указанному временному посту.  6. На участки, оборудованные диспетчерской централизацией, допускается отправление не более одного поезда на перегон (пожарного, восстановительного, вспомогательного локомотива) до вступления на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда:  "Машинисту поезда N ... разрешаю отправиться с ... пути станции ... на перегон ... по ... пути до ... км для оказания помощи поезду N ... с прибытием (возвращением) на станцию .... ДНЦ ...".  "Машинисту пожарного поезда N ... разрешаю отправиться с ... пути станции ... на перегон ... по ... пути до ... км пк ... для тушения пожара с прибытием (возвращением) на станцию .... ДНЦ ...".  7. Машинист восстановительного, пожарного поезда, специального самоходного подвижного состава за 2 км от места, указанного в разрешении на бланке ДУ-64, обязан принять меры к снижению скорости и следовать далее с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться перед препятствием.  Не доезжая до поезда, с которого затребована помощь, или до места, указанного в бланке ДУ-64, где необходимо выполнить работы по восстановлению движения, машинист должен остановить поезд и действовать в дальнейшем по указанию лица, руководящего восстановлением движения.  Машинист вспомогательного локомотива должен следовать на перегон:  1) при движении по неправильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с головы состава со скоростью не более 60 км/ч, а после остановки на расстоянии не менее 2 км до места, указанного в разрешении на бланке ДУ-64 - со скоростью не более 20 км/ч;  2) при движении по правильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава по сигналам автоматической блокировкой, а после остановки у проходного светофора с запрещающим показанием - со скоростью не более 20 км/ч;  3) при движении по правильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава при полуавтоматической блокировке, со скоростью не более 60 км/ч, а после остановки на расстоянии не менее 2 км до места, указанного в разрешении на бланке ДУ-64 - со скоростью не более 20 км/ч.  Не доезжая до поезда, с которого затребована помощь, машинист вспомогательного локомотива должен остановиться в соответствии с [подпунктами 1](#Par4728) - [3 пункта 7](#Par4730) настоящего Порядка и согласовать свои действия с машинистом, затребовавшим помощь.  8. Время отправления восстановительного, пожарного поезда, вспомогательного локомотива, специального самоходного подвижного состава на перегон, а также время возвращения с перегона дежурный по железнодорожной станции обязан отметить в журнале движения поездов и немедленно сообщить дежурному по смежной железнодорожной станции, ограничивающей перегон, и диспетчеру поездному.  9. Перегон или соответствующий железнодорожный путь открывается для движения поездов приказом диспетчера поездного на основании уведомления (письменного или переданного по устройствам технологической железнодорожной электросвязи) работника подразделения железнодорожного пути, руководившего работами по ликвидации возникших препятствий, о возможности возобновления движения поездов по перегону.  Уведомление об устранении повреждений контактной сети передается энергодиспетчером на основании сообщения работника подразделения электроснабжения, руководившего восстановительными работами.  На перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, если ее устройства были повреждены, диспетчер поездной для открытия движения поездов по автоматической блокировке должен получить соответствующее уведомление от работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.  Если схода железнодорожного подвижного состава с рельсов и повреждений каких-либо устройств на перегоне не было, движение открывается после доклада машиниста вспомогательного локомотива или работника, руководившего оказанием помощи, о выводе железнодорожного подвижного состава и свободности перегона.  На двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, соответствующий железнодорожный путь перегона разрешается открыть после сообщения машиниста вспомогательного локомотива по устройствам технологической железнодорожной электросвязи о начале вывода состава остановившегося поезда по правильному железнодорожному пути.  10. При разъединении (разрыве) поезда на перегоне машинист обязан:  1) немедленно сообщить о случившемся по устройствам технологической железнодорожной электросвязи машинистам поездов, следующих по перегону, и дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, которые немедленно докладывают об этом диспетчеру поездному;  2) через помощника машиниста проверить состояние состава и сцепных приборов у разъединившихся вагонов и при их исправности сцепить состав поезда. Осаживать разъединившиеся части состава для сцепления следует с особой бдительностью, чтобы при соударении вагонов скорость не превышала 3 км/ч;  3) поврежденные тормозные рукава заменить запасными или снятыми с хвостового вагона и у переднего бруса локомотива.  Во всех случаях, когда операции по соединению разъединившихся частей состава поезда не могут быть выполнены в течение 20 минут, машинист обязан закрепить, оставшуюся без локомотива часть поезда тормозными башмаками и стояночными тормозами.  После сцепления разъединившихся частей помощник машиниста по номеру хвостового вагона и наличию на нем поездного сигнала должен убедиться в целостности состава. Перед возобновлением движения должны быть отпущены стояночные тормоза, произведено сокращенное опробование автотормозов, изъяты тормозные башмаки из-под вагонов.  Порядок действия локомотивных бригад при разрыве поезда установлен [Правилами](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=65734&date=28.07.2022) технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными [Протоколом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=5736&date=28.07.2022) шестидесятого Совета по железнодорожному транспорту - участников Содружества Независимых Государств от 7 мая 2014 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет": https://sovetgt.org/, 7 мая 2014 г.) <2>.  --------------------------------  <2> Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с [Положением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=1618&date=28.07.2022&dst=100059&field=134) о Совете по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств - участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=872&date=28.07.2022) о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=30726&date=28.07.2022&dst=100010&field=134) о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Верховного Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, N 51, ст. 1798).  11. Не допускается соединять части поезда на перегоне:  1) в условиях недостаточной и ограниченной видимости, когда сигналы трудно различимы;  2) если отцепившаяся часть находится на участке железнодорожного пути, имеющем спуск с уклоном круче 0,0025 в сторону, совпадающую с направлением соединения.  Использование сзади идущего локомотива для соединения с отцепившейся частью состава осуществляется в соответствии с [пунктом 3](#Par4712) настоящего Порядка.  12. Если соединить поезд невозможно, машинист должен затребовать вспомогательный локомотив или восстановительный поезд в соответствии с настоящего Порядка, указав дополнительно в заявке ориентировочное расстояние между разъединившимися частями поезда.  При использовании поездных локомотивов с вагонами и без для доставки на железнодорожную станцию письменного требования о помощи, хвост такого локомотива обозначается в соответствии с [пунктом 98](#Par3114) Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в [приложении N 1](#Par1412) к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом.  Не допускается оставлять на перегоне без охраны составы, в которых имеются вагоны с людьми и опасными грузами <3> класса 1 (взрывчатые материалы) <4> (далее - опасные грузы класса 1 (ВМ).  --------------------------------  <3> [Подпункт 1.2.1 пункта 1.2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=401104&date=28.07.2022&dst=100015&field=134) Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Протоколом пятнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту - участников Содружества Независимых Государств от 5 апреля 1996 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет": https://sovetgt.org/, 5 апреля 1996 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с [Положением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=1618&date=28.07.2022&dst=100059&field=134) о Совете по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств - участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=872&date=28.07.2022) о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=135&date=28.07.2022) о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, N 51, ст. 1798) (далее - Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам).  <4> [Подпункт 3.1.1 пункта 3.1](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=401104&date=28.07.2022&dst=36718&field=134) Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.  13. Машинист поезда, следующий на железнодорожную станцию с требованием о помощи, обязан:  1) на перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, руководствоваться показаниями путевых светофоров;  2) на перегонах с полуавтоматической блокировкой, имеющих путевые посты (блок-посты), на первом по пути следования блок-посту остановиться и сообщить о случившемся диспетчеру поездному. Дежурный путевого поста отправляет такой локомотив по разрешающему показанию проходного сигнала, но блокировочного сигнала проследования не подает. Дежурные остальных путевых постов на перегоне действуют в соответствии с [приложением N 3](#Par4200) к Инструкции.  На перегонах, оборудованных электрожезловой системой, жезл перегона, где оставлен состав поезда, машинист, прибывший на железнодорожную станцию с требованием о помощи, передает дежурному по железнодорожной станции. До освобождения перегона и восстановления нормального движения дежурный по железнодорожной станции должен хранить жезл, не вкладывая в аппарат.  14. Закрытие перегона и отправление локомотива или поезда для оказания помощи поезду, остановившемуся на перегоне, производятся в соответствии с [пунктом 5](#Par4717) приложения N 8 к Инструкции. При оказании помощи с хвоста поезда, если место нахождения хвостовой части неизвестно, машинисту вспомогательного локомотива (восстановительного поезда), кроме разрешения на бланке ДУ-64, выдается предупреждение:  "Место нахождения разъединившихся на перегоне вагонов неизвестно".  При наличии такого предупреждения машинист поезда, оказывающего помощь, должен следовать по перегону с особой бдительностью и с такой скоростью, которая обеспечивала бы своевременную остановку перед препятствием.  II. Возвращение поезда с перегона на железнодорожную станцию  15. Если после остановки на перегоне у поезда отсутствует возможность продолжать движение вперед и его необходимо возвратить на железнодорожную станцию отправления, машинист лично, через кондуктора главного грузовых поездов или работника локомотивной бригады должен сообщить об этом (письменно или по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи) дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поездному. Поезд разрешается возвращать с перегона на железнодорожную станцию отправления по распоряжению дежурного по этой железнодорожной станции.  Получив такое сообщение, диспетчер поездной закрывает перегон (соответствующий железнодорожный путь перегона) и устанавливает порядок возвращения поезда на железнодорожную станцию отправления.  16. Возвращение поезда с перегона должно производиться вспомогательным локомотивом.  Остановившийся поезд (за исключением пассажирского, не оборудованного дополнительной кабиной управления в хвосте состава) допускается осадить без вспомогательного локомотива до входного сигнала железнодорожной станции или до сигнального знака "Граница станции".  Осаживание производится после закрытия приказом диспетчера поездного перегона (или железнодорожного пути перегона) для движения всех поездов и передачи машинисту остановившегося поезда регистрируемого приказа дежурного по железнодорожной станции.  При отсутствии средств технологической железнодорожной электросвязи, осаживание поезда после приказа диспетчера поездного о закрытии перегона производится после вручения (через нарочного) машинисту остановившегося поезда разрешения на бланке ДУ-64.  На перегонах, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, приказ о возможности осаживания поезда или разрешение на бланке ДУ-64 передаются машинисту остановившегося поезда при свободности участка железнодорожного пути между остановившимся поездом и входным светофором железнодорожной станции или сигнальным знаком "Граница станции".  Если на перегоне, оборудованном автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, отправившийся поезд остановился, не освободив первого блок-участка, то осаживание поезда до входного светофора или до сигнального знака "Граница станции" разрешается производить без закрытия перегона по разрешению дежурного по железнодорожной станции.  17. Скорость осаживания остановившегося на перегоне поезда до входного светофора железнодорожной станции отправления или до сигнального знака "Граница станции" должна быть не более 5 км/ч. На первой по движению специальной подножке (на переходной площадке, тамбуре) вагона осаживаемого по перегону поезда должен находиться работник локомотивной бригады, кондуктор или уполномоченный владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) работник по указанию машиниста, а при отсутствии специальной подножки, переходной площадки или тамбура вагона - указанному работнику, находясь на безопасном расстоянии, разрешается идти по обочине железнодорожного пути впереди осаживаемого состава поезда, поддерживая постоянную связь с машинистом поезда через носимую радиостанцию.  Осаживание с перегона мотор-вагонного подвижного состава, поездов, оборудованных дополнительной кабиной управления в хвосте состава, специального самоходного подвижного состава и одиночных локомотивов производится со скоростью, обеспечивающей остановку в пределах видимости светофоров и железнодорожного подвижного состава; машинист мотор-вагонного подвижного состава или поезда, оборудованного дополнительной кабиной управления в хвосте состава переходит в головную по направлению осаживания кабину управления.  Если хвост отправленного поезда еще не вышел за границу железнодорожной станции, то осаживание такого поезда производится маневровым порядком по устному указанию дежурного по железнодорожной станции со скоростью не более 5 км/ч. На переходной площадке или специальной подножке первого по ходу движения вагона осаживаемого поезда должен находиться работник локомотивной бригады или кондуктор, работник железнодорожной станции (по указанию дежурного по железнодорожной станции), поддерживающий постоянную связь с машинистом поезда или дежурным по железнодорожной станции через носимую радиостанцию.  18. Прием возвращаемых с перегона поездов на железнодорожную станцию производится по разрешающему показанию входного светофора или при запрещающем показании входного светофора в соответствии с [приложением N 9](#Par4837) к Инструкции.  При готовности маршрута для приема на железнодорожную станцию осаживаемого поезда в соответствии с [пунктом 16](#Par4771) настоящего Порядка разрешение на осаживание по перегону совмещается с приказом о приеме поезда на железнодорожную станцию. В этом случае, в зависимости от наличия входного светофора и условий приема, текст разрешения на осаживание дополняется словами "и следовать на ... путь. Входной светофор открыт", или "и следовать на ... путь при запрещающем показании входного светофора. Маршрут приема готов", или "и следовать на ... путь. Маршрут приема готов".  III. Оказание помощи остановившемуся на перегоне поезду локомотивом сзади идущего поезда  19. На участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, и устройствами технологической железнодорожной электросвязи при отсутствии условий недостаточности и ограниченной видимости для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду можно использовать:  1) одиночный локомотив, следующий по перегону за остановившимся поездом;  2) локомотив, отцепленный от состава грузового поезда, следующего по перегону за остановившимся поездом;  3) сзади идущий грузовой поезд без отцепки от него ведущего локомотива.  Оказание помощи осуществляется по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинистам обоих локомотивов.  Запрещается для оказания помощи отцеплять локомотив от грузопассажирского поезда и поезда, в котором есть вагоны с опасными грузами класса 1 (ВМ). Такие поезда нельзя также использовать для оказания помощи без отцепки локомотива от состава.  20. Если помощь оказывается одиночным локомотивом, следующим по перегону за остановившимся поездом, диспетчер поездной передает приказ следующего содержания:  "Машинисту локомотива поезда N .... Окажите помощь остановившемуся впереди поезду N .... ДНЦ ...".  При оказании помощи одиночным локомотивом, отцепляемым от состава сзади идущего грузового поезда, диспетчер поездной передает приказ следующего содержания:  "Машинисту поезда N .... Закрепите состав поезда, отцепитесь от него и окажите помощь остановившемуся впереди поезду N .... ДНЦ ...".  До передачи такого приказа диспетчер поездной обязан убедиться в том, что состав поезда, от которого необходимо отцепить локомотив, готов к закреплению в соответствии с [пунктом 2](#Par4694) настоящего Порядка. Машинисту локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава поезда без закрепления вагонов от самопроизвольного движения.  21. Машинистам локомотивов, используемых для оказания помощи, после получения приказа диспетчера поездного разрешается проследовать на занятый блок-участок и продолжить движение со скоростью, обеспечивающей остановку у впереди стоящего поезда.  На расстоянии не менее 10 м от состава этого поезда, машинист должен остановиться, лично осмотреть автосцепку хвостового вагона, автосцепку локомотива закрепить в положении "на буфер" и только после этого подъехать к составу со скоростью подхода не более 3 км/ч. Толкание начинается по сигналу (указанию), подаваемому машинистом первого поезда, а в дальнейшем машинисты обоих локомотивов обязаны по устройствам технологической железнодорожной электросвязи поддерживать связь друг с другом и согласовывать свои действия. По завершении необходимости в оказании помощи второй локомотив по сигналу (указанию) с ведущего локомотива прекращает подталкивание. Если помощь оказывалась одиночным локомотивом, следовавшим за остановившимся поездом, то после прекращения подталкивания он продолжает движение, самостоятельно руководствуясь сигналами автоматической блокировки.  При оказании помощи локомотивом, отцепленным от сзади идущего поезда, этот локомотив после прекращения подталкивания возвращается к оставленному составу, причем если этот локомотив в процессе оказания помощи вместе с поездом прибудет на впереди расположенную железнодорожную станцию, возвращение его к оставленному на перегоне составу производится после закрытия перегона (железнодорожного пути перегона) приказом диспетчера поездного по указанию дежурного по железнодорожной станции с вручением разрешения на бланке ДУ-64, а при диспетчерской централизации - по приказу диспетчера поездного. Не доезжая 5 м до оставленного состава, машинист останавливает локомотив и лично убеждается в готовности автосцепки к сцеплению. Дальнейшее движение локомотива для прицепки к составу производится с особой бдительностью.  После прицепки локомотива и зарядки тормозной воздушной магистрали до установленного давления производится сокращенное опробование автотормозов, а затем работниками локомотивной бригады или главным кондуктором извлекаются из-под колес вагонов тормозные башмаки и отпускаются стояночные тормоза.  22. Оказание помощи для соединения частей расцепившегося на перегоне состава грузового поезда производится в случаях, предусмотренных в [пункте 11](#Par4748) настоящего Порядка, по просьбе машиниста поезда, в котором произошло разъединение. В том числе одиночным локомотивом, следующим за расцепившимся поездом или идущим за ним грузовым поездом, без отцепки от него ведущего локомотива.  Об оказании помощи в этих случаях диспетчер поездной передает приказ следующего содержания:  "Машинисту локомотива поезда N .... Соединитесь с хвостовыми вагонами, отцепившимися от остановившегося впереди поезда N ..., и окажите помощь при соединении этих вагонов с головной частью состава. ДНЦ ...".  Вне зависимости от того, осуществляется ли помощь одиночным локомотивом или локомотивом вместе с составом сзади идущего поезда, сцепление локомотива должно производиться с последним вагоном отцепившейся части поезда. Дальнейшие действия производятся по указанию машиниста первого поезда после выполнения им требований, предусмотренных [пунктом 10](#Par4738) настоящего Порядка, при этом в зависимости от расстояния между расцепившимися вагонами, количества вагонов в головной и отцепившейся частях состава, профиля пути соединение осуществляется путем осаживания головной части первого поезда или путем надвига отцепившихся вагонов до соединения их с головной частью первого поезда. После соединения расцепленных частей помощник машиниста второго поезда отцепляет локомотив от последнего вагона и оба поезда продолжают движение самостоятельно, руководствуясь сигналами автоматической блокировки или автоматической локомотивной сигнализации.  23. При остановке на перегоне, оборудованном автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, поезда, одиночного локомотива или специального самоходного подвижного состава, когда дальнейшее самостоятельное их движение невозможно, вывод их с перегона до ближайшей железнодорожной станции разрешается производить сзади идущим поездом без отцепки от него ведущего локомотива. Вывод поездов с перегона осуществляется на основании приказа диспетчера поездного, передаваемого машинистам обоих локомотивов и дежурному по впереди расположенной железнодорожной станции. В этом случае производится сцепление остановившегося поезда, локомотива (специального самоходного подвижного состава) с локомотивом сзади идущего поезда. Скорость дальнейшего следования до ближайшей железнодорожной станции на железнодорожных путях общего пользования не должна превышать 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования не должна превышать 15 км/ч.  Вывод поездов с перегона устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от плана и профиля железнодорожного пути.  24. Если поезд, следовавший по перегону, остановился на подъеме и в хвосте нет подталкивающего локомотива, машинист может осадить поезд на более легкий профиль того же перегона для обеспечения возможности дальнейшего движения.  Впереди осаживаемого поезда должен находиться работник локомотивной бригады, кондуктор главный грузовых поездов или руководитель работ в хозяйственном поезде. Скорость осаживания поезда должна быть не более 5 км/ч.  Если поезд оборудован дополнительной кабиной управления в хвосте состава или оборудован на хвостовом вагоне системой, обеспечивающей дистанционный контроль из кабины управления свободности железнодорожного пути, подаваемых сигналов и положения стрелок по маршруту следования, порядок осаживания поезда устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Если поезд, следовавший по перегону, оборудованному автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, то осаживание производится только по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда и дежурному по позади расположенной железнодорожной станции, при свободности от поездов участка железнодорожного пути от хвоста поезда до железнодорожной станции:  "Машинисту поезда N ... разрешаю осадить состав на более легкий профиль, участок пути до входного сигнала (сигнального знака "Граница станции") станции ... свободен от поездов. Перегон ... для движения закрыт. ДНЦ ...".  Осаживание поезда на более легкий профиль железнодорожного пути того же перегона не допускается:  пассажирских поездов - во всех случаях;  поездов, масса которых превышает норму по условиям трогания с места - на данном подъеме;  при неблагоприятных условиях, когда сигналы трудно различимы;  если остановившийся поезд был отправлен при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов.  25. При вынужденной остановке мотор-вагонного подвижного состава на перегоне и когда его дальнейшее самостоятельное движение невозможно, разрешается прицеплять к нему вслед идущий мотор-вагонный подвижной состав или резервный локомотив для вывода с перегона до первой попутной железнодорожной станции сдвоенным составом. Автотормоза обоих поездов должны быть включены в общую магистраль.  Соединение составов производится на основании приказа диспетчера поездного, передаваемому машинистам обоих поездов (с использованием для этой цели всех имеющихся средств связи):  "Машинисты поездов N ... и N ... соедините поезда и сдвоенным составом следуйте до станции .... ДНЦ ...".  При невозможности управления соединенным мотор-вагонным подвижным составом из головной кабины первого поезда, управление поездом и тормозами производится из головной кабины второго поезда, причем скорость следования в этом случае должна быть не более 25 км/ч. В головной кабине первого поезда должен находиться машинист, который обязан следить за движением и при необходимости принимать меры к остановке экстренным торможением.  Порядок действий локомотивных бригад обоих поездов при соединении и следовании сдвоенными составами устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от местных условий.  26. При вынужденной остановке на перегоне пассажирского поезда, когда его дальнейшее самостоятельное движение невозможно, помощь этому поезду оказывается:  1) с головы поезда с выводом на впереди лежащую железнодорожную станцию;  2) с хвоста поезда с выводом на позади лежащую железнодорожную станцию.  Машинист вспомогательного локомотива обязан предупредить о направлении предстоящего движения машиниста пассажирского поезда, который предупреждает об этом начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда и проводников. |
| Приложение N 9  к Инструкции по движению  поездов и маневровой работе  на железнодорожном транспорте  Российской Федерации  ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ПРИЕМА И ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ  Список изменяющих документов  (в ред. Приказов Минтранса России от 30.03.2015 N 57,  от 09.11.2015 N 330)  I. Общие положения  1. Порядок использования технических средств железнодорожной станции устанавливается ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, которыми регламентируется безопасный и беспрепятственный прием, отправление и проследование поездов по железнодорожной станции, безопасность внутристанционной маневровой работы и соблюдение требований охраны труда.  Порядок, установленный ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, является обязательным для работников всех подразделений владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.  Маршрут для приема или отправления каждого поезда должен быть приготовлен своевременно, и входной (выходной) светофор открыт с таким расчетом, чтобы машинист принимаемого (отправляемого) поезда мог своевременно воспринять открытое положение сигнала и не допустить снижения установленной скорости поезда при входе на железнодорожную станцию или задержки поезда при отправлении с железнодорожной станции.  ДСП станции, а на участках с диспетчерской централизацией - ДНЦ, перед приемом поезда обязан:  1) убедиться в свободности железнодорожного пути приема поезда;  2) прекратить маневры с выходом на железнодорожный путь и маршрут приема поезда;  3) приготовить маршрут приема поезда;  4) открыть входной светофор.  ДСП станции, а на участках с диспетчерской централизацией - ДНЦ, перед отправлением поезда обязан:  1) убедиться в свободности перегона, а при автоматической блокировке - первого блок-участка перегона;  2) прекратить в горловине отправления поезда маневры с выходом на маршрут отправления поезда;  (пп. 2 в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  3) приготовить маршрут отправления;  4) открыть выходной светофор или вручить машинисту другое разрешение на занятие перегона.  Перед приемом и отправлением каждого поезда ДСП станции обязан прекратить маневры с выходом на железнодорожный путь и маршрут приема (отправления), а также на железнодорожных путях, с которых невозможно исключить выход железнодорожного подвижного состава на маршрут следования поезда, путем установки стрелок в охранное положение.  На железнодорожных станциях, оборудованных маневровой автоматической локомотивной сигнализацией (МАЛС), допускается перед приемом и отправлением поездов не прекращать маневровую работу на железнодорожных путях, с которых невозможно исключить выход железнодорожного подвижного состава на маршрут следования поезда, путем установки стрелок в охранное положение. При этом локомотив, производящий маневровую работу, должен иметь исправную бортовую аппаратуру маневровой автоматической локомотивной сигнализации. Перечень таких железнодорожных станций устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  ДСП станции запрещается открывать сигнал или давать другое разрешение на прием или отправление поезда до убеждения в фактическом прекращении маневров.  Порядок прекращения маневров, передачи ДСП станции распоряжений и его убеждения в их исполнении устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  Порядок производства маневров в сортировочно-отправочных парках железнодорожных станций при отправлении поездов устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования и указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  2. На железнодорожных станциях, оборудованных электрической централизацией стрелок и светофоров, все операции по приготовлению маршрутов приема и отправления поездов выполняются лично ДСП станции или по его указанию оператором поста централизации. При управлении централизованными стрелками с исполнительных постов все распоряжения о приготовлении маршрутов приема или отправления поездов ДСП станции передает операторам исполнительных постов централизации и подтверждает распоряжение соответствующими действиями на аппарате управления. Правильность выполнения отданных распоряжений контролируется по индикации на аппаратах управления.  Порядок пользования устройствами электрической централизации стрелок и светофоров, а также действий ДСП станций и операторов постов централизации при приготовлении маршрутов для приема, отправления и пропуска поездов устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования и указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. В этих же документах устанавливается порядок действий работников на железнодорожных станциях, имеющих как централизованные, так и нецентрализованные стрелки.  На железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками распоряжение о приготовлении маршрута приема или отправления поезда ДСП станции должен передавать одновременно всем старшим дежурным стрелочных постов, участвующим в приготовлении маршрута, четко и ясно, соблюдая установленный регламент переговоров в соответствии с [приложением N 20](#Par7556) к настоящей Инструкции. Если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено, распоряжения о приготовлении маршрута даются непосредственно дежурным стрелочных постов.  В приготовлении маршрутов для приема и отправления поездов должны участвовать стрелочные посты, расположенные во входной (выходной) горловине, в противоположном конце железнодорожного пути приема, а также другие посты, через которые возможен выход железнодорожного подвижного состава на маршрут приема или отправления поезда.  Распоряжение о приготовлении маршрута на стрелочные посты или исполнительные посты централизации ДСП станции должен передавать с учетом возможности окончания всех необходимых операций за время, обеспечивающее своевременное открытие соответствующего сигнала.  5. Правильность приготовления маршрута ДСП станции проверяет по индикации на аппаратах управления.  На железнодорожных станциях, не имеющих таких аппаратов управления, ДСП станции обязан проверить правильность приготовления маршрута по докладам старших дежурных стрелочных постов или дежурных стрелочных постов.  6. Если отдельные стрелки на железнодорожной станции расположены на значительном расстоянии от стрелочного поста и их, как правило, не выводят из нормального положения (съезды между главными железнодорожными путями, примыкания к главным и приемоотправочным железнодорожным путям и т.п.), то может быть установлен порядок проверки их положения и исправности не перед каждым принимаемым и отправляемым поездом, а лишь при вступлении на дежурство и периодически во время дежурства. Кроме того, положение и исправность таких стрелок должны обязательно проверяться в случаях, если перед приготовлением маршрута они переводились для маневровых передвижений, осмотра, ремонта и т.п. Такие стрелки должны быть оборудованы контрольными замками, ключи от которых должны находиться в аппаратах управления, а при отсутствии ключевой зависимости - храниться у ДСП станции.  Перечень железнодорожных станций, где разрешается применять такой порядок, с указанием номеров стрелок, утверждается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  Порядок проверки положения таких стрелок указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  7. После доклада о готовности маршрута для приема или отправления поезда дежурными стрелочных постов, сигналистам и ДСП станции запрещается передавать дежурство другим работникам до тех пор, пока поезд, для которого приготовлен маршрут, не прибудет на железнодорожную станцию или не отправится с железнодорожной станции. При необходимости смены дежурства до прибытия или отправления поезда вновь вступающий работник обязан сам убедиться в правильности установки маршрута, не ссылаясь на выполнение этой операции работником, сдающим дежурство.  9. На железнодорожных станциях, не имеющих электрической изоляции приемоотправочных железнодорожных путей (не оборудованных рельсовыми цепями или устройствами контроля свободности путей и путевыми устройствами АЛС), ДСП станции перед приемом пассажирских, почтово-багажных и людских поездов на такие железнодорожные пути обязаны докладывать ДНЦ о том, на какой железнодорожный путь будет приниматься поезд.  (в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2015 N 330)  8. Останавливать грузовые поезда на железнодорожном пути, расположенном между пассажирским зданием и железнодорожным путем, где стоит пассажирский поезд, как правило, не допускается. В исключительных случаях, при стоянке грузового поезда на железнодорожном пути между пассажирским зданием и пассажирским поездом, грузовой поезд должен быть расцеплен и для пассажиров сделан проход (если нет переходного моста или тоннеля). При этом на железнодорожных станциях, где нет составительских бригад, владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования устанавливается порядок осуществления этих операций с указанием перечня работников, которые могут привлекаться для их выполнения.  Если необходимо пропустить поезд, маневровый состав или локомотив по железнодорожным путям, расположенным между стоящим пассажирским поездом и пассажирским зданием, ДСП станции и дежурный по вокзалу обязаны принять меры, обеспечивающие безопасность посадки и высадки пассажиров.  Порядок пропуска поездов и маневровых составов по железнодорожным путям, расположенным между пассажирским зданием и железнодорожным путем, где стоит пассажирский поезд, должен быть указан в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  10. Прием или отправление поезда на железнодорожный путь или с железнодорожного пути, которые не предусмотрены для этого ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, могут быть допущены лишь в исключительных случаях по регистрируемому приказу ДНЦ. Перед тем как разрешить прием на такие железнодорожные пути пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских поездов, ДНЦ должен согласовать свои действия с уполномоченным представителем владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования. В этих случаях при отсутствии у ДСП станции аппаратов управления, позволяющих ему контролировать положение стрелок в маршруте, правильность их установки в маршрутах приема и отправления пассажирских, почтово-багажных и людских поездов должна быть проверена на железнодорожных путях общего пользования начальником железнодорожной станции или его заместителем, или ДСП станции, или дежурным по парку, а на железнодорожных путях необщего пользования - уполномоченным представителем владельца железнодорожных путей необщего пользования.  О приеме пассажирского поезда (моторвагонного поезда) на железнодорожный путь, не предусмотренный для этого ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, а также об остановке пассажирского поезда (моторвагонного поезда) на железнодорожной станции, где остановка его по расписанию не предусмотрена, ДСП станции должен информировать машиниста поезда по радиосвязи.  Перед приемом, отправлением пассажирского поезда (моторвагонного поезда), обслуживаемого одним машинистом, ДСП станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - ДНЦ обязаны информировать машиниста поезда о готовности маршрута и открытии сигналов или необходимости вынужденной остановки поезда. Перечень железнодорожных станций, где ДСП станции, исходя из местных условий и размеров движения поездов, не может своевременно передать такое сообщение машинисту, и порядок обеспечения при этом безопасности движения поездов устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  11. На железнодорожных станциях с централизованными стрелками ДСП станции при необходимости использования вариантных маршрутов для приема или отправления поезда с электрической тягой обязан убедиться в наличии контактной сети по маршруту следования такого поезда.  II. Прием поездов  12. Прием поездов на железнодорожную станцию должен производиться на свободные железнодорожные пути, предназначенные для этого ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, и только при разрешающем показании входного светофора, а пассажирских поездов (моторвагонных поездов), кроме того, на железнодорожные пути, оборудованные путевыми устройствами АЛС. Порядок, обеспечивающий безопасность движения пассажирских поездов (моторвагонных поездов) при приеме на железнодорожные пути, не оборудованные этими устройствами, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  (в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2015 N 330)  ДСП станции обязан обеспечить наличие свободных железнодорожных путей для своевременного приема поездов и не допускать задержки поезда у входного светофора с запрещающим показанием без всякой не вызванной на то необходимости.  Для обеспечения безопасного приема поездов ДСП станции обязан:  1) принимать поезда на свободные от железнодорожного подвижного состава железнодорожные пути в соответствии со специализацией, установленной ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования;  2) заранее планировать последовательность занятия железнодорожных путей прибывающими поездами и в соответствии с этим готовить железнодорожный путь для приема каждого поезда;  3) вести учет положения (свободности или занятости) приемоотправочных железнодорожных путей (по индикации на аппаратах управления, на графике исполненного движения и другими способами).  13. На железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками ДСП станции, старшие дежурные стрелочных постов и дежурные стрелочных постов перед приемом поездов обязаны соблюдать следующий порядок приготовления маршрутов:  1) имея свободный железнодорожный путь для приема поезда, ДСП станции вызывает всех старших дежурных стрелочных постов (или дежурных стрелочных постов, если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено), входящих в маршрут приема, и дает им распоряжение о приготовлении маршрута.  По указанию ДСП станции один из дежурных стрелочного поста в присутствии у телефона всех остальных повторяет это распоряжение, а все остальные подтверждают его восприятие словом "Верно". Убедившись, что распоряжение понято правильно, ДСП станции подтверждает его словом "Выполняйте";  2) получив распоряжение о приготовлении маршрута, старшие дежурные стрелочных постов обязаны немедленно передать его для исполнения дежурным стрелочных постов своего района и также убедиться, что последние поняли его правильно.  К выполнению распоряжения все участвующие в приготовлении маршрута работники обязаны приступить немедленно.  Если в районе поста, участвующего в приготовлении маршрута, производится маневровая работа с выходом на железнодорожные пути и стрелки предстоящего приема поезда, то она должна быть немедленно прекращена, маневровый состав установлен в пределах железнодорожных путей, где его нахождение не препятствует следованию принимаемого поезда, в чем ДСП станции обязан убедиться в соответствии с [пунктом 1](#Par6367) настоящего приложения порядком, установленным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  При производстве маневров в противоположном конце железнодорожной станции дежурный соответствующего стрелочного поста должен поставить стрелки в положение, исключающее возможность выхода маневрового состава на железнодорожный путь приема, и запереть их.  Приготовляя маршрут, дежурные стрелочных постов обязаны проверить в установленном на железнодорожной станции порядке свободность железнодорожного пути приема, перевести стрелки в требуемое положение, проверить плотность прилегания остряков к рамным рельсам у каждой стрелки, входящей в маршрут, и запереть их на закладку и контрольный стрелочный замок, а при его отсутствии - на навесной замок.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  В районах, где работой руководят старшие дежурные стрелочных постов, последние обязаны лично проверить правильность приготовления маршрута дежурными стрелочных постов своего района, убедиться, что свободность железнодорожного пути проверена, и изъять ключи от запертых стрелок;  3) после окончания всех операций, связанных с приготовлением маршрута, и тщательного убеждения в правильности их выполнения каждый старший дежурный стрелочного поста (или дежурный стрелочного поста), получивший задание на приготовление маршрута, вызывает ДСП станции для доклада о готовности маршрута и свободности железнодорожного пути.  Доклад о готовности маршрута ДСП станции обязан принимать в присутствии у телефона одновременно всех дежурных стрелочных постов, которым давалось задание на приготовление маршрута. Последние поочередно докладывают ему о готовности маршрута.  На железнодорожных станциях, имеющих аппарат управления, позволяющий контролировать положение стрелок в заданном маршруте, ДСП станции убеждается в правильности выполнения распоряжения о приготовлении маршрута и по индикации на аппаратах управления;  4) убедившись, что маршрут приготовлен правильно, железнодорожный путь свободен, а маневры в соответствии с [пунктом 1](#Par6367) настоящего приложения прекращены, ДСП станции открывает входной сигнал или дает распоряжение о его открытии дежурному стрелочного поста, если управление сигналом находится на этом посту;  5) дежурные стрелочных постов обязаны внимательно следить за приготовленным маршрутом и за наличием проходов по смежным железнодорожным путям. Встречать поезда с установленными сигналами дежурные стрелочных постов должны в местах, указанных в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования;  6) при следовании поезда дежурные стрелочных постов обязаны обращать внимание на состояние вагонов, правильность положения груза на открытом железнодорожном подвижном составе, наличие предусмотренных сигналов и другое. О всех замеченных недостатках немедленно сообщать старшему дежурному стрелочного поста или ДСП станции, а в случаях, угрожающих безопасности движения или жизни людей, принимать меры к остановке поезда.  Дежурный стрелочного поста, в который входит стрелка, ограничивающая железнодорожный путь приема, обязан по наличию поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост поезда, убедиться, что поезд прибыл в полном составе, проверить его установку в границах полезной длины железнодорожного пути и доложить об этом ДСП станции.  После прибытия (проследования) поезда дежурные стрелочных постов, не ожидая особого распоряжения, должны поставить стрелки в нормальное положение, а в случаях занятости железнодорожного пути - в направлении свободного железнодорожного пути.  Порядок приготовления маршрутов для приема поездов, а также порядок встречи прибывающих поездов на железнодорожных станциях, где один дежурный стрелочного поста обслуживает два поста, устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  14. ДСП станции, как правило, не должен принимать решение об изменении маршрута приема при разрешающем показании входного светофора.  В исключительных случаях, при необходимости изменения маршрута для приема поезда на другой свободный железнодорожный путь, ДСП станции обязан предупредить машиниста, убедиться в правильности восприятия им информации, закрыть входной светофор, отменить заданный маршрут и только после этого дать установленным порядком новое задание на приготовление маршрута.  В случае необходимости экстренной остановки поезда для предотвращения аварийной ситуации ДСП станции немедленно передает машинисту поезда команду на остановку поезда по радиосвязи и закрывает соответствующий светофор.  15. Если необходимо принять на железнодорожную станцию последовательно несколько поездов, ДСП станции после получения доклада о готовности маршрута для одного из них разрешается давать дежурным стрелочных постов указание о предстоящем приготовлении маршрута для следующего поезда. В этом случае после прибытия в полном составе первого поезда и закрытия входного светофора немедленно готовится маршрут приема второго поезда. Стрелки, не входящие в маршрут первого поезда, могут быть установлены и заперты заблаговременно. Доклад ДСП станции о готовности маршрута второму поезду передается одновременно с сообщением о прибытии первого поезда.  16. Порядок проверки свободности железнодорожного пути перед приемом поезда устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  ~~Способы проверки могут быть следующие:~~  ~~1) по индикации на аппаратах управления на железнодорожных станциях, оборудованных электрической изоляцией приемоотправочных путей;~~  ~~2) проверка свободности определенной части железнодорожного пути производится проходом указанного в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования работника железнодорожной станции (одного или двух, в зависимости от районов их работы) до места, откуда обеспечивается хорошая видимость проверяемого железнодорожного пути;~~  ~~3) в темное время суток и при плохой видимости днем - сквозным проходом дежурного стрелочного поста или указанного в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования работника железнодорожной станции вдоль железнодорожного пути приема;~~  ~~4) по поездным сигнальным приборам, обозначающим хвост поезда, проходящего железнодорожную станцию без остановки (при хорошей видимости всего железнодорожного пути).~~  ~~В необходимых случаях по распоряжению ДСП станции проверка свободности одного или нескольких железнодорожных путей приема может быть произведена заблаговременно с ограждением каждого проверенного железнодорожного пути с обеих сторон переносными красными сигналами, снимаемыми после приготовления маршрута для приема поезда.~~  ~~В зависимости от технических устройств, условий работы и расположения железнодорожных путей могут быть и другие способы проверки, но при этом четкое соблюдение установленного порядка должно исключать возможность приема поезда на занятый железнодорожный путь.~~  17. Если на железнодорожную станцию прибывает поезд, не устанавливающийся в границах полезной длины железнодорожного пути приема, то ДСП станции по радиосвязи может передать машинисту этого поезда разрешение на безостановочное (впредь до получения команды или сигнала остановки) проследование выходного (маршрутного) светофора железнодорожного пути приема по лунно-белому огню этого светофора при погашенном красном огне.  При отсутствии такого разрешения машинист прибывающего поезда при наличии лунно-белого огня на выходном (маршрутном) светофоре обязан остановиться, не проезжая выходного (маршрутного) светофора железнодорожного пути приема.  При необходимости осаживания такого поезда для его отправления по разрешающему показанию выходного светофора это производится по переданному машинисту по радиосвязи указанию ДСП станции после предварительной подготовки им маршрута для осаживания.  На железнодорожных путях необщего пользования прием поездов на частично занятые железнодорожным подвижным составом железнодорожные пути, а также непосредственно к технологическим участкам производится в соответствии с их специализацией, установленной в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  При приеме поезда на такие железнодорожные пути ДСП станции обязан:  1) убедиться лично или через работников, указанных в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, что длина свободного участка железнодорожного пути приема достаточна для установки принимаемого поезда;  2) предупредить (по радиосвязи или через ДСП станции отправления) машиниста ведущего локомотива о приеме поезда на свободный участок частично занятого железнодорожным подвижным составом железнодорожного пути или непосредственно на железнодорожный путь технологического участка;  3) предупредить работников технологического участка о приеме поезда;  4) подготовить маршрут приема поезда;  5) открыть маневровый сигнал на входном светофоре.  Прибывающий поезд должен проследовать входной светофор со скоростью не более 15 км/ч, далее руководствоваться показаниями маневровых светофоров и остановиться на расстоянии не менее 10 м от стоящего на железнодорожном пути приема железнодорожного подвижного состава.  Машинист поезда при следовании непосредственно на свободный участок железнодорожного пути технологического объекта руководствуется показанием технологического светофора и указаниями работника технологического участка.  При отсутствии маневрового сигнала на входном светофоре прием поезда на частично занятый железнодорожным подвижным составом железнодорожный путь производится маневровым порядком по указанию ДСП станции и сигналам дежурных стрелочных постов.  18. Поезда с опасными грузами класса 1 (ВМ) и негабаритными грузами должны приниматься на железнодорожные пути, указанные в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  Меры безопасности, подлежащие соблюдению при приеме и отправлении поездов с негабаритными и опасными грузами класса 1 (ВМ), устанавливаются Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 N 15 (с изменениями и дополнениями), и Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств - участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, утвержденной Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 19.10.2001 N 30 (с изменениями), а на железнодорожных путях необщего пользования, кроме того, инструкцией о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами, утверждаемой владельцем железнодорожных путей необщего пользования (руководителем подразделения владельца железнодорожных путей необщего пользования).  III. Отправление поездов  19. ДСП станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - ДНЦ, не вправе открывать выходной светофор или давать другое разрешение на занятие перегона, не убедившись в том, что маршрут для отправления поезда готов, стрелки заперты, маневры на стрелках маршрута отправления прекращены, техническое обслуживание и коммерческий осмотр состава закончены.  При отправлении поездов с железнодорожных станций их формирования, железнодорожных станций, где к составу поезда производилась прицепка и отцепка вагонов, или железнодорожных станций, где предусмотрена замена поездных сигналов, обозначающих хвост поезда, ДСП станции перед открытием выходного светофора или выдачей машинисту поезда разрешения на занятие перегона должен также убедиться в наличии поездного сигнала на последнем вагоне в порядке, установленном ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  При выдаче локомотива под пассажирский поезд или при смене локомотивной бригады дежурный по депо (пункту оборота локомотивных бригад) обязан сообщить ДСП станции об обслуживании локомотива одним машинистом с указанием номера локомотива, фамилии машиниста и времени его явки на работу.  ДСП станции записывает эти данные в журнал движения поездов и сообщает их ДНЦ.  ДНЦ, получив это сообщение, передает регистрируемый приказ на железнодорожные станции своего участка и сообщает ДНЦ соседнего участка по маршруту следования:  "Поезд N ..., отправляемый со станции ..., обслуживается машинистом без помощника машиниста. Обеспечьте безопасный пропуск. ДНЦ ...".  В ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования указываются железнодорожные пути приема и пропуска таких поездов.  На железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками ДСП станции, старшие дежурные стрелочных постов и дежурные стрелочных постов при отправлении поездов обязаны соблюдать следующий порядок приготовления маршрутов:  1) ДСП станции вызывает всех старших дежурных стрелочных постов (или дежурных стрелочных постов, если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено), входящих в маршрут отправления, и дает им распоряжение о приготовлении маршрута.  По указанию ДСП станции один из дежурных стрелочного поста в присутствии у телефона всех остальных повторяет это распоряжение, а все остальные подтверждают его восприятие словом "Верно". Убедившись, что распоряжение понято правильно, ДСП станции подтверждает его словом "Выполняйте";  2) получив распоряжение о приготовлении маршрута, старшие ДСП поста обязаны немедленно передать его для исполнения ДСП поста своего района и также убедиться, что последние поняли его правильно.  Все операции, связанные с приготовлением маршрута отправления и докладом ДСП станции о готовности маршрута, производятся в том же порядке, что и для маршрута приема;  3) ДСП станции, убедившись, что маршрут отправления приготовлен правильно, при свободности перегона и наличии в необходимых случаях согласия ДСП соседней станции открывает выходной светофор или дает машинисту другое разрешение на занятие перегона (приказ по радиосвязи, письменное разрешение или жезл);  4) дежурные стрелочного поста обязаны провожать поезда с установленными сигналами в местах, предусмотренных ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, наблюдая за отправлением в том же порядке, что и при приеме поездов. Дежурный стрелочного поста, в который входит последняя выходная стрелка маршрута, проводив поезд и убедившись в наличии на хвостовом вагоне сигналов, докладывает ДСП станции об отправлении поезда в полном составе.  После отправления поезда стрелки устанавливаются в нормальное положение, а в случаях занятости железнодорожного пути - на свободный железнодорожный путь.  20. После открытия выходного (маршрутного) светофора для отправления поезда ДСП станции, как правило, не должен принимать решение об изменении маршрута и приготовлении маршрута для отправления другого поезда.  В исключительных случаях это может быть осуществлено лишь после предупреждения машиниста поезда, которому был открыт выходной (маршрутный) светофор, закрытия выходного (маршрутного) светофора и отмены заданного маршрута.  21. При отправлении с железнодорожной станции последовательно нескольких попутных поездов ДСП станции после получения доклада о готовности маршрута для одного из них разрешается давать дежурным стрелочных постов указание о предстоящем приготовлении маршрута для следующего поезда. В этом случае после отправления в полном составе первого поезда немедленно готовится маршрут для отправления второго. Стрелки, не входящие в маршрут первого поезда, могут быть установлены и заперты заблаговременно. Доклад ДСП станции о готовности маршрута второму поезду передается одновременно с сообщением об отправлении первого поезда.  22. При скрещении поездов ДСП станции после получения доклада о готовности маршрута для приема поезда разрешается давать дежурным стрелочных постов указание о предстоящем (после прибытия поезда) приготовлении маршрута отправления встречному поезду. В этом случае после прибытия поезда в полном составе немедленно готовится маршрут отправления встречному поезду. Стрелки, не входящие в маршрут прибывающего поезда, могут быть установлены и заперты заблаговременно. Доклад ДСП станции о готовности маршрута отправления передается одновременно с сообщением о прибытии поезда.  23. На железнодорожных станциях, где имеются маршрутно-контрольные устройства, обеспечивающие контроль за положением стрелок только при приеме поезда, эти устройства при возможности должны использоваться и для контроля положения стрелок в маршрутах отправления. В этих случаях ДСП станции после передачи на стрелочные посты распоряжения о приготовлении маршрута отправления и его выполнения дежурными стрелочных постов проверяет правильность установки стрелок в приготовленном маршруте по блок-очкам и маршрутным рукояткам для приема поезда на этот путь.  Маршрутно-контрольные устройства должны при возможности использоваться и для контроля правильности установки стрелок при приеме поездов, следующих по неправильному железнодорожному пути (блокированием обратных маршрутов).  ~~24. При отправлении поезда с железнодорожных путей при запрещающем показании выходного светофора, а также с железнодорожных путей, не имеющих выходных светофоров, запрещается машинисту поезда, при наличии письменного разрешения на занятие перегона, приводить поезд в движение без указания ДСП станции, переданного по радиосвязи, или сигнала отправления, поданного ДСП станции либо по его указанию ДСП поста, дежурным по парку, оператором поста централизации или главным кондуктором (составителем поездов). Порядок подачи сигнала отправления указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.~~  ~~ДСП станции запрещается открывать пригласительный сигнал, передавать машинисту регистрируемый приказ по радиосвязи или выдавать письменное разрешение на отправление поезда, не убедившись в соответствии с~~ [~~Приложением N 13~~](#Par7099) ~~к настоящей Инструкции в готовности маршрута отправления.~~  ~~После выдачи машинисту письменного разрешения ДСП станции (работник железнодорожной станции) должен передать ему по радиосвязи указание об отправлении (подать сигнал отправления).~~  ~~После открытия пригласительного сигнала на выходном светофоре или передачи регистрируемого приказа по радиосвязи давать ДСП станции дополнительное указание или сигнал отправления машинисту не требуется.~~  ~~При отправлении поезда по~~ [~~Путевой записке~~](#Par8390) ~~или разрешениям на~~ [~~бланках ДУ-64~~](#Par8647)~~,~~ [~~ДУ-56~~](#Par8550) ~~для замыкания маршрута отправления ДСП станции может открывать выходной светофор на разрешающее показание. В этом случае перед открытием выходного светофора ДСП станции должен по радиосвязи или другим способом убедиться в наличии у машиниста письменного разрешения на право занятия перегона.~~  25. При сквозном пропуске поезда через железнодорожную станцию с нецентрализованными стрелками ДСП станции и дежурные стрелочных постов обязаны соблюдать тот же порядок приготовления маршрутов и доклада об их готовности, который установлен для приема и отправления поездов.  В этом случае при передаче распоряжений о приготовлении маршрута и докладе о его готовности у телефонов присутствуют старшие дежурные стрелочных постов (или дежурные стрелочных постов, если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено), входящих в маршрут следования поезда.  26. На участках с интенсивным движением поездов при попутном следовании через железнодорожную станцию нескольких поездов по одному и тому же маршруту с небольшими интервалами ДСП станции при получении доклада о готовности маршрута проследования для первого поезда дает указание о запрещении перевода и сохранении запертыми стрелок, входящих в этот маршрут.  В этом случае дежурным стрелочных постов после прохода первого поезда запрещается переводить стрелки, входящие в маршрут следования. Об открытии входного и выходного светофоров каждому последующему поезду ДСП станции должен ставить в известность дежурных стрелочных постов, а последние обязаны встречать и провожать поезда в установленном порядке.  В свободности железнодорожного пути приема ДСП станции убеждается лично или по докладам дежурных стрелочных постов (входного и выходного), которые сообщают ему о прибытии и отправлении поезда в полном составе по наличию поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост поезда.  27. На участках, оборудованных автоблокировкой, при переводе входных, маршрутных и выходных светофоров на автоматическое действие для сквозного пропуска поездов через железнодорожную станцию разрешающее показание их является нормальным. О постановке входных, маршрутных и выходных сигналов на автоматическое действие ДСП станции должен поставить в известность операторов исполнительных постов централизации, сигналистов и дежурных стрелочных постов. Указанные работники в этом случае обязаны встречать и провожать каждый поезд в установленном месте, не ожидая особого распоряжения ДСП станции, и немедленно докладывать последнему о всех замеченных недостатках, а при обнаружении неисправностей, угрожающих безопасности движения или жизни людей, принимать меры к остановке поезда.  28. Во всех случаях перед отправлением поезда с железнодорожного пути, на котором остаются вагоны, между составом поезда и этими вагонами должен быть сделан разрыв расстоянием не менее 10 м. Остающиеся на месте вагоны должны быть надежно закреплены от ухода.  Порядок выполнения этих операций устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  IV. Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора  29. Прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора, как правило, не допускается.  В исключительных случаях прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора может быть осуществлен по пригласительному сигналу, по специальному разрешению ДСП станции и в порядке, предусмотренном настоящей Инструкцией.  Скорость следования поезда при приеме на железнодорожную станцию по пригласительному сигналу или по специальному разрешению ДСП станции должна быть на железнодорожных путях общего пользования не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч, при этом машинист обязан вести поезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.  Прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора допускается в случаях:  1) невозможности открытия входного светофора из-за его неисправности;  2) если прием поезда производится на железнодорожный путь, не предусмотренный ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, и невозможно открыть входной светофор;  3) приема на определенные участки железнодорожных путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо, локомотивов, следующих из депо под составы поездов;  4) приема восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, а также хозяйственных поездов (при производстве работ с закрытием перегона) на свободные участки станционных железнодорожных путей, кроме железнодорожных путей, занятых пассажирскими поездами.    30. Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора производится:  1) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту по радиосвязи;  2) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту по специальному телефону, установленному у входного светофора;  3) по пригласительному сигналу;  4) по письменному разрешению ДСП станции;  5) по регистрируемому приказу ДНЦ (при диспетчерской централизации) в соответствии с [пунктом 13 приложения N 2](#Par5611) к настоящей Инструкции;  6) по специальному маневровому светофору, установленному на мачте входного сигнала.  На железнодорожных путях необщего пользования разрешается прием по регистрируемому приказу ДСП станции, переданному по двусторонней парковой связи при наличии переговорной колонки в районе входного светофора.  В том же порядке при запрещающем показании входного светофора (или при отсутствии такого светофора) принимаются на железнодорожную станцию поезда, следующие по неправильному железнодорожному пути. Эти же разрешения применяются в тех случаях, когда при внезапном переключении разрешающего показания входного (маршрутного) светофора на запрещающее показание машинист, восприняв переключение, остановит поезд уже после проезда входного светофора.  Любое из перечисленных разрешений может быть передано машинисту поезда лишь после убеждения ДСП станции в готовности маршрута приема.  Передаваемые машинисту приказы о приеме поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора должны регистрироваться в порядке, предусмотренном в [пункте 10](#Par5248) настоящей Инструкции.  Конкретный порядок действий работников при приеме поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора и по неправильному железнодорожному пути указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  32. Прием поезда при запрещающем показании входного светофора производится по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту поезда по радиосвязи в соответствии с [пунктом 4.1 таблицы N 2 приложения N 20](#Par7831) к настоящей Инструкции.  При следовании поезда по неправильному железнодорожному пути и отсутствии входного сигнала по этому железнодорожному пути прием поезда производится по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту поезда по радиосвязи в соответствии с [пунктом 4.2 таблицы N 2 приложения N 20](#Par7837) к настоящей Инструкции.  Повторив приказ и получив от ДСП станции подтверждение, что приказ понят правильно, машинист вводит поезд на железнодорожную станцию.  Аналогичный приказ ДСП станции передается машинисту о следовании поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора, если это разрешение передается по специальному телефону, установленному у входного светофора (сигнального знака "Граница станции"). Пользоваться этим телефоном могут только локомотивные бригады.  Приказ по радиосвязи передается машинисту заблаговременно, при подходе поезда к железнодорожной станции. Приказ по специальному телефону передается машинисту после остановки поезда перед входным светофором (сигнальным знаком "Граница станции").  33. На участках с диспетчерской централизацией прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора осуществляется порядком, предусмотренным в [пункте 13 приложения N 2](#Par5611) к настоящей Инструкции.  34. В исключительных случаях, когда для приема поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора не могут быть использованы другие виды разрешений, предусмотренные в [пункте 30](#Par6510) настоящего приложения, прием поезда осуществляется по письменному разрешению ДСП станции следующего содержания:  "Машинисту поезда N ... разрешается следовать на ... путь станции. Маршрут приема готов. ДСП (подпись)".  Разрешение заверяется штемпелем железнодорожной станции и подписью ДСП станции с указанием числа, месяца и времени заполнения разрешения (часы, минуты).  Для передачи машинисту прибывающего поезда письменного разрешения могут привлекаться дежурные стрелочных постов, сигналисты, дежурные и операторы постов централизации, работники составительских бригад и другие работники в порядке, предусмотренном в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  35. Работники, назначаемые для передачи машинисту письменного разрешения, встречают поезд у входного (маршрутного) светофора, а по неправильному железнодорожному пути (при отсутствии входного светофора по этому пути) - у сигнального знака "Граница станции", показывая в сторону прибывающего поезда днем развернутый красный флаг, а ночью - красный огонь ручного сигнального фонаря. После остановки поезда письменное разрешение вручается машинисту.  31. При неисправности маршрутного указателя на входном (маршрутном) светофоре поезд принимается на железнодорожную станцию по разрешающему показанию входного (маршрутного) светофора без выдачи машинисту дополнительного разрешения на проезд неисправного маршрутного указателя. В этих случаях машинист при следовании на железнодорожную станцию должен проявлять особую бдительность и быть готовым к немедленной остановке, если встретится препятствие для дальнейшего движения.  Порядок проезда входного (маршрутного) светофора в случаях неисправности маршрутного указателя на железнодорожных станциях стыкования электрической тяги переменного и постоянного тока, а также на железнодорожных станциях совмещения железнодорожных путей разной ширины колеи устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  36. Прием восстановительных, пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, а также хозяйственных поездов (при производстве работ с закрытием перегона) на свободные участки станционных железнодорожных путей (кроме занятых пассажирскими, людскими и с опасным грузом класса 1 (ВМ) поездами) разрешается в необходимых случаях лишь при запрещающем показании входного светофора по разрешениям, предусмотренным в [пункте 30](#Par6510) настоящего приложения, при этом машинисты локомотивов (специального самоходного железнодорожного подвижного состава) одновременно с передачей разрешения о приеме на железнодорожную станцию (в том числе перед включением пригласительного огня на входном светофоре) должны быть предупреждены о месте, где необходимо остановиться.  В этом случае, следуя на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора, машинисты локомотивов (специального самоходного железнодорожного подвижного состава), водители дрезин должны останавливаться в месте, указанном в сообщении, а далее руководствоваться сигналами или указаниями ДСП станции, оператора поста централизации, дежурного стрелочного поста или сигналиста.  37. Порядок приема на определенные участки станционных железнодорожных путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо или из депо под составы поездов, должен предусматривать их следование от границы железнодорожной станции до определенного места - маневрового светофора или специального указателя с надписью "Остановка подталкивающего локомотива", "Остановка локомотива, следующего под состав поезда", "Остановка локомотива (моторвагонного поезда), следующего в депо", а также порядок дальнейшего движения этих локомотивов по станционным железнодорожным путям, а на железнодорожных путях необщего пользования машинист должен быть предупрежден о месте, где необходимо остановиться.  Разрешением для въезда этих локомотивов на железнодорожную станцию может служить разрешение для приема поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора из числа предусмотренных в [пункте 30](#Par6510) настоящего приложения. Установленный порядок указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования и объявляется всем машинистам подталкивающих локомотивов и машинистам локомотивов (моторвагонных поездов), прибывающих в депо. | Приложение N 9  к Инструкции по организации  движения поездов и маневровой работы  на железнодорожном транспорте  Российской Федерации  ПОРЯДОК  ОРГАНИЗАЦИИ ПРИЕМА И ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ  НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ СИСТЕМОЙ ТЕЛЕУПРАВЛЕНИЯ  I. Общие положения  1. Руководство движением поездов на железнодорожной станции, путевом посту осуществляет один работник - дежурный по железнодорожной станции (за исключением случаев, предусмотренных настоящим пунктом), а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, на станциях с диспетчерским управлением - диспетчер поездной.  Управление поездом осуществляется машинистом ведущего локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава.  На железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития допускается наличие нескольких дежурных по железнодорожной станции (дежурных поста централизации) или по паркам железнодорожной станции, каждый из которых единолично распоряжается движением поездов в пределах своего района работы. Разграничение районов управления на таких железнодорожных станциях и круг обязанностей, связанных с движением поездов, каждого дежурного по железнодорожной станции или по парку железнодорожной станции указываются в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении N 21 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в [приложении N 2](#Par3342) к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее - техническо-распорядительный акт, Инструкция, Правила соответственно), а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  На железнодорожных станциях машинист ведущего локомотива мотор-вагонного поезда, специального самоходного подвижного состава и все остальные работники, обслуживающие поезд, подчиняются указаниям дежурного по железнодорожной станции (дежурного поста централизации), а на железнодорожных станциях участков, оборудованных диспетчерской централизацией - диспетчера поездного.  При оборудовании железнодорожной станции устройствами телеуправления стрелками и светофорами допускается возлагать руководство движением поездов и производство маневровой работы на дежурного по железнодорожной станции, работающего дистанционно, в соответствии с порядком, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  2. Дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением - диспетчер поездной перед приемом поезда обязан:  1) убедиться в свободности пути приема;  2) прекратить маневры с выходом на маршрут приема поезда и прекратить маневры с выходом на путь приема поезда;  3) установить маршрут приема поезда;  4) открыть входной светофор или передать машинисту установленное настоящим Порядком разрешение.  3. Дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением - диспетчер поездной перед отправлением поезда обязан:  1) убедиться в свободности перегона, а при автоматической блокировке - первого блок-участка перегона, а также стрелок по маршруту отправления;  2) прекратить на станции отправления поезда маневры с выходом на маршрут отправления поезда;  3) приготовить маршрут отправления;  4) открыть выходной светофор или передать машинисту установленное настоящим Порядком разрешение на занятие перегона.  4. Перед приемом и отправлением каждого поезда дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением - диспетчер поездной обязан прекратить маневры:  1) с выходом на железнодорожный путь приема (отправления);  2) с выходом на маршрут приема (отправления);  3) на железнодорожных путях, с которых невозможно исключить выход железнодорожного подвижного состава на маршрут следования поезда, путем установки стрелок в охранное положение <1>.  --------------------------------  <1> [Подпункт 167 пункта 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=15199&date=28.07.2022&dst=100260&field=134) ГОСТ Р 53431-2009 "Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения", введенного в действие [приказом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=262081&date=28.07.2022) Ростехрегулирования от 27 ноября 2009 г. N 523-ст (М., "Стандартинформ", 2010), с изменением ГОСТ Р 53431-2009 "Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения" (М., "Стандартинформ", 2012) (далее - ГОСТ 53431-2009).  Не требуется прекращение маневровой работы перед приемом и отправлением поезда на путях, с которых невозможно исключить выход на маршрут приема (отправления) при оснащении железнодорожных станций и локомотивов, осуществляющих маневры, устройствами безопасности, которые обеспечивают:  1) контроль установленных скоростей движения локомотива;  2) автоматическую остановку перед светофором с запрещающим показанием;  3) исключение проезда запрещающего показания светофора;  4) исключение несанкционированного выезда маневрового состава с железнодорожных путей, не оборудованных маневровыми светофорами.  Дежурному по железнодорожной станции (дежурному поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением - диспетчеру поездному запрещается открывать сигнал или давать разрешение на прием или отправление поезда, не убедившись в том, что маневры прекращены.  При пропуске скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов по железнодорожным станциям маневровая работа с выходом на маршрут приема и отправления этих поездов прекращается не менее чем за 10 минут до проследования скоростного или высокоскоростного поезда по железнодорожной станции. Перечень станций, где требуется прекращение маневровой работы, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Порядок прекращения маневров, передачи дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) распоряжений и убеждения в их исполнении устанавливается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  Порядок прекращения маневров в сортировочно-отправочных парках железнодорожных станций перед отправлением поездов указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  5. Маршрут для приема или отправления каждого поезда должен быть приготовлен, а входной (выходной) светофор должен быть открыт с таким расчетом, чтобы машинист принимаемого (отправляемого) поезда мог воспринять открытое положение сигнала и не допустить снижения установленной скорости поезда при входе на железнодорожную станцию или задержки поезда при отправлении с железнодорожной станции.  6. На железнодорожных станциях, оборудованных электрической централизацией стрелок и светофоров, все операции по приготовлению маршрутов приема и отправления поездов выполняются дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) или по его указанию оператором поста централизации.  При управлении централизованными стрелками с исполнительных постов все распоряжения о приготовлении маршрутов приема или отправления поездов дежурный по железнодорожной станции передает операторам исполнительных постов централизации и подтверждает распоряжение действиями на аппарате управления. Правильность выполнения отданных распоряжений контролируется по индикации на аппаратах управления.  Порядок пользования устройствами электрической централизации стрелок и светофоров, а также действий дежурного по железнодорожной станции, дежурных и операторов постов централизации при приготовлении маршрутов для приема, отправления и пропуска поездов указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  7. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, управление станционными светофорами и стрелками железнодорожных станций, находящихся на диспетчерском управлении, осуществляется диспетчером поездным.  Передача железнодорожных станций на резервное управление осуществляется на основании локального акта (далее - приказ) диспетчера поездного, после чего прием и отправление поездов, маневровая работа, а также открытие и закрытие сигналов производятся работниками железнодорожных станций, на которых возложено выполнение этих операций. До передачи железнодорожной станции на резервное управление, диспетчер поездной обязан проинформировать этого работника о поездах, находящихся на прилегающих перегонах, а также работах на инфраструктуре, закрытых для движения путях и стрелках, выключенных устройствах, снятии напряжения в контактной сети.  Положение стрелок, открытое или закрытое состояние светофоров, свободность или занятость главных и приемоотправочных железнодорожных путей, изолированных участков железнодорожных станций, блок-участков (при автоматической блокировке или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов) или перегонов (при полуавтоматической блокировке) контролируется диспетчером поездным на аппарате управления.  Порядок пользования диспетчером поездным устройствами при подготовке маршрутов для приема, отправления и пропуска поездов на участке, оборудованном диспетчерской централизацией, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  8. На железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками перед приемом и отправлением поезда стрелки, входящие в маршрут приема и отправления, а также охранные должны запираться на контрольные замки.  Перевод и запирание нецентрализованных стрелок при приготовлении маршрута для приема или отправления поездов производятся дежурным стрелочного поста или работником, указанным в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  Распоряжение об установке маршрута приема и отправления поездов передается одновременно всем старшим дежурным стрелочных постов, участвующим в приготовлении маршрута (посты во входной (выходной) горловине, в противоположном конце железнодорожного пути приема, а также посты, через которые возможен выход железнодорожного подвижного состава на маршрут приема или отправления поезда). Если дежурство старших дежурных стрелочных постов не предусмотрено, распоряжения о приготовлении маршрута даются дежурным стрелочных постов.  Дежурный по железнодорожной станции должен передавать распоряжение с учетом времени на установку маршрута и открытия светофора.  9. Ключи от запертых в маршрутах приема и отправления поездов нецентрализованных стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью <2>, должны храниться у дежурного по железнодорожной станции или у старшего дежурного стрелочного поста, а оборудованных - в исполнительном аппарате на стрелочном посту или в распорядительном аппарате дежурного по железнодорожной станции.  --------------------------------  <2> [Подпункт 85 пункта 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=15199&date=28.07.2022&dst=100153&field=134) ГОСТ Р 53431-2009.  Ключи от запертых стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью, на перегонах, а также на приемоотправочных железнодорожных путях промежуточных <3> железнодорожных станций при занятии этих железнодорожных путей железнодорожными составами (без локомотивов) или отдельными вагонами должны храниться у дежурного по железнодорожной станции. Порядок хранения ключей от стрелок, ведущих на железнодорожные пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами) (далее - опасные грузы класса 1 (ВМ), восстановительных и пожарных поездов, стрелочных переводов между главными железнодорожными путями, улавливающих тупиков и перечень этих стрелочных переводов устанавливаются в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  --------------------------------  <3> [Подпункт 2.12.48 пункта 2.12](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=24757&date=28.07.2022&dst=100709&field=134) ГОСТ 34530-2019 "Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения", введенного в действие [приказом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=335340&date=28.07.2022) Росстандарта от 24 сентября 2019 г. N 748-ст (Москва, "Стандартинформ", 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 "Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения" ("ИУС "Национальные стандарты", 2020, N 3), ГОСТ 34530-2019 "Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения" ("ИУС "Национальные стандарты", 2021, N 8) (далее - ГОСТ 34530-2019).  10. Правильность приготовления маршрута дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации), диспетчером поездным при нахождении станции на диспетчерском управлении проверяется по индикации на аппаратах управления.  На железнодорожных станциях, не оснащенных такими аппаратами управления, дежурный по железнодорожной станции обязан проверить правильность приготовления маршрута по докладам старших дежурных стрелочных постов или дежурных стрелочных постов.  Порядок, обеспечивающий безопасность приема и отправления поездов, не предусматривающий проверку положения нецентрализованных стрелок перед каждым принимаемым и отправляемым поездом, а также перечень станций, где разрешается применять такой порядок, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Нецентрализованные стрелки должны быть оборудованы контрольными замками, ключи от которых должны находиться в аппаратах управления, а при отсутствии ключевой зависимости - храниться у дежурного по железнодорожной станции.  Порядок проверки положения таких стрелок указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  11. После доклада о готовности маршрута для приема или отправления поезда дежурными стрелочных постов сигналистам и дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) запрещается передавать дежурство до тех пор, пока поезд, для которого приготовлен маршрут, не прибудет на железнодорожную станцию или не отправится с железнодорожной станции. При необходимости смены дежурства до прибытия или отправления поезда вступающий на дежурство работник обязан сам убедиться в правильности установки маршрута.  12. На железнодорожных станциях, не имеющих электрической изоляции приемоотправочных железнодорожных путей (не оборудованных рельсовыми цепями или устройствами контроля свободности путей и путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации), дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации) перед приемом пассажирских, почтово-багажных и грузопассажирских перевозок (грузопассажирских <4> и грузовых поездов, в которых находится не менее 10 вагонов, занятых людьми (далее - людские поезда) на такие железнодорожные пути обязаны докладывать диспетчеру поездному о том, на какой железнодорожный путь будет приниматься поезд.  --------------------------------  <4> [Подпункт 2.12.27 пункта 2.12](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=24757&date=28.07.2022&dst=100684&field=134) ГОСТ 34530-2019.  13. Для обеспечения безостановочного следования поездов по железнодорожным станциям входные, маршрутные и выходные светофоры железнодорожных станций разрешается переводить на автоматическое действие.  На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, подвижными блок-участками, при включенном режиме автоматического управления маршрутом, сигнальные огни светофоров находятся в погашенном состоянии и при наличии сигнального указателя в виде двух белых перекрещенных полос сигнального значения для поездов не имеют. Порядок пропуска поездов, обеспечивающий безопасность движения, в этом случае устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  14. Останавливать грузовые поезда на железнодорожном пути, расположенном между пассажирским зданием и железнодорожным путем, где стоит пассажирский поезд, не допускается. При невозможности исключения стоянки грузового поезда на железнодорожном пути между пассажирским зданием и пассажирским поездом грузовой поезд должен быть расцеплен и для пассажиров сделан проход (если нет пешеходного моста над железнодорожными путями или пешеходного тоннеля под железнодорожными путями). При этом на железнодорожных станциях, где нет составительских бригад <5>, владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливается порядок осуществления этих операций с указанием перечня работников, для их выполнения.  --------------------------------  <5> [Подпункт 2.12.53 пункта 2.12](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=24757&date=28.07.2022&dst=100714&field=134) ГОСТ 34530-2019.  Если необходимо пропустить поезд, маневровый состав <6> или локомотив по железнодорожным путям, расположенным между стоящим пассажирским поездом и пассажирским зданием, дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации) и дежурный помощник начальника вокзала обязаны принять меры, обеспечивающие безопасность посадки и высадки пассажиров.  --------------------------------  <6> Подпункт 23 [пункта 2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=15199&date=28.07.2022&dst=100030&field=134) ГОСТ Р 53431-2009.  Порядок пропуска поездов и маневровых составов по железнодорожным путям, расположенным между пассажирским зданием и железнодорожным путем, где стоит пассажирский поезд, указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  15. Прием или отправление поезда на железнодорожный путь или с железнодорожного пути, которые не предусмотрены для этого в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, разрешается в соответствии с приказом диспетчера поездного.  Перед тем как разрешить прием на такие железнодорожные пути пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских поездов, диспетчер поездной должен согласовать свои действия с уполномоченным представителем владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). В этих случаях при отсутствии у дежурного по железнодорожной станции аппаратов управления, позволяющих ему контролировать положение стрелок в маршруте, правильность их установки в маршрутах приема и отправления пассажирских, почтово-багажных и людских поездов проверяется работником, указанным в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  О приеме пассажирского поезда (мотор-вагонного поезда) на железнодорожный путь, не предусмотренный для в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, а также об остановке пассажирского поезда (мотор-вагонного поезда) на железнодорожной станции, где остановка его по расписанию не предусмотрена, дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением - диспетчер поездной должен проинформировать машиниста поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи.  16. На железнодорожных станциях с централизованными стрелками, дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением - диспетчер поездной при необходимости использования вариантных маршрутов для приема или отправления поезда с электрической тягой обязан убедиться в наличии контактной сети по маршруту следования такого поезда.  II. Прием поездов  17. Порядок использования железнодорожных путей для приема и отправления поездов указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  При сквозном пропуске по железнодорожной станции пассажирских поездов со скоростью более 140 км/ч такие поезда следуют по главным железнодорожным путям. Пропуск такого поезда по боковому приемоотправочному железнодорожному пути железнодорожной станции либо по неправильному железнодорожному пути на перегоне производится в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.  18. Дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением - диспетчер поездной обязан обеспечить наличие свободных железнодорожных путей для своевременного приема поездов и не допускать задержки поезда у входного светофора с запрещающим показанием.  На промежуточных железнодорожных станциях временное занятие приемоотправочных железнодорожных путей отдельными вагонами или группами вагонов допускается по разрешению диспетчера поездного.  Перед приемом, отправлением пассажирского поезда, обслуживаемого машинистом без помощника машиниста, дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением - диспетчер поездной обязан проинформировать машиниста о готовности маршрута и открытии сигналов. Перечень железнодорожных станций на железнодорожном транспорте общего и необщего пользования, где у дежурного по железнодорожной станции, исходя из местных условий и размеров движения поездов, отсутствует возможность передать такое сообщение машинисту, и порядок обеспечения при этом безопасности движения поездов устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Все операции, связанные с приготовлением маршрута для пропуска скоростных и высокоскоростных поездов, завершаются не менее чем за 5 минут до их проследования с установкой режима скоростного движения при его наличии. Необходимость и порядок передачи информации машинисту о порядке пропуска таких поездов устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  19. Для обеспечения своевременного и безопасного приема поездов дежурный по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией - диспетчер поездной обязан:  1) принимать поезда на свободные от железнодорожного подвижного состава железнодорожные пути;  2) планировать последовательность занятия железнодорожных путей прибывающими поездами и в соответствии с этим готовить маршрут на железнодорожный путь для приема каждого поезда;  3) вести учет положения (занятости) приемоотправочных железнодорожных путей (по индикации на аппаратах управления, на графике исполненного движения или в журнале движения поездов, в том числе автоматизированными способами).  20. Прием поездов на железнодорожную станцию должен производиться на свободные железнодорожные пути, в соответствии с техническо-распорядительным актом, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, при открытом входном светофоре, а пассажирских поездов (мотор-вагонных поездов) - на железнодорожные пути, оборудованные путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации.  Порядок, обеспечивающий безопасность движения пассажирских поездов (мотор-вагонных поездов) при приеме на железнодорожные пути, не оборудованные этими устройствами, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  На отдельных железнодорожных станциях при длине железнодорожного пути, достаточной для установки двух мотор-вагонных поездов, допускается разделение железнодорожного пути маршрутным светофором на два участка, на которые разрешено принимать эти поезда.  При занятии мотор-вагонным поездом участка железнодорожного пути за маршрутным светофором, разделяющим железнодорожный путь приема, второй мотор-вагонный поезд принимается на свободный участок до этого светофора по сигналу на входном (маршрутном) светофоре. Показания входного (маршрутного) светофора должны быть зависимы от показаний маршрутного светофора, разделяющего железнодорожный путь приема.  Одновременный прием двух мотор-вагонных поездов с противоположных направлений на такой железнодорожный путь не допускается.  Перечень железнодорожных станций, на которых допускается прием мотор-вагонных поездов на отдельные участки железнодорожного пути, и порядок, обеспечивающий безопасность пассажиров и безопасность движения поездов, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Установленный для этих железнодорожных станций порядок приема мотор-вагонных поездов допускается также использовать при приеме на железнодорожную станцию одиночных локомотивов, мотовозов и дрезин.  21. Для приема на железнодорожную станцию подталкивающих локомотивов и локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо, или локомотивов, следующих из депо под составы поездов, разрешается выделять участки железнодорожных путей для выполнения данных операций.  Порядок приема таких локомотивов, который в том числе должен предусматривать маршрут следования локомотивов от границы железнодорожной станции до маневрового светофора или специального указателя с надписью "Остановка подталкивающего локомотива", "Остановка локомотива, следующего под состав поезда", "Остановка локомотива (мотор-вагонного поезда), следующего в депо", а также перечень железнодорожных станций, на которых осуществляется их прием, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  22. Допускается прием восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов (в том числе локомотивов, работающих по системе многих единиц и сплоток из локомотивов в действующем состоянии), снегоочистителей, специального самоходного подвижного состава, при запрещающем показании входного светофора на свободные участки станционных железнодорожных путей (кроме занятых пассажирскими, людскими и опасными грузами класса 1 (ВМ) поездами).  Порядок приема хозяйственных поездов <7> на свободные участки станционных железнодорожных путей при производстве работ с закрытием перегона устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  --------------------------------  <7> [Подпункт 2.12.25 пункта 2.12](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=24757&date=28.07.2022&dst=100682&field=134) ГОСТ 34530-2019.  При этом машинисты локомотивов (специального самоходного подвижного состава) одновременно с передачей разрешения о приеме на железнодорожную станцию (в том числе перед включением пригласительного огня на входном светофоре) должны быть предупреждены о месте, где необходимо остановиться.  В этом случае, следуя на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора, машинисты локомотивов, машинисты (водители) специального самоходного подвижного состава должны останавливаться в месте, указанном в сообщении, а далее руководствоваться сигналами или указаниями дежурного по железнодорожной станции, дежурного поста централизации, оператора поста централизации, дежурного стрелочного поста или сигналиста.  23. На железнодорожных путях необщего пользования допускается прием поездов маневровым порядком на свободные участки станционных путей (частично занятые железнодорожным подвижным составом), а также к технологическим объектам по маневровому сигналу, установленному на мачте входного (маршрутного) светофора. Порядок приема таких поездов устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.  24. На железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками дежурный по железнодорожной станции, старшие дежурные стрелочных постов и дежурные стрелочных постов перед приемом поездов обязаны соблюдать следующий порядок приготовления маршрутов:  1) при наличии свободного железнодорожного пути для приема поезда, дежурный по железнодорожной станции вызывает всех старших дежурных стрелочных постов (или дежурных стрелочных постов, если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено), входящих в маршрут приема, и дает им распоряжение о приготовлении маршрута.  По указанию дежурного по железнодорожной станции один из дежурных стрелочного поста в присутствии у телефона всех старших дежурных стрелочных постов повторяет это распоряжение, а все присутствующие подтверждают его восприятие словом "Верно". Убедившись, что распоряжение понято правильно, дежурный по железнодорожной станции подтверждает его словом "Выполняйте";  2) получив распоряжение о приготовлении маршрута, старшие дежурные стрелочных постов обязаны немедленно передать его для исполнения дежурным стрелочных постов своего района и также убедиться, что последние поняли его правильно.  К выполнению распоряжения все участвующие в приготовлении маршрута работники обязаны приступить немедленно.  Если в районе поста, участвующего в приготовлении маршрута, производится маневровая работа с выходом на железнодорожные пути и стрелки предстоящего приема поезда, то она должна быть немедленно прекращена, маневровый состав установлен в пределах железнодорожных путей, где его нахождение не препятствует следованию принимаемого поезда. В прекращении маневровой работы дежурный по железнодорожной станции убеждается в соответствии с порядком, установленным в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  При производстве маневров в противоположном конце железнодорожной станции дежурный соответствующего стрелочного поста должен поставить стрелки в положение, исключающее возможность выхода маневрового состава на железнодорожный путь приема, и запереть их.  При подготовке маршрута дежурные стрелочных постов обязаны проверить свободность железнодорожного пути приема, перевести стрелки в требуемое положение, проверить плотность прилегания остряков к рамным рельсам <8> у каждой стрелки, входящей в маршрут, и запереть их на запорную закладку и контрольный стрелочный замок, а при его отсутствии - на навесной замок.  --------------------------------  <8> [Подпункт 23 пункта 2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=23723&date=28.07.2022&dst=100132&field=134) ГОСТ Р 50542-93 "Государственный стандарт Российской Федерации. Изделия из черных металлов для верхнего строения рельсовых путей. Термины и определения", введенного в действие постановлением Росстандарта России от 30 марта 1993 г. N 97 (М., "Издательство стандартов", 1993).  В районах, где работой руководят старшие дежурные стрелочных постов, последние обязаны проверить правильность приготовления маршрута дежурными стрелочных постов своего района, убедиться, что свободность железнодорожного пути проверена, и изъять ключи от запертых стрелок;  3) после окончания всех операций, связанных с приготовлением маршрута, и убеждения в правильности их выполнения, каждый старший дежурный стрелочного поста (или дежурный стрелочного поста), получивший задание на приготовление маршрута, вызывает дежурного по железнодорожной станции для доклада о готовности маршрута и свободности железнодорожного пути.  Доклад о готовности маршрута дежурный по железнодорожной станции обязан принимать с подключением по устройствам технологической электросвязи одновременно всех дежурных стрелочных постов, которым давалось задание на приготовление маршрута. Последние поочередно докладывают ему о готовности маршрута.  На железнодорожных станциях, имеющих аппарат управления, позволяющий контролировать положение стрелок в заданном маршруте, дежурный по железнодорожной станции убеждается в правильности выполнения распоряжения о приготовлении маршрута по докладам дежурных стрелочных постов и по индикации на аппаратах управления;  4) убедившись, что маршрут приготовлен правильно, железнодорожный путь свободен, а маневры в соответствии с [пунктами 3](#Par4853) и [5](#Par4874) настоящего Порядка прекращены, дежурный по железнодорожной станции открывает входной сигнал или дает распоряжение о его открытии дежурному стрелочного поста, если управление сигналом находится на этом посту;  5) дежурные стрелочных постов обязаны следить за приготовленным маршрутом и за нахождением железнодорожного подвижного состава в пределах железнодорожного пути, встречать поезда в местах, указанных в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования;  6) при следовании поезда дежурные стрелочных постов обязаны обращать внимание на состояние вагонов, правильность положения груза на открытом железнодорожном подвижном составе, наличие предусмотренных сигналов. Обо всех замеченных недостатках немедленно сообщать старшему дежурному стрелочного поста или дежурному по железнодорожной станции, а в случаях, угрожающих безопасности движения или жизни людей, принимать меры к остановке поезда.  Дежурный стрелочного поста, в который входит стрелка, ограничивающая железнодорожный путь приема, обязан при наличии поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост поезда, убедиться, что поезд прибыл в полном составе, проверить его установку в границах полезной длины железнодорожного пути и доложить об этом дежурному по железнодорожной станции.  После прибытия (проследования) поезда дежурные стрелочных постов, не ожидая особого распоряжения, должны поставить стрелки в нормальное положение, а в случаях занятости железнодорожного пути - в направлении свободного железнодорожного пути.  Порядок приготовления маршрутов для приема поездов, а также порядок встречи прибывающих поездов на железнодорожных станциях, где один дежурный стрелочного поста обслуживает два поста, устанавливаются в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  25. Дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением - диспетчер поездной не вправе открывать входной светофор, не убедившись в том, что маршрут для приема поездов готов, стрелки заперты, путь приема свободен и маневры на стрелках маршрута приема прекращены.  Входной светофор должен открываться дежурным по железнодорожной станции или по его указанию оператором поста централизации. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, входной светофор открывается диспетчером поездным.  Входной светофор должен закрываться автоматически после прохода его первой колесной парой прибывающего поезда, а на железнодорожных станциях, не имеющих электрических рельсовых цепей и устройств контроля свободности участков пути - дежурным по железнодорожной станции, оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста после прохода светофора всем составом прибывающего поезда, а на участках железнодорожных путей необщего пользования при движении вагонами вперед - после прохода светофора всем составом и локомотивом.  26. При изменении маршрута для приема поезда на железнодорожный путь, свободный от подвижного состава, дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением - диспетчер поездной обязан предупредить машиниста, убедиться в правильности восприятия им информации, закрыть входной светофор, отменить заданный маршрут <9> и после этого дать новое задание на приготовление маршрута.  --------------------------------  <9> [Подпункт 133 пункта 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=15199&date=28.07.2022&dst=100224&field=134) ГОСТ Р 53431-2009.  В случае необходимости экстренной остановки поезда для предотвращения аварийной ситуации, дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением - диспетчер поездной немедленно передает машинисту поезда команду на остановку поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи и закрывает соответствующий светофор.  27. Если необходимо принять на железнодорожную станцию последовательно несколько поездов, дежурному по железнодорожной станции после получения доклада о готовности маршрута для одного из них разрешается давать дежурным стрелочных постов указание о предстоящем приготовлении маршрута для следующего поезда. В этом случае после прибытия в полном составе первого поезда и закрытия входного светофора немедленно готовится маршрут приема второго поезда. Стрелки, не входящие в маршрут первого поезда, разрешено устанавливать и запирать, не дожидаясь прибытия первого поезда. Доклад дежурному по железнодорожной станции о готовности маршрута второму поезду передается одновременно с сообщением о прибытии первого поезда.  На участках, оборудованных устройствами диспетчерской централизации, позволяющими предварительно задавать маршруты, установку маршрута приема разрешается производить при занятости железнодорожного пути и стрелочных участков (за исключением занятости железнодорожных путей и стрелок специальным самоходным подвижным составом).  28. Проверка свободности железнодорожного пути перед приемом поезда при отсутствии индикации на аппарате управления или ее неисправности указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  По распоряжению дежурного по железнодорожной станции разрешается производить проверку свободности сразу нескольких железнодорожных путей приема.  29. Одновременный прием на железнодорожную станцию поездов противоположных направлений не допускается, если подход к железнодорожной станции хотя бы с одной стороны расположен на затяжном спуске и при этом маршрут приема поезда со стороны, противоположной этому спуску, не изолирован от маршрута приема поезда противоположного направления (предохранительным тупиком или взаимным расположением железнодорожных путей). На промежуточных железнодорожных станциях двухпутных и многопутных линий одновременный прием поездов противоположных направлений не допускается, когда продолжение маршрута приема поезда, следующего со стороны, имеющей на протяжении тормозного пути спуск с уклоном круче 0,006, пересекает маршрут приема пассажирского, почтово-багажного, грузо-пассажирского или людского поезда.  30. Прибывающий на железнодорожную станцию поезд должен быть остановлен в пределах полезной длины пути приема.  В случае если хвост поезда останется за пределами полезной длины пути приема, сигналист или дежурный стрелочного поста обязан немедленно доложить об этом дежурному по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением - диспетчеру поездному, который принимает меры к установке поезда в границах полезной длины пути приема.  На железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок контроль за установкой поезда в границах полезной длины пути приема осуществляет дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением - диспетчер поездной по показаниям контрольных приборов.  Если поезд установить в границах полезной длины пути приема невозможно, дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением - диспетчер поездной обязан принять меры, обеспечивающие безопасность при передвижениях железнодорожного подвижного состава по смежным железнодорожным путям.  31. Если на железнодорожную станцию прибывает поезд, не устанавливающийся в границах полезной длины железнодорожного пути приема, то дежурному по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением - диспетчеру поездному разрешается передать команду по устройствам технологической железнодорожной электросвязи на безостановочное (впредь до получения команды или сигнала остановки) проследование выходного (маршрутного) светофора по лунно-белому огню при погашенном красном огне или передать разрешение на проследование запрещающего показания светофора (или выезд с пути, на котором не установлен светофор).  При отсутствии такого разрешения машинист прибывающего поезда при наличии лунно-белого огня на выходном (маршрутном) светофоре обязан остановиться, не проезжая выходного (маршрутного) светофора железнодорожного пути приема.  При необходимости осаживания такого поезда для его отправления по разрешающему показанию выходного светофора, осаживание производится по переданному машинисту указанию дежурного по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением - диспетчера поездного, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, после подготовки им маршрута для осаживания.  32. На железнодорожных путях необщего пользования прием поездов на частично занятые железнодорожным подвижным составом железнодорожные пути, а также к технологическим объектам производится в соответствии с техническо-распорядительным актом, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.  При приеме поезда на такие железнодорожные пути дежурный по железнодорожной станции обязан:  1) убедиться лично или через работников, указанных в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, что длина свободного участка железнодорожного пути приема достаточна для установки принимаемого поезда;  2) предупредить (по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или через дежурного по железнодорожной станции отправления) машиниста ведущего локомотива о приеме поезда на свободный участок частично занятого железнодорожным подвижным составом железнодорожного пути или на железнодорожный путь технологического участка;  3) предупредить работников технологического участка о приеме поезда;  4) подготовить маршрут приема поезда;  5) открыть маневровый сигнал на входном светофоре.  Прибывающий поезд должен проследовать входной светофор со скоростью не более 15 км/ч, далее руководствоваться показаниями маневровых светофоров и остановиться на расстоянии не менее 10 м от стоящего на железнодорожном пути приема железнодорожного подвижного состава.  Машинист поезда при следовании на свободный участок железнодорожного пути технологического объекта руководствуется показанием технологического светофора и указаниями работника технологического участка.  При отсутствии маневрового сигнала на входном светофоре прием поезда на частично занятый железнодорожным подвижным составом железнодорожный путь производится маневровым порядком по указанию дежурного по железнодорожной станции и сигналам дежурных стрелочных постов.  33. Поезда с опасными грузами класса 1 (ВМ) и негабаритными грузами должны приниматься на железнодорожные пути, указанные в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  Меры безопасности, подлежащие соблюдению при приеме и отправлении поездов с негабаритными и опасными грузами класса 1 (ВМ), устанавливаются [Правилами](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=401104&date=28.07.2022) перевозок опасных грузов и [Инструкцией](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=68706&date=28.07.2022) по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах, утвержденной Протоколом тридцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту - участников Содружества Независимых Государств от 19 октября 2001 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет": https://sovetgt.org/, 19 октября 2001 г.) <10>, а на железнодорожных путях необщего пользования, кроме того, инструкцией о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами, утверждаемой владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  --------------------------------  <10> Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с [Положением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=1618&date=28.07.2022&dst=100059&field=134) о Совете по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств - участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=872&date=28.07.2022) о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=135&date=28.07.2022) о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, N 51, ст. 1798) (далее - Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов).  34. В прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением - диспетчер поездной убеждается по показаниям приборов управления и контроля.  Порядок обеспечения контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе при неисправности приборов управления и контроля устанавливается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  Перечень железнодорожных станций, где дежурные работники встречают поезда, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Прибытие на железнодорожную станцию поезда в полном составе должно контролироваться машинистом поездного локомотива по показаниям приборов, характеризующих целостность тормозной магистрали. Порядок встречи поездов указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  После прибытия на железнодорожную станцию поезда дежурный по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией - диспетчер поездной принимает необходимые меры, направленные на обеспечение безопасности этих поездов, предусмотренные в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  III. Отправление поездов  35. Дежурный по железнодорожной станции не вправе отправлять поезда на однопутных и по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках без согласия дежурного по железнодорожной станции, на которую отправляется поезд. На однопутных участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, поезда отправляются по указанию диспетчера поездного без предварительного согласия дежурного по железнодорожной станции смежной железнодорожной станции после освобождения первого блок-участка.  На двухпутных участках отправление поездов производится по указанию дежурного по железнодорожной станции, с которой поезда отправляются по правильному железнодорожному пути, после получения уведомления о прибытии ранее отправленного поезда, а при автоматической блокировке или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, - после освобождения первого блок-участка. Предварительного согласия дежурного по железнодорожной станции, на которую отправляется поезд, не требуется.  На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление поездов производится по указанию диспетчера поездного.  Отправление с железнодорожной станции специального самоходного подвижного состава, не оборудованного устройствами безопасности, разрешается по указанию диспетчера поездного на свободный от поездов межстанционный перегон.  36. Не допускается отправление поезда на перегон без разрешения дежурного по железнодорожной станции.  Разрешением на занятие перегона для машиниста отправляющегося поезда является разрешающее показание выходного светофора, а при его неисправности или при отправлении поезда с железнодорожных путей, не оборудованных выходными светофорами - письменное разрешение, зарегистрированное в журнале движения поездов, или распорядительный акт дежурного по железнодорожной станции, переданный по устройствам технологической железнодорожной электросвязи (при наличии устройств регистрации переговоров), или жезл.  Машинист пассажирского и почтово-багажного поезда не вправе отправляться с железнодорожной станции ранее времени, установленного расписанием, а также проследовать безостановочно железнодорожную станцию, где по расписанию предусмотрена остановка для посадки и высадки пассажиров, за исключением случаев, угрожающих безопасности движения или жизни и здоровью людей.  На раздельных пунктах, где остановка пассажирского или почтово-багажного поезда предусмотрена для выполнения технологических операций (скрещение, обгон) и не предназначена для посадки, высадки пассажиров и погрузки, выгрузки багажа и почты, по указанию диспетчера поездного, передаваемому машинисту и дежурному по железнодорожной станции, разрешается ее сокращение или отмена.  37. Дежурный по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией - диспетчер поездной, не вправе открывать выходной светофор или давать разрешение на занятие перегона, не убедившись в том, что маршрут для отправления поезда готов, стрелки заперты, маневры на стрелках маршрута отправления прекращены, техническое обслуживание состава (если оно проводилось) - закончено.  При отправлении поездов с железнодорожных станций их формирования, железнодорожных станций, где к составу поезда производилась прицепка и отцепка вагонов, или железнодорожных станций, где предусмотрена замена поездных сигналов, обозначающих хвост поезда, дежурный по железнодорожной станции перед открытием выходного светофора или выдачей машинисту поезда разрешения на занятие перегона должен убедиться в наличии поездного сигнала на последнем вагоне в порядке, в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования  38. Порядок организации движения поездов, обслуживаемых машинистом без помощника машиниста (или поездов без машиниста) устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  39. На железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками дежурный по железнодорожной станции, старшие дежурные стрелочных постов и дежурные стрелочных постов при отправлении поездов обязаны соблюдать следующий порядок приготовления маршрутов:  1) дежурный по железнодорожной станции вызывает всех старших дежурных стрелочных постов (или дежурных стрелочных постов, если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено), входящих в маршрут отправления, и дает им распоряжение о приготовлении маршрута.  По указанию дежурного по железнодорожной станции один из дежурных стрелочного поста повторяет это распоряжение, а все остальные подтверждают его восприятие словом "Верно". Убедившись, что распоряжение понято правильно, дежурный по железнодорожной станции подтверждает его словом "Выполняйте";  2) получив распоряжение о приготовлении маршрута, старшие дежурные стрелочного поста обязаны немедленно передать его для исполнения дежурным поста своего района и также убедиться, что последние поняли его правильно.  Дежурные стрелочных постов устанавливают маршрут отправления и докладывают дежурному по железнодорожной станции о готовности маршрута;  3) дежурный по железнодорожной станции, убедившись, что маршрут отправления приготовлен правильно, при свободности перегона и первого блок-участка, получив согласие дежурного по железнодорожной станции смежной станции, открывает выходной светофор или дает машинисту разрешение на занятие перегона (по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, письменное разрешение или жезл);  4) дежурные стрелочного поста обязаны провожать поезда с установленными сигналами в местах, предусмотренных в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, наблюдая за отправлением поездов. Дежурный стрелочного поста, в который входит последняя выходная стрелка маршрута, проводив поезд и убедившись в наличии на хвостовом вагоне сигналов, докладывает дежурному по железнодорожной станции об отправлении поезда в полном составе.  После отправления поезда стрелки устанавливаются в нормальное положение, а в случаях занятости железнодорожного пути - на свободный железнодорожный путь.  40. При необходимости изменение маршрута отправления допускается осуществлять после предупреждения машиниста поезда, которому был открыт выходной (маршрутный) светофор, закрытия выходного (маршрутного) светофора и отмены заданного маршрута.  41. При отправлении с железнодорожной станции последовательно нескольких попутных поездов дежурному по железнодорожной станции после получения доклада о готовности маршрута для одного из них разрешается давать дежурным стрелочных постов указание о предстоящем приготовлении маршрута для следующего поезда. В этом случае после отправления в полном составе первого поезда немедленно подготавливается маршрут для отправления второго. Стрелки, не входящие в маршрут первого поезда, разрешается устанавливать и запирать, не дожидаясь прибытия первого поезда. Доклад дежурному по железнодорожной станции о готовности маршрута второму поезду передается одновременно с сообщением об отправлении первого поезда.  42. При скрещении поездов дежурному по железнодорожной станции после получения доклада о готовности маршрута для приема поезда разрешается давать дежурным стрелочных постов указание о предстоящем (после прибытия поезда) приготовлении маршрута отправления встречному поезду. В этом случае после прибытия поезда в полном составе немедленно готовится маршрут отправления встречному поезду. Стрелки, не входящие в маршрут прибывающего поезда, разрешается устанавливать и запирать, не дожидаясь прибытия первого поезда. Доклад дежурного по железнодорожной станции о готовности маршрута отправления передается одновременно с сообщением о прибытии поезда.  43. На железнодорожных станциях, где имеются маршрутно-контрольные устройства, обеспечивающие контроль за положением стрелок только при приеме поезда, эти устройства при наличии возможности должны использоваться и для контроля положения стрелок в маршрутах отправления. В этих случаях дежурный по железнодорожной станции после передачи на стрелочные посты распоряжения о приготовлении маршрута отправления и его выполнения дежурными стрелочных постов проверяет правильность установки стрелок в приготовленном маршруте по блок-очкам и маршрутным рукояткам для приема поезда на этот путь.  Маршрутно-контрольные устройства должны при возможности использоваться и для контроля правильности установки стрелок при приеме поездов, следующих по неправильному железнодорожному пути (блокированием обратных маршрутов).  44. При безостановочном пропуске поезда через железнодорожную станцию с нецентрализованными стрелками дежурный по железнодорожной станции и дежурные стрелочных постов обязаны соблюдать порядок приготовления маршрутов и доклада об их готовности, который установлен для приема и отправления поездов.  В передаче распоряжений о приготовлении маршрута и докладе о его готовности участвуют старшие дежурные стрелочных постов (или дежурные стрелочных постов, если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено), входящих в маршрут следования поезда.  45. На участках с интенсивным <11> движением поездов при попутном следовании через железнодорожную станцию нескольких поездов по одному и тому же маршруту с небольшими интервалами, дежурный по железнодорожной станции при получении доклада о готовности маршрута проследования для первого поезда дает указание о запрещении перевода и сохранении запертыми стрелок, входящих в этот маршрут.  <11> [Подпункт 2.12.37 пункта 2.12](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=24757&date=28.07.2022&dst=100695&field=134) ГОСТ 34530-2019.  В этом случае дежурным стрелочных постов после прохода первого поезда запрещается переводить стрелки, входящие в маршрут следования. Об открытии входного и выходного светофоров каждому последующему поезду дежурный по железнодорожной станции ставит в известность дежурных стрелочных постов, а последние обязаны встречать и провожать поезда.  В свободности железнодорожного пути приема дежурный по железнодорожной станции убеждается лично или по докладам дежурных стрелочных постов (входного и выходного) о прибытии и отправлении поезда в полном составе по наличию поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост поезда.  46. Выходной светофор открывается дежурным по железнодорожной станции или по его указанию оператором поста централизации. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, выходной светофор станций диспетчерского управления открывается диспетчером поездным.  При нарушении графика движения поездов, дежурный по железнодорожной станции перед открытием выходного светофора поезду, следующему за пассажирским, почтово-багажным, людским или грузопассажирским, уведомляет машиниста о следовании за пассажирским поездом.  Закрытие выходного светофора осуществляется автоматически после прохода его первой колесной парой отправляющегося поезда, а на железнодорожных станциях, не имеющих электрических рельсовых цепей, - дежурным по железнодорожной станции, оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста после прохода светофора всем составом отправившегося поезда, а на железнодорожных путях необщего пользования, при преимущественном движении поездов вагонами вперед - после прохода светофора всем составом и локомотивом.  На участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, при переводе входных, маршрутных и выходных светофоров на автоматическое действие для сквозного пропуска поездов через железнодорожную станцию, разрешающее показание их является нормальным. О постановке входных, маршрутных и выходных сигналов на автоматическое действие дежурный по железнодорожной станции должен поставить в известность операторов исполнительных постов централизации, сигналистов и дежурных стрелочных постов, в случае, если на них возложены обязанности встречать и провожать поезда. В этом случае указанные работники обязаны встречать и провожать каждый поезд в установленном месте, не ожидая распоряжения дежурного по железнодорожной станции, и немедленно докладывать последнему о всех замеченных недостатках, а при обнаружении неисправностей, угрожающих безопасности движения или жизни людей - принимать меры к остановке поезда.  Порядок отправления поездов на участках, оборудованных "подвижными" блок-участками <12>, обеспечивающий безопасность движения, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  --------------------------------  <12> [Подпункт 2.9.8 пункта 2.9](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=24757&date=28.07.2022&dst=100525&field=134) ГОСТ 34530-2019.  47. Во всех случаях перед отправлением поезда с железнодорожного пути, на котором остаются вагоны, между составом поезда и этими вагонами должен быть сделан разрыв расстоянием не менее 10 м. Остающиеся на месте вагоны должны быть закреплены от самопроизвольного движения.  Порядок выполнения этих операций устанавливается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  48. При отправлении поезда со станционных железнодорожных путей при запрещающем показании выходного светофора, а также с железнодорожных путей, не имеющих выходных светофоров, машинист ведущего локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава при наличии разрешения на занятие перегона не вправе приводить в движение поезд без указания дежурного по железнодорожной станции, переданного по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, или сигнала отправления, поданного дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) либо по его указанию дежурным по парку железнодорожной станции, оператором поста централизации, дежурным стрелочного поста, сигналистом или кондуктором главным грузовых поездов (составителем поездов). Порядок подачи при этом сигнала отправления устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Дежурному по железнодорожной станции запрещается открывать пригласительный сигнал, передавать машинисту указание по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или команду, переданную лично на отправление поезда, не убедившись в соответствии с [приложением N 7](#Par4604) к Инструкции в готовности маршрута отправления.  После выдачи машинисту письменного разрешения дежурный по железнодорожной станции (уполномоченный работник железнодорожной станции) должен передать ему по устройствам технологической железнодорожной электросвязи указание об отправлении (подать сигнал отправления).  После открытия пригласительного сигнала на выходном светофоре или передачи указания по устройствам технологической железнодорожной электросвязи дежурному по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) давать дополнительное указание или сигнал отправления машинисту не требуется.  При отправлении поезда по бланкам ДУ-50 или разрешениям на бланках ДУ-56, ДУ-64, рекомендуемые образцы которых приведены в приложениях N 22, N 26 и N 28 к Инструкции соответственно, для замыкания маршрута отправления дежурному по железнодорожной станции разрешается открывать выходной светофор на разрешающее показание. В этом случае перед открытием выходного светофора дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации) должен по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или способом, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), убедиться в наличии у машиниста указанного разрешения на право занятия перегона.  49. Перед приведением поезда в движение машинист ведущего локомотива, специального самоходного подвижного состава и его помощник должны проверить, не подаются ли с поезда или работниками железнодорожной станции сигналы остановки.  Проводники вагонов пассажирского поезда при наличии препятствия к безопасному следованию поезда должны немедленно принять меры к его остановке.  50. Разрешение на занятие перегона там, где нет выходных сигналов, а также в случаях отправления поезда при запрещающем показании выходного сигнала вручается машинисту поезда дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) лично или через одного из работников локомотивной бригады этого поезда, дежурного по парку железнодорожной станции, оператора, дежурного стрелочного поста, сигналиста или кондуктора главного грузовых поездов (составителя поездов).  Машинист обязан убедиться в фактической возможности занятия перегона.  Порядок вручения машинистам локомотивов разрешений на занятие перегона, обеспечивающий безопасность движения, указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  51. Одновременное отправление и прием на железнодорожную станцию поезда, следующего в том же направлении, не допускается, если подход к железнодорожной станции со стороны принимаемого поезда расположен на затяжном спуске и при этом маршрут принимаемого поезда не изолирован от маршрута отправляемого поезда (предохранительным тупиком или взаимным расположением приемоотправочных железнодорожных путей).  52. На железнодорожных станциях, оборудованных электрическими рельсовыми цепями или устройствами контроля свободности участков железнодорожного пути, отправление поездов контролируется по показаниям приборов управления и контроля.  Об отправлении поезда в полном составе на станциях, не оборудованных рельсовыми цепями, дежурный по железнодорожной станции убеждается по докладу сигналиста, дежурного стрелочного поста или лично. Перечень железнодорожных станций, где дежурные работники провожают поезда, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Места, где работники указанных станций провожают поезда, устанавливаются техническо-распорядительным актом, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.  53. Работники подразделений владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования, если железнодорожная станция расположена на железнодорожных путях необщего пользования) перед отправлением сформированного поезда <13> должны проверить правильность формирования поезда (в соответствии с технологическим процессом работы железнодорожной станции, графиком движения и планом формирования поездов), готовность <14> поезда в техническом и коммерческом отношении (где производились соответствующие операции), наличие установленных сигналов и укомплектованность необходимым поездным инвентарем. Порядок проверки поезда и ответственность соответствующих работников в зависимости от местных условий устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  --------------------------------  <13> [Подпункт 2.2.37 пункта 2.2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=24757&date=28.07.2022&dst=100157&field=134) ГОСТ 34530-2019.  <14> [Подпункт 7 пункта 2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=OTN&n=10826&date=28.07.2022&dst=100072&field=134) ГОСТ 32192-2013.  Техническое обслуживание поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост грузовых и грузопассажирских поездов, навешивание сигнальных приборов на эти поезда и снятие их возлагаются на работников подразделения вагонного хозяйства.  54. На все грузовые и пассажирские поезда на железнодорожных станциях формирования перед отправлением поезда машинисту ведущего локомотива выдается учетный документ (далее - натурный лист), который составляется на железнодорожной станции формирования поезда в соответствии с [Инструкцией](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=60705&date=28.07.2022) по составлению натурного листа грузового поезда, утвержденной [Протоколом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=60699&date=28.07.2022) шестьдесят шестого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств от 19 мая 2017 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет": https://sovetgt.org/, 19 мая 2017 г.) <15>, и сопровождает поезд на всем пути следования и перевозочные документы в запечатанном виде.  --------------------------------  <15> Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с [Положением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=1618&date=28.07.2022&dst=100059&field=134) о Совете по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств - участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=872&date=28.07.2022) о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=135&date=28.07.2022) о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, N 51, ст. 1798).  На пассажирские (кроме мотор-вагонных поездов) и почтово-багажные поезда натурный лист поезда выдается машинисту ведущего локомотива и начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда на железнодорожных станциях формирования и на железнодорожных станциях оборота.  На поезда, сопровождаемые кондуктором главным (составителем поездов), натурный лист и перевозочные документы выдаются ему. В этом случае кондуктор главный (составитель поездов) обязан ознакомить машиниста по натурному листу с составом отправляемого поезда.  При прицепках и отцепках вагонов в пути следования в натурный лист поезда работниками железнодорожной станции, на которых выполняются указанные операции, должны вноситься соответствующие изменения.  Порядок сопровождения поезда электронными перевозочными документами устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  IV. Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора  55. Прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора допускается в следующих случаях:  1) невозможность открытия входного светофора из-за его неисправности или производства работ на инфраструктуре;  2) прием поезда производится на железнодорожный путь, не предусмотренный в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, и при этом невозможно открыть входной светофор;  3) прием на определенные участки железнодорожных путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо, локомотивов, следующих под составы поездов;  4) прием восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов и специального самоходного подвижного состава без вагонов (в том числе локомотивов, работающих по системе многих единиц и сплоток из локомотивов в действующем состоянии), снегоочистителей, специального самоходного специального подвижного состава, а также хозяйственных поездов на свободные участки станционных железнодорожных путей, кроме железнодорожных путей, занятых пассажирскими поездами.  При приеме на железнодорожную станцию по пригласительному сигналу или по специальному разрешению дежурного по железнодорожной станции скорость следования поезда должна быть на железнодорожных путях общего пользования не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч, при этом машинист обязан вести поезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.  56. Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного светофора), в том числе и с неправильного железнодорожного пути производится:  1) по указанию дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту по устройствам технологической железнодорожной электросвязи;  2) по указанию дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту по специальному телефону, установленному у входного светофора;  3) по пригласительному сигналу;  4) по письменному разрешению дежурного по железнодорожной станции;  5) по указанию диспетчера поездного (при нахождении железнодорожной станции на диспетчерском управлении);  6) по специальному маневровому светофору, установленному на мачте входного сигнала;  7) по указанию дежурного по железнодорожной станции (на железнодорожных путях необщего пользования), переданному по двусторонней парковой связи с переговорной колонки в районе входного светофора.  Эти же разрешения применяются в тех случаях, когда при внезапном переключении разрешающего показания входного (маршрутного) светофора на запрещающее показание, машинист, восприняв переключение, остановит поезд после проезда входного светофора.  Любое из перечисленных разрешений передается машинисту поезда после убеждения дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) в готовности маршрута приема.  Передаваемые машинисту приказы о приеме поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора должны регистрироваться в соответствии с [пунктом 43](#Par5034) настоящего Порядка;  Порядок действий работников при приеме поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  57. Прием поезда при запрещающем показании входного светофора производится по указанию дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи.  При следовании поезда по неправильному железнодорожному пути и отсутствии входного сигнала по этому железнодорожному пути прием поезда производится по указанию дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи:  "Указание N ... время ... (ч минут). Машинисту поезда N .... Я, дежурный по станции ..., разрешаю Вам с ... неправильного пути следовать на ... путь. Маршрут приема готов. ДСП ... (фамилия)".  Повторив указание и получив от дежурного по железнодорожной станции (дежурного поста централизации), подтверждение, что указание понято правильно, машинист вводит поезд на железнодорожную станцию.  Аналогичный приказ дежурного по железнодорожной станции передается машинисту о следовании поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора, если это разрешение передается по специальному телефону, установленному у входного светофора (сигнального знака "Граница станции"). Пользоваться этим телефоном разрешается только локомотивным бригадам.  Указание по устройствам технологической железнодорожной электросвязи передается машинисту заранее, при подходе поезда к железнодорожной станции. Указание по специальному телефону передается машинисту после остановки поезда перед входным светофором (сигнальным знаком "Граница станции").  58. На участках с диспетчерской централизацией прием поезда на железнодорожную станцию, находящуюся на диспетчерском управлении при установленном маршруте и свободном (по показаниям индикации аппаратов управления) железнодорожном пути приема, если входной светофор не открывается, поезд вводится на железнодорожную станцию при его запрещающем показании по указанию диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда:  "Разрешаю ввести поезд N ... на станцию ... на ... путь при запрещающем показании входного светофора .... (должность, фамилия)".  59. При невозможности приема поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора с использованием разрешений, предусмотренных в пункте 56 настоящего Порядка, прием поезда осуществляется по письменному разрешению дежурного по железнодорожной станции следующего содержания:  "Машинисту поезда N ... разрешается следовать на ... путь станции. Маршрут приема готов. ... (должность, подпись)".  Разрешение заверяется штемпелем железнодорожной станции и подписью дежурного по железнодорожной станции с указанием числа, месяца и времени заполнения разрешения (часы, минуты).  Для передачи машинисту прибывающего поезда письменного разрешения допускается привлекать дежурных стрелочных постов, сигналистов, дежурных и операторов постов централизации, работников составительских бригад и работников, установленных владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) в порядке, предусмотренном в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  Работники, назначенные для передачи машинисту письменного разрешения, встречают поезд у входного (маршрутного) светофора, а по неправильному железнодорожному пути (при отсутствии входного светофора по этому пути) - у сигнального знака "Граница станции", показывая в сторону прибывающего поезда днем развернутый красный флаг, а ночью - красный огонь ручного сигнального фонаря. После остановки поезда письменное разрешение вручается машинисту.  60. При неисправности маршрутного указателя на входном (маршрутном) светофоре поезд принимается на железнодорожную станцию по разрешающему показанию входного (маршрутного) светофора без выдачи машинисту дополнительного разрешения на проезд неисправного маршрутного указателя. В этих случаях машинист при следовании на железнодорожную станцию должен проявлять особую бдительность и быть готовым к немедленной остановке, если встретится препятствие для дальнейшего движения.  Порядок проезда входного (маршрутного) светофора в случаях неисправности маршрутного указателя на железнодорожных станциях стыкования электрической тяги переменного и постоянного тока, а также на железнодорожных станциях совмещения железнодорожных путей разной ширины колеи устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). |
| Приложение N 11  к Инструкции по движению  поездов и маневровой работе  на железнодорожном транспорте  Российской Федерации  ПОРЯДОК  ОРГАНИЗАЦИИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ  Список изменяющих документов  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015  I. Общие положения  1. Маневровая работа должна производиться в соответствии с технологическим процессом работы железнодорожной станции и по плану, предусматривающему:  1) своевременное формирование и отправление поездов;  2) своевременную подачу вагонов под грузовые операции и уборку их после окончания грузовых операций;  3) наименьшую затрату времени на переработку вагонов;  4) рациональное использование всех маневровых средств и технических устройств;  5) бесперебойный прием поездов на железнодорожную станцию;  6) безопасность движения поездов, безопасность работников, связанных с маневрами, и сохранность железнодорожного подвижного состава и перевозимого груза.  На железнодорожных путях необщего пользования при отсутствии технологического процесса работы железнодорожной станции маневровая работа производится с соответствии с местной инструкцией о порядке обслуживания и организации движения.  2. На железнодорожных станциях, в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы, железнодорожные пути разделяются на маневровые районы. Границы маневровых районов и порядок работы в каждом из них устанавливаются в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  ~~В каждом маневровом районе работает, как правило, один маневровый локомотив.~~  При необходимости работы в отдельных районах двух и более маневровых локомотивов порядок их работы, обеспечивающий безопасность движения поездов, указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  Локомотивы, выдаваемые на маневровую работу, должны быть исправны, иметь исправно действующие радиостанции, установленные сигналы и инвентарь.  3. Перевод нецентрализованных стрелок при маневровых передвижениях производится ДСП постов по распоряжению лица, руководящего маневрами, либо другим лицом, уполномоченным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования. При маневровых передвижениях на железнодорожных станциях с электрической централизацией перевод стрелок осуществляется ДСП станции или оператором поста централизации. В случае передачи стрелок с центрального на местное управление, а также при производстве маневров на нецентрализованных стрелках, не обслуживаемых дежурным стрелочного поста, допускается перевод стрелок работниками составительских или локомотивных бригад, кондукторами, дежурными по паркам, ДСП станции, начальником железнодорожной станции, приемосдатчиками груза и багажа, работниками локомотивного, вагонного депо и другими. Перечень железнодорожных станций, на которых перевод стрелок при маневрах разрешается указанным работникам, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  Перед переводом централизованной стрелки обслуживающий ее работник должен убедиться (лично или по докладу другого работника) в том, что она не занята железнодорожным подвижным составом, а также есть ли проходы по смежным железнодорожным путям. При электрической централизации свободность стрелочного перевода от железнодорожного подвижного состава устанавливается по индикации на аппаратах управления. При неисправности или временном выключении этих аппаратов или переводе стрелок с маневровых колонок порядок проверки свободности стрелочного перевода от железнодорожного подвижного состава устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  Нецентрализованные стрелки, кроме расположенных на сортировочных железнодорожных путях, железнодорожных путях, где маневровая работа постоянно осуществляется толчками, и стрелок, оборудованных шарнирно-коленчатыми замыкателями, должны при маневрах запираться на закладки.  4. Основным средством передачи указаний при маневровой работе должна быть радиосвязь, а в необходимых случаях - устройства двусторонней парковой связи.  Перед началом маневровой работы, а также в период ее проведения работники, участвующие в маневровых передвижениях, обязаны контролировать постоянное включенное состояние радиостанций и соответствие выбранного радиоканала маневровому району.  (абзац введен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  Подача сигналов при маневровой работе разрешается ручными сигнальными приборами.  Составитель поездов должен иметь исправную носимую радиостанцию. Имеющиеся на железнодорожных станциях устройства радиосвязи и двусторонней парковой связи должны использоваться для организации маневровой работы и обеспечения безопасности движения поездов.  Указания и сообщения, передаваемые по радиосвязи и двусторонней парковой связи, должны быть краткими и ясными; давший указание обязан убедиться, что оно правильно воспринято машинистом маневрового локомотива и другими работниками (выслушав краткое повторение указания, получив соответствующий ответный звуковой сигнал).  Для наиболее типичных указаний и сообщений о маневровой работе, передаваемых по радиосвязи и двусторонней парковой связи, при необходимости устанавливается примерный регламент ведения переговоров, указанный в [приложении N 20](#Par7556) к настоящей Инструкции.  Порядок пользования устройствами радиосвязи и двусторонней парковой связи в каждом маневровом районе с указанием работников, которым предоставлено право пользоваться этими устройствами, определяется ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  Порядок эксплуатации радиосвязи и двусторонней парковой связи на железнодорожных станциях устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  5. ДСП станции должен готовить маневровые маршруты в соответствии с планом маневровой работы.  Маневровый маршрут без изменения направления движения готовится, как правило, на весь путь следования маневрового состава. При невозможности приготовления такого маршрута ДСП станции обязан предупредить машиниста (руководителя маневров) о том, на какой железнодорожный путь или до какого светофора будет приготовлена часть маршрута.  Проследование маневрового светофора с запрещающим показанием или погасшим огнем при готовом маршруте разрешается по указанию ДСП станции, дежурного стрелочного поста или оператора поста централизации, передаваемому ими машинисту маневрового локомотива лично, по радиосвязи, двусторонней парковой связи или через руководителя маневров.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  6. Порядок и условия обеспечения безопасности при перестановке составов из парка в парк по соединительным железнодорожным путям или через вытяжные железнодорожные пути устанавливаются в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, при этом особое внимание должно быть обращено на обеспечение безопасности при движении маневровых составов вагонами вперед.  В отдельных случаях, в зависимости от местных условий (при последовательном расположении парков, оборудовании маневровых локомотивов устройствами для отцепки их от вагона из кабины машиниста), перестановка составов из парка в парк локомотивом вперед может производиться без сопровождения работниками составительской бригады.    7. Вагоны с грузами отдельных категорий, в соответствии с Правилами перевозки грузов железнодорожным транспортом, а также Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 N 15 (с изменениями и дополнениями), при производстве маневров должны иметь прикрытие от паровоза, работающего на твердом топливе, из вагонов с неопасными грузами или порожних вагонов.  Нормы прикрытия в поездах и при маневрах указываются в перевозочных документах нанесением специального штемпеля, где цифрами обозначается минимальное число вагонов прикрытия, например, 3/0-0-3-1, где:  первая цифра - число вагонов прикрытия от ведущего локомотива в поездах (числитель - от паровоза на твердом топливе, знаменатель - от паровоза на нефтяном топливе, электровоза или тепловоза);  вторая цифра - от хвоста поезда с учетом последнего вагона, в том числе при подталкивании;  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  третья цифра - от вагонов с людьми в поездах;  четвертая цифра - от паровоза на твердом топливе, тепловоза (паровоза) при маневрах и при подаче (уборке) вагонов с ВМ на подъездные железнодорожные пути;  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  знак "0" (нуль) означает, что прикрытия не требуется.  Вагоны с людьми, а также вагоны с проводниками, специально выделенными работниками для сопровождения грузов, караулами, нарядами охраны, вагоны с живностью могут ставиться в поезд как впереди, так и сзади вагонов с опасными грузами класса 1 (ВМ), но всегда впереди вагонов, загруженных опасными грузами, в перевозочных документах на которые имеются штемпели: "Ядовито" и "Прикрытие ..." (одновременно оба штемпеля).  Вагоны с легковоспламеняющимися жидкостями на железнодорожной станции формирования должны ставиться в поезд за вагонами с ВМ (считая от головы поезда).  8. Маневровые передвижения на ремонтных железнодорожных путях вагонных и локомотивных депо должны производиться под наблюдением и по личным указаниям ответственного работника соответствующего подразделения.  9. На железнодорожных путях, где имеются вагоны, с которыми производятся технические или грузовые операции, маневры толчками не допускаются.  При неблагоприятных условиях погоды (сильный ветер, туман, метель), а также на неосвещаемых железнодорожных путях маневровая работа должна производиться с особой бдительностью, а в необходимых случаях - с пониженной скоростью.  10. Работа хозяйственных поездов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях железнодорожной станции производится под руководством ответственного работника соответствующего подразделения (пути, СЦБ и других). Их передвижения с одного железнодорожного пути на другой или в другой район железнодорожной станции производятся только с разрешения лица, распоряжающегося маневрами, или ДСП станции.  В необходимых случаях для руководства передвижениями таких поездов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава по указанию начальника железнодорожной станции могут назначаться соответствующие работники железнодорожной станции.  11. Разъединение и соединение тормозных рукавов и других межвагонных электрических соединений на железнодорожных станциях производится работниками пунктов технического обслуживания вагонов или другими работниками, установленными, в зависимости от местных условий, технологическим процессом или ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  При производстве маневров разъединение или соединение тормозных рукавов производится составительскими бригадами или кондукторами.  Разъединение и соединение тормозных рукавов при отцепке от состава и прицепке к составу поездного локомотива производит локомотивная бригада, а при обслуживании локомотива одним машинистом выполнение этих операций производится осмотрщиком вагонов.  12. Передвигать отдельные вагоны вручную не допускается на главных, приемоотправочных и сортировочных железнодорожных путях железнодорожной станции.  В исключительных случаях передвигать отдельные вагоны вручную допускается на прочих железнодорожных путях при отсутствии уклона, под непосредственным руководством ответственного лица, выделенного владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, и в количестве не более одного груженого или двух порожних вагонов.  При передвижениях вагонов вручную не допускается:  1) передвигать их со скоростью более 3 км/ч, причем вагоны должны быть обязательно сцеплены;  2) выкатывать их за предельный столбик в направлении главных и приемоотправочных железнодорожных путей;  3) начинать передвижение, не имея тормозных башмаков;  4) подкладывать для торможения под колеса шпалы, камни, ломы и другие предметы;  5) перекатывать вручную вагоны, занятые людьми и опасными грузами.  Порядок передвижения вагонов кабестанами, электрошпилями и другими механическими средствами в зависимости от местных условий указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  II. Руководство маневровой работой  13. Маневры на станционных железнодорожных путях должны производиться по указанию только одного работника - ДСП станции, маневрового диспетчера, дежурного по сортировочной горке или парку, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - ДНЦ. Распределение обязанностей по распоряжению маневрами указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  Движением локомотива, производящего маневры, должен руководить один работник - руководитель маневров (составитель поездов или главный кондуктор), ответственный за правильное их выполнение.  На сортировочных горках движением маневровых локомотивов может руководить дежурный по горке.  На промежуточных железнодорожных станциях маневровая работа может производиться под руководством главного кондуктора. Маневровыми передвижениями локомотива (специального самоходного железнодорожного подвижного состава), не обслуживаемого составительской бригадой или главным кондуктором, руководит работник, имеющий право распоряжаться производством маневров в данном районе, или по его указанию сигналист (дежурный стрелочного поста).  Для руководства маневровыми передвижениями в этих условиях могут привлекаться также начальники железнодорожных станций, их заместители и другие работники в порядке, устанавливаемом владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  14. Маневровая работа производится составителем или составительской бригадой, а также главным кондуктором или кондукторской бригадой. В зависимости от местных условий назначение для производства маневров составительской бригады или одного составителя устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  Расстановка работников, занятых на маневрах, производится руководителем маневров.  Обслуживание одним машинистом маневрового локомотива может производиться по разрешению владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от типа локомотива и местных условий.  15. Составитель поездов или главный кондуктор должен получать задание на маневровую работу только от одного лица, распоряжающегося маневрами.  Задание на маневровую работу должно быть дано четко и ясно и доведено руководителем маневров до каждого причастного работника.  Если в процессе производства маневров возникает необходимость изменить намеченный план работы, то с характером этих изменений должны быть заблаговременно ознакомлены все работники, участвующие в маневрах.  16. Передвижение маневрового локомотива (с вагонами или без вагонов) из одного маневрового района в другой допускается только по разрешению ДСП станции (дежурного по горке) или маневрового диспетчера после предварительного согласования с соответствующим ДСП поста, дежурным по парку, в район которого предстоит передвижение, или с составителем поездов, работающим в этом районе.  III. Требования к работникам при производстве маневров  17. Руководитель маневров обязан:  1) точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;  2) обеспечивать правильную расстановку и согласованность действий всех работников, участвующих в производстве маневров, на основе ознакомления их с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы;  3) формировать поезда в точном соответствии с требованиями Правил и настоящей Инструкции;  4) организовать маневровую работу так, чтобы были обеспечены безопасность движения поездов, личная безопасность работников, занятых на маневрах, сохранность железнодорожного подвижного состава и груза. Маневры с вагонами, занятыми людьми, негабаритными и опасными грузами класса 1 (ВМ), производить с особой осторожностью.  При вступлении на дежурство составитель (главный кондуктор) должен ознакомиться с наличием и расположением железнодорожного подвижного состава на путях своего района, проверить надежность его закрепления, убедиться в наличии установленных для района средств закрепления. О результатах проверки доложить ДСП станции.  18. Перед началом маневровой работы руководитель маневров обязан:  1) убедиться, что все работники, участвующие в маневрах, в том числе и локомотивная бригада, в полном составе находятся на своих местах;  2) ознакомить машиниста и работников железнодорожной станции, участвующих в маневрах, с планом предстоящих маневров и о порядке их выполнения;  3) проверить, нет ли препятствий для передвижения маневрового состава.  19. Задание дежурному стрелочного поста, дежурному или оператору поста централизации о приготовлении маневрового маршрута на тот или иной железнодорожный путь руководитель маневров может передавать лично, по радиосвязи, двусторонней парковой связи, свистками локомотива, ручными свистками или другими средствами, в зависимости от технического оснащения железнодорожной станции, в порядке, установленном в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.    20. В процессе работы руководитель маневров обязан:  1) четко и своевременно передавать сигналы и указания, касающиеся маневровых передвижений;  2) следить за своевременной и правильной подготовкой стрелок для маневровых передвижений, подачей сигналов операторами постов централизации, дежурными стрелочных постов и машинистом локомотива;  3) находиться в таком месте, откуда обеспечивается лучшая видимость сигналов и маршрута передвижения маневрирующего состава; в случае отсутствия радиосвязи с машинистом локомотива (из-за неисправности или локомотив не оборудован маневровой радиосвязью) находиться в таком месте, откуда обеспечивается видимость машинистом или его помощником подаваемых им ручных сигналов;  4) при движении по станционным железнодорожным путям вагонами вперед находиться, как правило, на первой по движению специальной подножке (переходной площадке, тамбуре), а при невозможности - идти по междупутью или обочине железнодорожного пути впереди осаживаемых вагонов, следить за показаниями маневровых светофоров, подаваемыми сигналами, положением стрелок по маршруту, отсутствием препятствий и людей на пути; при необходимости - принимать меры к остановке маневрового состава. В необходимых случаях, при отсутствии радиосвязи, привлекать для передачи сигналов операторов постов централизации, дежурных стрелочных постов и других работников железнодорожной станции;  5) при производстве маневров с большими составами на кривых участках железнодорожного пути или в условиях плохой видимости (туман, метель, снегопад и другое) принимать дополнительные меры для обеспечения безопасности движения поездов - чаще передавать сигналы и указания машинисту по радиосвязи;  6) не допускать пропуска железнодорожного подвижного состава по взрезанной стрелке впредь до ее осмотра и ремонта;  7) прежде чем подъехать к составу, убедиться в отсутствии сигналов ограждения;  8) не допускать оставления вагонов без закрепления или с закреплением менее установленной в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования нормы вне зависимости от предполагаемого времени стоянки этих вагонов;  9) не допускать передвижений маневрового состава (с локомотивом впереди или вагонами вперед), не убедившись в том, что все вагоны сцеплены между собой и с локомотивом, а тормозные башмаки или другие средства закрепления изъяты;  10) при маневрах толчками своевременно принимать меры, исключающие возможность движения отцепов в обратном направлении или выхода вагонов за предельный столбик в противоположном конце железнодорожного пути;  11) если при маневрах толчками или при надвиге составов на горку расцепные рычаги по условиям работы устанавливаются в положение "на буфер", то после отделения отцепа от состава немедленно приводить рычаги в нормальное положение;  12) при заезде маневрового локомотива (одиночного или с вагонами) на тот или иной занятый вагонами железнодорожный путь для отцепки или прицепки других вагонов, а также при сжатии стоящих вагонов для расцепки не допускать выполнения этих операций, не убедившись в надежном закреплении вагонов с противоположной от маневрового локомотива стороны;  13) если к стоящей на том или ином железнодорожном пути группе вагонов, в том числе и закрепленных по установленной норме, дополнительно прицепляются вагоны, проверять, не нарушилась ли в результате этого правильность установки ранее уложенных башмаков, а также достаточно ли этих башмаков на увеличившееся количество вагонов;  14) перед передвижением маневрового состава в местах погрузки и выгрузки грузов убедиться в отсутствии препятствий для движения;  15) маневры с вагонами, погрузка и выгрузка которых не закончены, производить только после согласования с работником, распоряжающимся погрузочно-разгрузочными операциями;  16) при неисправности средств дистанционной радиосвязи или устройств двусторонней парковой связи, руководитель работ обязан сообщить об этом дежурному по железнодорожной станции и быть готовым для подачи сигналов ручными сигнальными приборами.  (пп. 16 введен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  21. Руководитель маневров должен так организовать работу, чтобы не допустить выхода железнодорожного подвижного состава за предельные столбики (изолирующие стыки или светофоры) противоположного конца железнодорожных путей.  Порядок согласования действий руководителя маневров с работниками противоположного конца парка (железнодорожных путей), обеспечивающий выполнение указанного требования, устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  22. ДСП станции, маневровый диспетчер или дежурный по горке при необходимости производства маневров с вагонами, занятыми людьми или загруженными опасными грузами класса 1 (ВМ), а также опасными грузами других классов, имеющими в перевозочных документах штемпели "Не спускать с горки" и "Спускать с горки осторожно", обязан поставить об этом в известность составителя поездов, а последний - своего помощника и машиниста маневрового локомотива.  23. При производстве маневров в местах работы ремонтных бригад (путевых, СЦБ), с пересечением железнодорожных переездов, около пассажирских платформ, на железнодорожных путях грузовых складов, грузовых районов, складов топлива, вагонных и локомотивных депо, на территории заводов, мастерских и т.п. составительские и локомотивные бригады должны проявлять особую бдительность, своевременно подавать звуковые сигналы при приближении состава к находящимся около железнодорожного пути или на платформах людям, а также предупреждать о движении состава людей, работающих на погрузке, выгрузке, ремонте железнодорожного пути, вагонов и других операциях.  При производстве маневров работникам составительских и кондукторских бригад запрещается находиться на специальной подножке вагона в негабаритных и опасных местах, перечень которых устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  24. Локомотивная бригада при производстве маневров обязана:  1) точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;  2) внимательно следить за подаваемыми сигналами, точно и своевременно выполнять сигналы и указания о передвижениях;  3) внимательно следить за людьми, находящимися на железнодорожных путях, положением стрелок и расположением железнодорожного подвижного состава;  4) обеспечивать безопасность производства маневров и сохранность железнодорожного подвижного состава.  Машинист локомотива, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, производящий маневры, не вправе приводить в движение локомотив или специальный самоходный железнодорожный подвижной состав без получения указания руководителя маневров лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или сигнала, подаваемого ручными сигнальными приборами.  Кроме указания или сигнала руководителя маневров, перед выездом на стрелки централизованных маневровых маршрутов машинист должен убедиться в наличии разрешающего показания маневрового светофора лично, а в случае отсутствия видимости сигнала через руководителя маневров, а на нецентрализованные стрелки - получить от дежурного стрелочного поста сигнал или сообщение (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи) о готовности стрелок для маневровых передвижений.  При отсутствии маневровых светофоров или невозможности открытия светофора перед выездом на централизованные стрелки машинистом должно быть получено сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от ДСП станции (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или переданное через руководителя маневров).  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  На железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок и светофоров, в случаях передачи стрелок с центрального на местное управление, выезд на стрелки разрешается по указанию или сигналу работника, на которого возложен перевод этих стрелок.  Локомотивные бригады, обслуживающие локомотивы и работающие со сборными поездами, а также выделенные для производства маневровой работы кондуктора и составительские бригады должны знать порядок маневровой работы на железнодорожной станции, указанный в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. Порядок ознакомления локомотивных и составительских бригад и кондукторов с условиями маневровой работы, указанными в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  Машинисту локомотива, производящего маневры, не разрешается приводить в движение локомотив для выезда с железнодорожного пути, на котором остаются вагоны, без получения сообщения от руководителя маневров об их закреплении, переданного по радиосвязи, двусторонней парковой связи, через другого работника, участвующего в маневрах, или лично с выполнением положений, установленных в [пункте 40](#Par6844) настоящего приложения.  Управление локомотивом при маневрах осуществляется машинистом. Машинист может доверять управление локомотивом помощнику машиниста, имеющему права управления локомотивом, или дублеру машиниста лишь под своим наблюдением.  25. При движении вагонами вперед руководитель маневров должен подавать сигнал машинисту о начале движения с предстоящим выездом на стрелки лишь после убеждения в том, что маневровый светофор находится в открытом положении, или при отсутствии маневрового светофора получения сигнала (сообщения) от работника, на которого возложен перевод стрелок о готовности стрелок для маневрового передвижения.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  26. Машинист одиночного локомотива при следовании по станционным железнодорожным путям руководствуется показаниями маневровых светофоров, сигналами или сообщениями ДСП станции, операторов постов централизации, дежурных стрелочных постов, передаваемыми непосредственно машинисту локомотива.  27. Подаваемые сигналы, а также указания, получаемые по радиосвязи или устройствам двусторонней парковой связи, машинист обязан подтверждать свистком локомотива или кратким повторением переданного указания.  Если машинист не уверен в правильности восприятия сигнала или указания или не знает плана маневровой работы, он должен остановиться и выяснить обстановку.  28. Запрещается давать сигналы и указания о следовании локомотивов и маневровых составов по железнодорожному пути, с которого отправляется пассажирский поезд (вслед за поездом), впредь до полного освобождения им этого железнодорожного пути. Машинистам локомотивов, стоящих на железнодорожном пути, занятом пассажирским поездом, запрещается двигаться вслед за отправившимся пассажирским поездом впредь до получения сообщения о полном освобождении железнодорожного пути.  29. Дежурные стрелочных постов, операторы постов централизации и другие работники, на которых возложен перевод стрелок, при производстве маневров обязаны:  1) правильно и своевременно переводить стрелки по маршруту, указанному руководителем маневров;  2) после перевода стрелки дежурный стрелочного поста должен запереть ее на закладку (кроме случаев, предусмотренных в пункте 3 настоящего приложения) и убедиться, что остряк плотно прилегает к рамному рельсу;  3) перед подачей сигнала или передачей сообщения о готовности маршрута для передвижения маневрового состава проверять правильность положения стрелок в маневровом маршруте;  4) четко и своевременно передавать машинисту и составителю сигналы и сообщения;  5) внимательно следить за передвижениями маневрового состава, передаваемыми указаниями и сигналами, своевременно выполнять требования этих указаний и сигналов.  IV. Закрепление вагонов  30. Железнодорожный подвижной состав на станционных железнодорожных путях должен устанавливаться в пределах полезной длины железнодорожного пути, которая ограничена:  1) при наличии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути - с одной стороны выходным (маршрутным, маневровым) светофором, с другой - изолирующим стыком путевого участка рельсовой цепи;  2) при наличии светофоров и отсутствии электрической изоляции железнодорожного пути - с одной стороны выходным (маршрутным, маневровым) светофором, с другой - предельным столбиком;  3) при отсутствии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути - предельными столбиками с обеих сторон.  Стоящие на станционных железнодорожных путях без локомотива составы поездов, вагоны и специальный железнодорожный подвижной состав должны быть надежно закреплены от ухода тормозными башмаками, стационарными устройствами для закрепления вагонов, ручными тормозами или иными средствами закрепления.  Закрепление вагонов на станционных железнодорожных путях должно производиться в соответствии с нормами и правилами, приведенными в [приложении N 17](#Par7391) к настоящей Инструкции.  Порядок закрепления вагонов и составов, в зависимости от местных условий, указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, где должно быть установлено, как должны закрепляться на каждом железнодорожном пути вагоны и составы поездов, кто должен выполнять эти операции, а также изымать средства закрепления из-под вагонов или отпускать ручные тормоза и кому докладывать о выполнении указанных операций.  31. Составы поездов, группы или отдельные вагоны, оставляемые на станционных железнодорожных путях, во всех случаях должны закрепляться тормозными башмаками или другими установленными средствами закрепления до отцепки локомотива по нормам, предусмотренным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. На железнодорожных путях с уклонами, не превышающими 0,0025, разрешается при смене локомотивов пассажирских поездов использовать для закрепления состава автоматические тормоза поезда в течение не более 15 минут. В случае невозможности смены локомотивов в течение указанного времени состав должен быть закреплен тормозными башмаками по установленной норме.  32. Машинистам поездов, прибывающих на железнодорожную станцию, запрещается отцеплять локомотив от состава, не получив сообщения о его закреплении. Такое сообщение передается машинисту в порядке, устанавливаемом в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. Перед отцепкой локомотива от поезда машинист во всех случаях обязан затормозить состав автоматическими тормозами.  33. Вагоны, прибывшие на железнодорожную станцию для длительной (более 24 часов) стоянки, должны быть поставлены на железнодорожные пути с уклоном, не превышающим 0,0025, изолированные от маршрутов следования поездов. Закрепление таких вагонов должно производиться с накатом вагонных колес на тормозные башмаки. Правильность и надежность закрепления должны быть проверены начальником железнодорожной станции, его заместителем или ДСП станции.  34. При временном оставлении грузовых поездов на промежуточных железнодорожных станциях без локомотива или с локомотивом без локомотивной бригады их закрепление осуществляется по нормам, предусмотренным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования для соответствующего железнодорожного пути с накатом вагонных колес на тормозные башмаки. Правильность и надежность закрепления составов таких поездов должны проверяться начальником железнодорожной станции или его заместителем, которые по указанию ДНЦ заблаговременно вызываются на железнодорожную станцию и докладывают ему о произведенной проверке правильности закрепления. При невозможности вызова указанных руководителей правильность и надежность закрепления проверяются лично ДСП станции, который и докладывает об этом ДНЦ.  35. Не допускается оставление без локомотива составов поездов на железнодорожных станциях или отдельных станционных железнодорожных путях с уклоном, превышающим 0,0025, не оборудованных устройствами, предотвращающими уход вагонов на маршруты приема и отправления поездов и прилегающий перегон.  36. Маневры на станционных железнодорожных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность ухода железнодорожного подвижного состава на перегон и маршруты следования поездов, производятся с постановкой локомотива со стороны спуска с включением и опробованием автотормозов вагонов. При невозможности постановки локомотива со стороны спуска маневры на таких железнодорожных путях должны производиться путем осаживания, а автотормоза вагонов должны быть включены и опробованы. Порядок производства маневров, обеспечивающий безопасность движения поездов на железнодорожных станциях, имеющих такие железнодорожные пути, устанавливается в настоящей Инструкции и указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  При производстве маневров на железнодорожных путях, расположенных на уклонах, во всех случаях должны соблюдаться меры предосторожности (постановка стрелок в изолирующее положение, укладка башмаков под отдельные отцепы и другие меры), исключающие возможность столкновений отцепленных вагонов с маневровым составом, а также ухода вагонов на маршруты следования поездов или в другие маневровые районы.  Перечень маневровых районов и железнодорожных путей, расположенных на уклонах, где при маневрах создается опасность ухода железнодорожного подвижного состава, а также дополнительные меры по обеспечению безопасности движения поездов, которые должны соблюдаться в этих районах при маневрах, указываются в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  37. В тех случаях, когда состав поезда, оставляемый на промежуточной железнодорожной станции без локомотива, расцепляется и разъединяется для обеспечения прохода пассажиров, каждая часть этого состава должна закрепляться тормозными башмаками в соответствии с той нормой, которая соответствует фактическому профилю того отрезка железнодорожного пути, где будет стоять расцепленная часть состава.  38. В районах примыкания соединительных железнодорожных путей и железнодорожных путей необщего пользования, для предупреждения самопроизвольного ухода железнодорожного подвижного состава на железнодорожную станцию или перегон, ДСП станции, составительские бригады, дежурные стрелочных постов после заезда (выезда) на примыкание обязаны немедленно устанавливать стрелки (в том числе централизованные) предохранительных тупиков и охранные, сбрасывающие башмаки или стрелки в нормальное положение.  39. Получив сообщение об ожидаемом сильном ветре или при возникновении такого ветра, если сообщения об этом и не передано, работники железнодорожных станций - лица, ответственные за закрепление железнодорожного подвижного состава, каждый на своем посту обязаны проверить надежность закрепления железнодорожного подвижного состава от ухода и уложить дополнительно тормозные башмаки в соответствии с [пунктом 9 приложения N 17](#Par7426) к настоящей Инструкции.  40. При возникновении опасности ухода железнодорожного подвижного состава на перегон работники железнодорожной станции обязаны немедленно использовать все имеющиеся в их распоряжении средства для его остановки. При уходе железнодорожного подвижного состава на перегон ДСП станции обязан, используя все имеющиеся в его распоряжении средства, сообщить об этом машинистам поездов, находящихся на перегоне, ДНЦ, ДСП путевых постов, ДСП соседних станций, дежурным по железнодорожным переездам и другим работникам, чтобы задержать встречные поезда и принять меры к остановке ушедшего железнодорожного подвижного состава.  41. При выполнении операций по закреплению железнодорожного подвижного состава на станционных железнодорожных путях должны соблюдаться следующие основные положения, обеспечивающие взаимный контроль работников:  1) при закреплении составов поездов:  а) на главных и приемоотправочных железнодорожных путях руководит и контролирует закрепление ДСП станции, а в отдельных маневровых районах - маневровый диспетчер;  б) ДСП станции может разрешить отцепку локомотива только после убеждения в правильности закрепления состава по докладу исполнителя этой операции или лично;  в) машинисту поездного локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава без разрешения ДСП станции, переданного по радиосвязи, парковой связи, через работника железнодорожной станции, производящего закрепление, или лично;  г) изъятие тормозных башмаков из-под состава разрешается только по указанию ДСП станции, переданному исполнителю этой операции по радиосвязи, парковой связи, через другого работника железнодорожной станции или лично;  д) ДСП станции может дать указание об изъятии тормозных башмаков только после убеждения в фактической прицепке локомотива к составу по докладу машиниста по радиосвязи или через работника железнодорожной станции.  2) при маневровой работе:  а) при производстве маневров ответственным за закрепление железнодорожного подвижного состава является руководитель маневров;  б) руководитель маневров во всех случаях перед отцепкой локомотива (одиночного или с вагонами) обязан сообщить машинисту о закреплении оставляемых на железнодорожном пути вагонов с указанием их количества, а также количества тормозных башмаков и с какой стороны они уложены. Такое же сообщение при производстве маневров на приемоотправочных железнодорожных путях руководитель маневров обязан передать ДСП станции, в отдельных маневровых районах - маневровому диспетчеру при запросе разрешения на выезд с железнодорожного пути, на котором остаются вагоны (или другой железнодорожный подвижной состав), а машинист локомотива - продублировать это сообщение ДСП станции (маневровому диспетчеру) по радиосвязи;  в) ДСП станции (маневровый диспетчер) убеждается в соответствии переданного машинистом и руководителем маневров сообщений нормам закрепления вагонов, установленным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования для конкретного железнодорожного пути, и дает разрешение на выезд локомотива (маневрового состава) с железнодорожного пути (из данного маневрового района).  Порядок ведения номерного учета тормозных башмаков устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  Подробный регламент выполнения операций по закреплению железнодорожного подвижного состава, с указанием конкретных работников, выполняющих и докладывающих о них, прилагается к ТРА станции или указывается в инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  V. Скорости при маневрах  42. Маневры производятся со скоростью не более:  1) 60 км/ч - при следовании по свободным железнодорожным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади, с включенными и опробованными автотормозами;  2) 40 км/ч - при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного железнодорожного подвижного состава по свободным железнодорожным путям;  3) 25 км/ч - при движении вагонами вперед по свободным железнодорожным путям, а также восстановительных и пожарных поездов;  4) 15 км/ч - при движении с вагонами, занятыми людьми, проводниками и командами, сопровождающими грузы, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней;  5) 5 км/ч - при маневрах толчками, при подходе отцепа вагонов к другому отцепу в подгорочном парке;  (пп. 5 в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  6) 3 км/ч - при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам, а на железнодорожных путях необщего пользования при проследовании вагонами вперед негабаритных мест и опасных зон и при постановке вагонов на вагоноопрокидыватель.  (пп. 6 в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  Скорость передвижения железнодорожного подвижного состава по вагонным весам, в зависимости от конструкции весов, устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  Движение маневровых составов и одиночных локомотивов со скоростями 60, 40 и 25 км/ч может производиться только в тех случаях, когда машинист предупрежден о свободности железнодорожного пути. Если машинист не извещен о свободности железнодорожного пути, то он должен следовать с особой бдительностью и скоростью, которая обеспечила бы своевременную остановку при появлении препятствия для дальнейшего движения.  VI. Маневры на сортировочных горках и вытяжных  железнодорожных путях  43. На железнодорожных станциях, имеющих горочные устройства для сортировки вагонов, маневры должны производиться в соответствии с инструкциями, утвержденными владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, в которых отражается также порядок пользования устройствами автоматизации процесса расформирования составов.  В инструкциях по работе сортировочных горок должны предусматриваться меры, исключающие возможность ухода вагонов с сортировочных железнодорожных путей в противоположную от сортировочной горки горловину (укладка ограждающих тормозных башмаков, торможение отцепов в глубине парка, согласованность между работниками сортировочной горки и сортировочного парка и другие меры).  44. Перед роспуском вагонов с сортировочной горки дежурный по горке обязан:  1) проверить степень свободности железнодорожных путей со стороны горки и наличие проходов на них;  2) ознакомиться с планом предстоящего роспуска, последовательностью расположения отцепов, числом вагонов в каждом отцепе, ходовыми качествами отцепов, наличием вагонов, требующих особой осторожности при роспуске, длиннобазных (имеющих расстояние между центрами осей внутренних колесных пар более 11,3 м) и другими необходимыми данными;  3) в установленном на данной железнодорожной станции порядке обеспечить ознакомление с характером предстоящего роспуска других работников, участвующих в сортировке вагонов (операторов распорядительного и исполнительного постов, составителя поездов, регулировщиков скорости движения вагонов);  4) включить устройства автоматизации сортировочной работы.  45. Дежурный по горке, операторы распорядительного и исполнительных постов, составители поездов, регулировщики скорости движения вагонов в процессе роспуска должны регулировать скорость надвига и степень торможения вагонов в зависимости от заполнения сортировочных железнодорожных путей, условий прохода отцепов в стрелочной зоне и на подгорочных железнодорожных путях, величины отцепов, чередования назначения отцепов по железнодорожным путям сортировочного парка и др.  В процессе роспуска дежурный по горке, операторы распорядительного и исполнительных постов должны следить за движением отцепов, проверять правильность их следования по железнодорожным путям сортировочного парка, контролировать работу устройств автоматизации сортировочной работы и, в зависимости от складывающейся обстановки, при необходимости корректировать их работу.  46. При нахождении на сортировочных железнодорожных путях вагонов с опасными грузами класса 1 (ВМ) и цистерн со сжиженными газами маневровые диспетчеры и дежурные по сортировочным горкам обязаны вести точный учет железнодорожных путей, на которых такие вагоны находятся.  Вагоны с взрывчатыми материалами (ВМ), в перевозочных документах на которые имеется штемпель "Не спускать с горки", цистерны со сжиженными газами и порожние цистерны из-под сжиженных газов после постановки на сортировочные железнодорожные пути должны немедленно ограждаться со стороны горки, полугорки или вытяжного железнодорожного пути двумя охранными тормозными башмаками, укладываемыми на оба рельса через 25 метров друг от друга таким образом, чтобы общее расстояние от ограждаемых вагонов до тормозного башмака, расположенного первым от сортировочного устройства, было не менее 50 метров.  Последующие отцепы, направляемые на эти железнодорожные пути, должны быть остановлены перед местом расположения охранных тормозных башмаков до накопления группы, состоящей не менее чем из 10 вагонов. Нормальный режим роспуска вагонов или их направления при маневрах толчками на такие железнодорожные пути может восстанавливаться только в том случае, если ограждаемые вагоны прикрыты этой группой вагонов, предварительно соединенной с ними.  Если расстояние от ограждаемых вагонов, в перевозочных документах на которые имеется штемпель "Не спускать с горки", до конца парковой тормозной позиции со стороны горки или вытяжки составляет менее 50 метров, то последующие отцепы на эти железнодорожные пути должны направляться только посредством осаживания.  В процессе роспуска дежурный по горке, оператор распорядительного поста или горочный составитель с помощью двусторонней парковой или других видов связи должен постоянно информировать операторов исполнительных постов, регулировщиков скорости движения вагонов, дежурных стрелочных постов об отцепах, требующих особой осторожности: с опасными грузами класса 1 (ВМ) согласно таблицам П 10.1 и П 10.2 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества (протокол от 5 апреля 1996 г. N 15), проводниками, живностью и другими.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  Скорость подхода отцепов таких вагонов к другому отцепу в подгорочном парке и вагонов, имеющих отметку в документах "спускать с горки осторожно", должна быть не более 3 км/ч.  (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  Все работники, участвующие в роспуске, при спуске с горок таких отцепов, а также при роспуске любых отцепов на железнодорожные пути, где имеются вагоны с грузами, требующими особой осторожности, должны быть особо внимательными, обеспечивать безопасность роспуска и сохранность железнодорожного подвижного состава. Скорость надвига, а также силу торможения на замедлителях регулировать с учетом создания необходимых интервалов между отцепами и безусловного соблюдения установленных скоростей при соударении этих вагонов с другими вагонами.  Порядок информации работников о наличии в распускаемом составе и на железнодорожных путях сортировочного парка вагонов с грузами отдельных категорий, указанных в Правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 N 15 (с изменениями и дополнениями), требующими особой осторожности, устанавливается в местных инструкциях, утверждаемых владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.    47. Не допускается производить маневры толчками и распускать с горки:  1) вагоны, занятые людьми, кроме вагонов с проводниками (командами), сопровождающими грузы;  2) вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в Правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 N 15 (с изменениями и дополнениями);  3) платформы и полувагоны, загруженные грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й, 6-й степеней и грузами с верхней негабаритностью 3-й степени и сверхнегабаритными, груженые транспортеры;  (пп. 3 в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  4) локомотивы в недействующем состоянии, моторвагонный подвижной состав, составы рефрижераторных поездов, пассажирские вагоны, краны на железнодорожном ходу;  5) вагоны и специальный железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет или отметку в перевозочных документах "С горки не спускать";  (пп. 5 в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  6) сцепы из двух платформ, загруженных рельсами длиной 25 м и другими длинномерными грузами.  (пп. 6 в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)  Указанный железнодорожный подвижной состав может быть пропущен через сортировочную горку только с маневровым локомотивом.  Не допускается пропускать через сортировочные горки:  1) груженые и порожние транспортеры, имеющие 12 и более осей;  2) груженые транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 т при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ;  3) железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет "Через горку не пропускать".  Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках при различных показаниях горочных светофоров, а также условия, обеспечивающие сохранность железнодорожного подвижного состава, устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от технического оснащения горок и местных условий. Скорость подхода отцепа вагонов к другому отцепу в подгорочном парке должна быть не более 5 км/ч.  Если в перевозочных документах на вагоны имеется штемпель "Не спускать с горки" или на вагонах и специальном железнодорожном подвижном составе имеется трафарет "С горки не спускать", то маневры с ними должны производиться осаживанием или "съемом" локомотивом со стороны подгорочного парка с соблюдением норм прикрытия с особой осторожностью, без толчков и резких остановок. Скорость соединения таких вагонов и специального железнодорожного подвижного состава при их сцеплении с другими вагонами или с локомотивом не должна превышать 3 км/ч. Пропуск их через сортировочную горку должен производиться только с локомотивом.  При роспуске с сортировочных горок рефрижераторных секций, а также автономных вагонов с машинным охлаждением соударение их с вагонами, стоящими на железнодорожных путях подгорочного парка, а также последующих отцепов с ними не допускается. Роспуск указанных вагонов должен производиться под желтый огонь горочного светофора.  48. Перед роспуском с горки вагонов с проводниками (командами), сопровождающими груз или живность, а также перед началом производства маневров толчками с такими вагонами проводники и команды должны быть предупреждены составителями поездов о предстоящих маневрах.  49. Каждый регулировщик скорости движения вагонов в процессе роспуска обязан следить за наличием вагонов на том или ином сортировочном железнодорожном пути и при его заполнении заблаговременно сообщать об этом старшему регулировщику, дежурному по горке или горочному составителю.  Для обеспечения четкой и безаварийной работы регулировщики скорости движения вагонов обязаны:  1) к началу роспуска состава находиться на обслуживаемых ими железнодорожных путях;  2) внимательно следить за сообщениями и командами, подаваемыми дежурным по горке, за сигналами, подаваемыми составителем поездов или машинистом локомотива;  3) расчетливо тормозить вагоны, обеспечивая наиболее полное использование вместимости железнодорожных путей и безопасный подход отцепов к вагонам, стоящим на железнодорожных путях подгорочного парка. При роспуске с горки больших отцепов дополнительные тормозные башмаки подкладываются под колесные пары посредством специальной вилки;  4) при заезде на железнодорожный путь локомотива для соединения вагонов, по указанию составителя или дежурного по горке извлекать из-под вагонов тормозные башмаки;  5) помогать регулировщикам скоростей движения вагонов, обслуживающим соседние железнодорожные пути, при интенсивном следовании отцепов в районы их работы.  50. При торможении вагонов на станционных железнодорожных путях запрещается устанавливать тормозные башмаки:  1) непосредственно перед рельсовым стыком (1 м и менее) и на рельсовом стыке (если он не сварен);  2) перед крестовиной стрелочного перевода;  3) на рамный рельс стрелочного перевода, к которому прилегает остряк;  4) на наружный рельс кривой.  51. Запрещается пользоваться неисправными тормозными башмаками (лопнувшая головка, покоробленная и изогнутая подошва и другое).  Тормозные башмаки должны быть окрашены (в цвет, при котором они более заметны), иметь установленное клеймо и храниться на специальных площадках, стеллажах и тумбочках на междупутьях.  52. Запрещается осаживание и соединение вагонов в сортировочном парке (со стороны горки или с противоположной стороны железнодорожных путей сортировочного парка) без предварительного согласования между дежурным по горке (составителем) и составителем или другим работником противоположного конца сортировочного парка в порядке, установленном ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  Перед осаживанием составитель обязан убедиться в отсутствии тормозных башмаков под вагонами, в нормальном положении расцепных рычагов автосцепки вагонов и в отсутствии препятствий для движения.  53. Маневры на вытяжных железнодорожных путях производятся, как правило, толчками (серийными или одиночными).  При производстве маневров толчками в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования для районов, где этот метод является основным при организации маневровой работы, должны быть указаны: порядок торможения отцепов, наличие и порядок применения технических средств (связи, башмаконакладывателей, башмакосбрасывателей и другое) и другие условия обеспечения безопасности.  54. Регулировать разгон состава для толчка составитель обязан с учетом ходовых качеств и веса отцепа, свободности сортировочных железнодорожных путей и атмосферных условий так, чтобы операторы постов централизации, дежурные стрелочных постов и регулировщики скорости движения вагонов имели достаточно времени для перевода стрелок и укладки тормозных башмаков и чтобы скорости соударения вагонов не превышали установленные.  55. При нарушении нормального производства маневров (нагон сзади идущим отцепом впереди идущего, остановка отцепа на стрелочной горловине и др.) операторы горочных постов, дежурные стрелочных постов, регулировщики скорости движения вагонов и другие работники, участвующие в маневрах, должны немедленно поставить в известность дежурного по сортировочной горке, горочного составителя, подать команду (сигнал) остановки и принять меры к задержанию очередного движущегося отцепа.  VII. Маневры на главных и приемоотправочных  железнодорожных путях  56. Маневры на главных железнодорожных путях или с пересечением их, а также с выходом за входные стрелки могут допускаться в каждом случае только с разрешения ДСП станции при закрытых соответствующих входных светофорах, ограждающих вход на железнодорожные пути и стрелки, на которых производятся маневры.  В приемоотправочных парках железнодорожной станции маневры могут производиться только на тех железнодорожных путях (стрелках), которые будут указаны ДСП станции при даче задания составителю (главному кондуктору) на маневровую работу.    57. Не допускаются маневры с выходом состава за границу железнодорожной станции на перегон на однопутных и по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках без согласия ДНЦ и ДСП соседней станции и без установленного разрешения, выдаваемого машинисту. Маневры с выходом состава за границу железнодорожной станции по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках допускаются с согласия ДНЦ по устному разрешению ДСП станции.  Разрешением на выезд маневрирующего состава за границу железнодорожной станции на однопутном перегоне служит:  1) при автоблокировке - ключ-жезл, выдаваемый машинисту маневрового локомотива перед открытием соответствующего выходного светофора. После первого выезда маневрового состава за границу железнодорожной станции по открытому выходному светофору и ключу-жезлу повторные выезды на перегон при наличии у машиниста ключа-жезла осуществляются без открытия выходного светофора. На участках, оборудованных автоблокировкой, где на железнодорожных станциях имеются специальные маневровые светофоры, связанные с путевыми светофорами, выезд маневрирующего состава за границу железнодорожной станции производится при разрешающем показании этого маневрового светофора. При отсутствии ключа-жезла или специального маневрового светофора для маневров с выездом за границу железнодорожной станции машинисту маневрового локомотива выдается Путевая записка;  2) при полуавтоматической блокировке - ключ-жезл данного перегона, а при его отсутствии - [Путевая записка](#Par8390);  3) при электрожезловой системе - жезл или ключ-жезл данного перегона;  4) при телефонных средствах связи - [Путевая записка](#Par8390).  58. Во всех случаях выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции на однопутный перегон с выдачей машинисту [Путевой записки](#Par8390) может осуществляться только по разрешению ДНЦ, передаваемому одновременно ДСП станций, ограничивающих перегон, без закрытия основных средств сигнализации и связи при движении поездов.  После получения такого разрешения ДСП станций обмениваются телефонограммами:  "Могу ли производить маневры с выездом за границу станции";  "Разрешаю производство маневров с выездом за границу станции".  Получение последней телефонограммы служит основанием для выдачи машинисту [Путевой записки](#Par8390), наверху которой от руки делается отметка "маневры с выездом за границу станции".  Обмен указанными телефонограммами осуществляется по поездной диспетчерской связи, под контролем ДНЦ.  Запрещается делать запрос и давать разрешение о выезде маневрового состава за границу железнодорожной станции при занятости перегона встречным поездом.  При даче согласия в момент следования по перегону поезда, отправленного с железнодорожной станции производства маневров, перегон считается занятым до получения с соседней железнодорожной станции сообщения о прибытии поезда и передаче на эту железнодорожную станцию уведомления об окончании маневров:  "Маневры с выездом маневрового состава за границу станции закончены".  Все переговоры о выезде маневрового состава за границу железнодорожной станции оформляются записями в журнале поездных телефонограмм.  59. При необходимости выезда маневрового состава за границу железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути двухпутного или одному из железнодорожных путей многопутного перегона, не оборудованного двусторонней путевой блокировкой, действие блокировки по этому железнодорожному пути перегона в установленном порядке закрывается. После закрытия блокировки выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции осуществляется с выдачей машинисту локомотива [Путевой записки](#Par8390), что оформляется в порядке, предусмотренном в [пункте 57](#Par6939) настоящего приложения, при этом в отметке, производимой наверху бланка [Путевой записки](#Par8390), добавляются слова "по неправильному пути".  При двусторонней автоблокировке после переключения блок-системы на соответствующее направление движения выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути может производиться по правилам, предусмотренным для однопутных перегонов.  60. Занимать приемоотправочные железнодорожные пути отдельными вагонами или группами вагонов, как правило, не допускается. Временное занятие приемоотправочных железнодорожных путей железнодорожным подвижным составом при производстве маневров может быть допущено только с разрешения ДСП станции.  На промежуточных железнодорожных станциях временное занятие приемоотправочных железнодорожных путей отдельными вагонами или железнодорожным подвижным составом ДСП станции может допустить только по разрешению ДНЦ.  Не допускается занимать улавливающие тупики любым железнодорожным подвижным составом, а предохранительные тупики - пассажирскими и грузовыми вагонами, занятыми людьми, и грузовыми вагонами с опасными грузами.  VIII. Маневровая работа в районах железнодорожных станций,  не обслуживаемых дежурными стрелочных постов  61. При необходимости заезда маневрового локомотива на железнодорожные пути грузовых районов, угольных складов, вагонных или локомотивных депо, производственных цехов и участков, других железнодорожных путей ДСП станции или составитель поездов должен предварительно согласовать возможность подачи или вывода вагонов с руководителем работ в данном районе или представителем производственного цеха (участка).  Порядок согласования устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  62. Перед заездом локомотива, маневрового состава, специального железнодорожного подвижного состава на железнодорожные пути районов, где стрелки не обслуживаются дежурными стрелочных постов, а также при возвращении из таких районов составитель поездов, а при его отсутствии локомотивная бригада (машинист специального железнодорожного подвижного состава) должны согласовать с ДСП станции свои действия, а также обязаны особо внимательно проверять положение железнодорожных путей и стрелок и убеждаться в отсутствии препятствий для движения, осмотреть стоящие на железнодорожных путях вагоны, проверить наличие тормозных башмаков под железнодорожным подвижным составом, предупредить о предстоящих маневрах находящихся на железнодорожных путях работников.  Перевод стрелок в таких районах осуществляется составителем поездов или другим работником, указанным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  63. Запрещается выезд на станционные железнодорожные пути маневровых локомотивов или составов из районов, не обслуживаемых дежурными стрелочных постов, без разрешения ДСП станции.  Порядок выезда маневровых локомотивов из таких районов устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. | Приложение N 10  к Инструкции по организации  движения поездов и маневровой работы  на железнодорожном транспорте  Российской Федерации  ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ  I. Общие положения  1. Маневровая работа должна производиться по плану, предусматривающему:  1) своевременное формирование и отправление поездов;  2) своевременную подачу вагонов под грузовые операции и уборку их после окончания грузовых операций;  3) наименьшую затрату времени на переработку вагонов;  4) рациональное использование всех маневровых средств и технических устройств;  5) бесперебойный прием поездов на железнодорожную станцию;  6) безопасность движения поездов, безопасность работников, связанных с маневрами, и сохранность железнодорожного подвижного состава и перевозимого груза.  2. На железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы железнодорожные пути разделяются на маневровые районы. Границы маневровых районов и порядок работы в каждом из них устанавливаются в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении N 21 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте в Российской Федерации, содержащейся в [приложении N 2](#Par3342) к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее - техническо-распорядительный акт, Инструкция соответственно), а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.  При необходимости работы в отдельных районах двух и более маневровых локомотивов, порядок их работы, обеспечивающий безопасность движения поездов (маневровых составов), указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  Для производства маневровой работы выдаются локомотивы в исправном состоянии, оборудованные исправно действующими устройствами технологической железнодорожной электросвязи, сигналами, а также снабженные установленным владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) инвентарем.  Для передвижения вагонов на железнодорожных путях в местах производства погрузочно-разгрузочных работ разрешается использовать специальные маневровые средства (толкатели, маневровые тележки, электролебедки и средства, установленные локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), которые должны соответствовать требованиям эксплуатационной и ремонтной документации по обеспечению безопасности движения, сохранности железнодорожного подвижного состава и безопасности работников, связанных с маневровой работой и производством погрузочно-разгрузочных работ.  3. Приготовление маневровых маршрутов и перевод стрелок при маневрах осуществляется:  1) на железнодорожных станциях диспетчерского управления - диспетчером поездным с центрального аппарата с передачей соответствующим работникам указаний о готовности маршрута для маневровых передвижений по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или диспетчерской связи по телефонам, устанавливаемым в горловинах железнодорожных станций;  2) на железнодорожных станциях диспетчерского управления при передаче железнодорожной станции на резервное управление - уполномоченным работником владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов;  3) на железнодорожных станциях диспетчерского управления при передаче отдельных стрелок на местное управление <1>, при котором перевод стрелок осуществляется составителем поездов или работником железнодорожной станции;  --------------------------------  <1> [Подпункт 164 пункта 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=15199&date=28.07.2022&dst=100257&field=134) ГОСТ Р 53431-2009 "Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения", введенного в действие [приказом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=262081&date=28.07.2022) Ростехрегулирования от 27 ноября 2009 г. N 523-ст (М., "Стандартинформ", 2010), с изменением ГОСТ Р 53431-2009 "Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения", введенного в действие приказом Росстандарта от 13 сентября 2011 г. N 294-ст. (М., "Стандартинформ", 2012) (далее - ГОСТ Р 53431-2009).  4) на железнодорожных станциях диспетчерского управления при передвижениях по станционным железнодорожным путям общего и необщего пользования, железнодорожным путям необщего пользования одиночных локомотивов, специального самоходного подвижного состава перевод стрелок, переданных на местное управление, разрешается производить одним из работников локомотивной бригады (бригады, обслуживающей специальный самоходный подвижной состав);  5) на железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок их перевод осуществляется дежурным по железнодорожной станции, дежурным поста централизации (оператором поста централизации);  6) на железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками их перевод при маневровых передвижениях производится дежурными стрелочных постов по распоряжению лица, руководящего маневрами, либо лицом, уполномоченным владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования);  7) на железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок, при передаче стрелок на местное управление, а также при производстве маневров на нецентрализованных стрелках, не обслуживаемых дежурным стрелочного поста, допускается перевод стрелок работниками составительских или локомотивных бригад, кондукторами, дежурными по паркам, дежурным по железнодорожной станции, начальником железнодорожной станции, приемосдатчиками груза и багажа, работниками локомотивного, вагонного депо или лицами, уполномоченным владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования). Перечень железнодорожных станций с указанием номеров таких стрелок, а также работников, которым разрешается их перевод при производстве маневров, и порядок перевода стрелок устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  4. Перед переводом централизованной стрелки обслуживающий ее работник должен убедиться (лично или по докладу работника, уполномоченного владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) в том, что она не занята железнодорожным подвижным составом (фактическое ее свободное состояние) и железнодорожный подвижной состав не находится за пределами смежных железнодорожных путей. При электрической централизации отсутствие железнодорожного подвижного состава на стрелочном переводе устанавливается по индикации на аппаратах управления.  Порядок проверки свободности стрелочного перевода от железнодорожного подвижного состава при неисправности или временном выключении этих аппаратов управления или переводе стрелок с маневровых колонок (пультов местного управления) устанавливается техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.  5. Запрещается переводить стрелку с пульта местного управления или ключом местного управления до освобождения стрелочного изолированного участка, а там, где не включена в зависимость изоляция стрелки до освобождения стрелки от железнодорожного подвижного состава.  6. Работник, переводящий стрелки, после каждого перевода стрелки должен убедиться в правильности положения остряков по индикации на пульте местного управления или по положению остряков стрелки.  Нецентрализованные стрелки, кроме расположенных на сортировочных железнодорожных путях, железнодорожных путях, где маневровая работа постоянно осуществляется толчками, и стрелок, оборудованных шарнирно-коленчатыми замыкателями, должны при маневрах запираться на закладки.  7. По окончании маневров стрелочные и маневровые рукоятки, а также ключ местного управления устанавливаются в нормальное положение, руководитель маневров докладывает об окончании работы диспетчеру поездному (дежурному по железнодорожной станции, дежурному поста централизации).  8. Дежурный по железнодорожной станции или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен подготавливать маневровые маршруты на весь путь следования маневрового состава. При невозможности приготовления такого маршрута дежурный по железнодорожной станции или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан предупредить машиниста (руководителя маневров), на какой железнодорожный путь или до какого светофора будет приготовлена часть маршрута.  Проследование маневрового светофора с запрещающим показанием или погасшим огнем при готовом маршруте разрешается по указанию дежурного по железнодорожной станции или работника, осуществляющего управление стрелками и светофорами, дежурного стрелочного поста, передаваемому ими машинисту маневрового локомотива лично, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или через руководителя маневров.  9. Основным средством передачи указаний при маневровой работе должна быть радиосвязь.  Разрешается подача сигналов при маневровой работе ручными сигнальными приборами, а также двухсторонней парковой связью.  Перед началом маневровой работы, а также в период ее проведения работники, участвующие в маневровых передвижениях, обязаны контролировать постоянное включенное состояние радиостанций и соответствие выбранного радиоканала маневровому району.  Передача указаний и сообщений по технологической железнодорожной электросвязи производится в соответствии с приложением N 22 к Инструкции.  Порядок пользования устройствами технологической железнодорожной электросвязи в каждом маневровом районе с указанием работников, которым предоставлено право пользоваться этими устройствами, определяется в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  Порядок передачи управляющих команд на железнодорожный подвижной состав, управляемый автоматически и (или) дистанционно, и порядок организации маневровой работы с обеспечением безопасности движения при использовании железнодорожного подвижного состава, управляемого автоматически и (или) дистанционно, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  10. Маневры на станционных железнодорожных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава на перегон и маршруты следования поездов, производятся с постановкой локомотива со стороны спуска с включением и опробованием автотормозов вагонов. При невозможности постановки локомотива со стороны спуска маневры на таких железнодорожных путях должны производиться путем осаживания, а автотормоза вагонов должны быть включены и опробованы.  При производстве маневров на железнодорожных путях, расположенных на уклонах, должны соблюдаться меры предосторожности, исключающие возможность столкновений с железнодорожным подвижным составом, а также самопроизвольного движения вагонов за пределы полезной длины железнодорожного пути.  Перечень маневровых районов и железнодорожных путей, расположенных на уклонах, где при маневрах создается опасность самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава, а также дополнительные меры по обеспечению безопасности движения поездов, которые должны соблюдаться в этих районах при маневрах, указываются в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  11. Порядок и условия обеспечения безопасности при перестановке составов из парка в парк по соединительным железнодорожным путям или через вытяжные железнодорожные пути устанавливаются в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  В отдельных случаях в зависимости от местных условий (при последовательном расположении парков, оборудовании маневровых локомотивов устройствами для отцепки их от вагона из кабины машиниста) перестановку составов из парка в парк локомотивом вперед разрешается производить без сопровождения составителем поездов.  12. Маневры вагонов с грузами отдельных категорий, в соответствии с [Правилами](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=401104&date=28.07.2022) перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными [Протоколом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=10749&date=28.07.2022) пятнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту - участников Содружества Независимых Государств от 5 апреля 1996 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет": https://sovetgt.org/, 5 апреля 1996 г.) (далее - Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам) <2> осуществляются с постановкой вагонов прикрытия из вагонов с неопасными грузами или порожних вагонов.  --------------------------------  <2> Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с [Положением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=1618&date=28.07.2022&dst=100059&field=134) о Совете по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств - участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=872&date=28.07.2022) о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=30726&date=28.07.2022&dst=100010&field=134) о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, N 51, ст. 1798).  Нормы прикрытия в поездах и при маневрах указываются в перевозочных документах нанесением специального штемпеля, где цифрами обозначается минимальное число физических вагонов прикрытия:  первая цифра - от ведущего локомотива,  вторая цифра - от подталкивающего локомотива,  третья цифра - от вагонов с людьми, знак "0" - прикрытия не требуется.  Вагоны с людьми, а также вагоны с проводниками, специально выделенными работниками для сопровождения грузов, караулами, нарядами охраны, вагоны с живностью разрешается ставить в поезд впереди и (или) сзади вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатые материалы) (далее - опасные грузы класса 1 (ВМ) <3>, но всегда впереди вагонов, загруженных опасными грузами, в перевозочных документах на которые имеются штемпели: "Ядовито" и "Прикрытие ..." (одновременно оба штемпеля).  <3> [Абзац девятый пункта 3.6.3 раздела 3.6](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=401104&date=28.07.2022&dst=37066&field=134) Правил перевозки опасных грузов.  Вагоны с легковоспламеняющимися жидкостями на железнодорожной станции формирования должны ставиться в поезд за вагонами с опасными грузами класса 1 (ВМ) (считая от головы поезда).  13. Маневровые передвижения на ремонтных железнодорожных путях вагонных и локомотивных депо должны производиться под наблюдением ответственного работника соответствующего подразделения железнодорожного транспорта, осуществляющего ремонтные работы на указанных железнодорожных путях.  14. На железнодорожных путях, где имеются вагоны, с которыми производятся технические или грузовые операции, маневры толчками не допускаются.  При неблагоприятных условиях погоды (сильный ветер <4>, туман, метель), а также в темное время суток на неосвещаемых железнодорожных путях маневровая работа должна производиться с особой бдительностью.  <4> [Подпункт 61 пункта 2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=28452&date=28.07.2022&dst=100118&field=134) ГОСТ Р 22.0.03-2020 "Национальный стандарт Российской Федерации. Безопасность в чрезвычайных ситуациях. Природные чрезвычайные ситуации. Термины и определения", введенного в действие [приказом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=364623&date=28.07.2022) Росстандарта от 11 сентября 2020 г. N 641-ст (М., "Стандартинформ", 2020), с изменениями ГОСТ Р 22.0.03-2020 "Безопасность в чрезвычайных ситуациях. Природные чрезвычайные ситуации. Термины и определения", введенного в действие приказом Росстандарта 29 октября 2021 г. N 1404-ст ("ИУС "Национальные стандарты", 2022, N 1).  15. Работа хозяйственных поездов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях железнодорожной станции производится под руководством ответственного работника соответствующего подразделения железнодорожного транспорта. Их передвижения с одного железнодорожного пути на другой или в другой район железнодорожной станции производятся с разрешения лица, распоряжающегося маневрами, или дежурного по железнодорожной станции.  Для руководства передвижениями таких поездов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава по указанию начальника железнодорожной станции разрешается назначение соответствующих работников железнодорожной станции.  16. Разъединение и соединение тормозных рукавов и межвагонных электрических соединений на железнодорожных станциях производится работниками пунктов технического обслуживания вагонов или работниками, установленными в зависимости от местных условий в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  При производстве маневров разъединение или соединение тормозных рукавов производится составителями поездов, помощниками составителей поездов или кондукторами.  Разъединение и соединение тормозных рукавов при отцепке от состава и прицепке к составу поездного локомотива производит локомотивная бригада, а при обслуживании локомотива машинистом без помощника машиниста выполнение этих операций производится осмотрщиком вагонов.  17. Передвигать отдельные вагоны вручную на главных, приемоотправочных и сортировочных железнодорожных путях железнодорожной станции не допускается.  Передвигать отдельные вагоны вручную допускается на прочих железнодорожных путях при отсутствии уклона, под руководством ответственного лица, выделенного владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), и в количестве не более одного груженого или двух порожних вагонов.  При передвижениях вагонов вручную не допускается:  1) передвигать их со скоростью более 3 км/ч (вагоны должны быть сцеплены);  2) перемещать их за предельный столбик в направлении главных и приемоотправочных железнодорожных путей;  3) начинать передвижение, не имея тормозных башмаков;  4) подкладывать для торможения под колеса предметы, не предусмотренные в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования;  5) передвигать вручную вагоны, занятые людьми и опасными грузами.  Порядок передвижения вагонов специальными маневровыми средствами в зависимости от местных условий указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  II. Руководство маневровой работой  18. Маневры на станционных железнодорожных путях производятся по указанию только одного работника - дежурного по железнодорожной станции, дежурного станционного поста централизации, маневрового диспетчера, дежурного по сортировочной горке или парку, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией - диспетчера поездного. Распределение обязанностей по распоряжению маневрами указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  Порядок производства маневровой работы на железнодорожных путях необщего пользования в пределах пунктов ремонта железнодорожного подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.  Движением локомотива (специального самоходного подвижного состава), производящего маневры с вагонами, должен руководить один работник - руководитель маневров, ответственный за правильное их выполнение. Движение маневрового состава на сортировочных горках и путях сортировочного и сортировочно-отправочного парков разрешается производить под руководством дежурного по горке, либо работника, определяемого владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).  Руководство движением маневрового состава, оборудованного на хвостовом вагоне системой, обеспечивающей дистанционный контроль из кабины управления свободности железнодорожного пути, подаваемых сигналов и положения стрелок по маршруту следования, осуществляется в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Маневровые передвижения локомотива (специального самоходного железнодорожного подвижного состава) без вагонов, мотор-вагонного подвижного состава, не обслуживаемого составительской бригадой или главным кондуктором, производятся по сигналам светофора в соответствии с планом маневровой работы, а случае отсутствия светофоров - по сигналам работника, осуществляющего перевод стрелок.  В железнодорожном подвижном составе, оборудованном в голове и хвосте тяговыми единицами, а также в составе с одним локомотивом, оборудованном кабиной управления на другом конце состава, при производстве маневров без руководителя маневровой работы (главного кондуктора), машинисты согласовывают свои действия друг с другом.  Для руководства маневровыми передвижениями разрешается привлекать начальников железнодорожной станции, их заместителей и работников в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  19. Маневровая работа производится составителем поездов, составителем поездов и помощником составителя поездов, главным кондуктором грузовых поездов, главным кондуктором грузовых поездов и кондуктором грузовых поездов. Количество работников, производящих маневры с одним локомотивом (поездом), устанавливается владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).  Расстановка работников, занятых на маневрах, производится руководителем маневров.  Обслуживание маневрового локомотива машинистом без помощника машиниста разрешается производить по решению владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от типа локомотива и местных условий.  20. Руководитель маневров должен получать задание на маневровую работу только от одного лица, распоряжающегося маневрами.  Задание на маневровую работу должно быть доведено руководителем маневров до каждого работника, участвующего в маневрах.  Если в процессе производства маневров возникает необходимость изменить намеченный план работы, то с характером этих изменений работники, участвующие в маневрах, должны быть ознакомлены до реализации измененного плана.  21. Передвижение маневрового локомотива (с вагонами или без вагонов) из одного маневрового района в другой допускается только по разрешению лица, распоряжающегося маневрами, после предварительного согласования с лицом, распоряжающимся маневрами, в районе которого предстоит передвижение, и с руководителем маневров, работающим в этом районе.  22. Порядок производства маневровой работы с использованием автоматически и (или) дистанционно управляемого железнодорожного подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  III. Обязанности работников, участвующих  в производстве маневров  23. Руководитель маневров обязан:  1) выполнять задания на маневровую работу;  2) обеспечивать расстановку и согласованность действий всех работников, участвующих в производстве маневров, на основе ознакомления их с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы;  3) формировать поезда в соответствии с требованиями [Правил](#Par41) технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных настоящим Приказом;  4) организовать маневровую работу так, чтобы были обеспечены безопасность движения, личная безопасность работников, занятых на маневрах, сохранность железнодорожного подвижного состава и груза, безопасность маневров с вагонами, занятыми людьми, негабаритными и опасными грузами класса 1 (ВМ), с пассажирскими вагонами, а также при движении маневрового состава вагонами вперед.  При вступлении на дежурство составитель поездов железнодорожной станции должен ознакомиться с наличием и расположением железнодорожного подвижного состава на путях своего района, проверить надежность его закрепления, убедиться в наличии установленных для района средств закрепления. О результатах проверки доложить дежурному по железнодорожной станции (маневровому диспетчеру).  24. Перед началом маневровой работы руководитель маневров обязан:  1) убедиться, что все работники, участвующие в маневрах, в том числе локомотивная бригада, в полном составе находятся на своих местах;  2) ознакомить машиниста и работников железнодорожной станции, участвующих в маневрах, с планом предстоящих маневров и о порядке их выполнения;  3) убедиться в отсутствии препятствий для передвижения маневрового состава.  25. Задание дежурному стрелочного поста, дежурному или оператору поста централизации о приготовлении маневрового маршрута <5> передается руководителем маневров лично, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, свистками локомотива, ручными свистками или средствами, в зависимости от технического оснащения железнодорожной станции, в порядке, установленном в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  <5> [Подпункт 135 пункта 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=15199&date=28.07.2022&dst=100226&field=134) ГОСТ Р 53431-2009.  26. В процессе работы руководитель маневров обязан:  1) до начала движения или остановки передавать сигналы и указания, касающиеся маневровых передвижений;  2) следить за своевременной (установкой до начала движения) и правильной подготовкой (установкой по маршруту) стрелок для маневровых передвижений, подачей сигналов операторами постов централизации, дежурными стрелочных постов и машинистом локомотива;  3) находиться в месте, откуда обеспечивается лучшая видимость сигналов и маршрута передвижения маневрирующего состава; в случае отсутствия радиосвязи с машинистом локомотива (из-за неисправности или отсутствия на локомотиве станционной радиосвязи) находиться в месте, откуда обеспечивается видимость ручных сигналов машинистом (или его помощником);  4) при движении по станционным железнодорожным путям вагонами вперед (за исключением надвига <6> железнодорожных подвижных составов на сортировочные горки и (или) применения систем, предусмотренных [пунктом 18](#Par5211) настоящего Порядка) находиться на первой по движению специальной подножке (переходной площадке, тамбуре), а при невозможности - идти по междупутью или обочине железнодорожного пути впереди осаживаемых вагонов, следить за показаниями маневровых светофоров, подаваемыми сигналами, положением стрелок по маршруту, отсутствием препятствий и людей на пути; при необходимости - принимать меры к остановке маневрового состава.  <6> Подпункт 209 [пункта 2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=15199&date=28.07.2022&dst=100030&field=134) ГОСТ Р 53431-2009.  При отсутствии и неисправности радиосвязи, разрешается руководителю маневров привлекать для передачи сигналов операторов постов централизации, дежурных стрелочных постов и работников железнодорожной станции, уполномоченных владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования);  5) при производстве маневров в условиях ограниченной и недостаточной видимости принимать дополнительные меры для обеспечения безопасности движения поездов, в том числе чаще передавать сигналы и указания машинисту по радиосвязи;  6) не допускать пропуска железнодорожного подвижного состава по взрезанной стрелке <7> впредь до ее осмотра и ремонта;  <7> Подпункт 157 [пункта 2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=15199&date=28.07.2022&dst=100030&field=134) ГОСТ Р 53431-2009.  7) убедиться в отсутствии сигналов ограждения, прежде чем подъехать к железнодорожному подвижному составу;  8) не допускать оставления вагонов без закрепления или с закреплением менее установленной в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, нормы, вне зависимости от предполагаемого времени стоянки этих вагонов;  9) не допускать передвижений маневрового состава (с локомотивом впереди или вагонами вперед, за исключением надвига на гору и маневров толчками), не убедившись в том, что все вагоны сцеплены между собой и с локомотивом, а средства закрепления железнодорожного подвижного состава изъяты или переведены в нерабочее состояние;  10) принимать меры, исключающие возможность движения отцепов в обратном направлении или выхода вагонов за предельный столбик в противоположном конце железнодорожного пути при маневрах толчками;  11) приводить рычаги в нормальное положение после отделения отцепа от железнодорожного подвижного состава, если при маневрах толчками или при надвиге железнодорожного подвижного составов на горку расцепные рычаги по условиям работы устанавливаются в положение "на буфер";  12) убеждаться в закреплении вагонов с противоположной от маневрового локомотива стороны перед заездом маневрового локомотива (одиночного или с вагонами) на занятый вагонами железнодорожный путь для отцепки или прицепки вагонов, а также при сжатии стоящих вагонов;  13) проверять, не нарушилась ли правильность установки ранее уложенных башмаков в результате прицепки дополнительных вагонов к стоящей на железнодорожном пути группе вагонов, в том числе и закрепленных по установленной норме, а также достаточно ли башмаков на увеличившееся количество вагонов;  14) убедиться в отсутствии препятствий для движения перед передвижением маневрового состава в местах погрузки и выгрузки грузов;  15) производить маневры с вагонами, погрузка и выгрузка которых не закончены, только после согласования с работником, распоряжающимся погрузочно-разгрузочными операциями;  16) сообщить о неисправности устройств технологической железнодорожной электросвязи дежурному по железнодорожной станции и быть готовым для подачи сигналов ручными сигнальными приборами.  27. Руководитель маневров должен организовать работу, не допустив выхода железнодорожного подвижного состава за предельные столбики (изолирующие стыки или светофоры) противоположного конца железнодорожных путей.  Порядок согласования действий руководителя маневров с работниками противоположного конца парка (железнодорожных путей), обеспечивающий выполнение указанного требования, устанавливается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  28. Руководитель маневров должен убедиться в разрешающем показании маневрового светофора перед передачей сигнала машинисту о начале движения вагонами вперед с выездом на стрелки, а при отсутствии маневрового светофора - получить сигнал (сообщение) об установке стрелок по маршруту маневрового передвижения от работника, на которого возложен перевод стрелок.  29. При производстве маневров в местах работы ремонтных бригад, с пересечением железнодорожных переездов, около пассажирских платформ, на железнодорожных путях грузовых складов, грузовых районов, складов топлива, вагонных и локомотивных депо, на территории заводов, мастерских составительские и локомотивные бригады должны проявлять особую бдительность, подавать звуковые сигналы при приближении состава к находящимся около железнодорожного пути или на платформах людям, а также предупреждать о движении состава людей, работающих на погрузке, выгрузке, ремонте железнодорожного пути, вагонов и других операциях.  При производстве маневров, работникам составительских и кондукторских бригад запрещается находиться на специальной подножке вагона в негабаритных и опасных местах, перечень которых устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  30. Дежурные стрелочных постов, дежурные (операторы) постов централизации и работники, на которых возложен перевод стрелок, при производстве маневров обязаны:  1) переводить стрелки по маршруту, указанному руководителем маневров;  2) после перевода стрелки должен запереть ее на запорную закладку (кроме случаев, предусмотренных в [пункте 6](#Par5159) настоящего Порядка) и убедиться, что остряк прилегает к рамному рельсу с отставанием менее 4 мм;  3) перед подачей сигнала или передачей сообщения о готовности маршрута для передвижения маневрового состава, проверять правильность положения стрелок в маневровом маршруте;  4) передавать до начала движения или остановки машинисту и составителю сигналы и сообщения;  5) внимательно следить за передвижениями маневрового состава, передаваемыми указаниями и сигналами, выполнять требования этих указаний и сигналов.  31. Запрещается давать сигналы и указания о следовании локомотивов и маневровых составов по железнодорожному пути, с которого отправляется пассажирский поезд (вслед за поездом), до полного освобождения им этого железнодорожного пути. Машинистам локомотивов, стоящих на железнодорожном пути, занятом пассажирским поездом, запрещается двигаться вслед за отправившимся пассажирским поездом впредь до получения сообщения о полном освобождении железнодорожного пути.  32. Дежурный по железнодорожной станции, маневровый диспетчер или дежурный по горке при необходимости производства маневров с вагонами, занятыми людьми или загруженными опасными грузами класса 1 (ВМ), а также опасными грузами, имеющими в перевозочных документах штемпели "Не спускать с горки" и "Спускать с горки осторожно", обязан поставить об этом в известность составителя поездов, а последний - своего помощника и машиниста маневрового локомотива.  33. Локомотивная бригада, обслуживающая локомотив, мотор-вагонный подвижной состав, бригада, обслуживающая специальный самоходный подвижной состав, при производстве маневров обязана:  1) выполнять задания на маневровую работу;  2) следить за подаваемыми сигналами, выполнять сигналы и указания о передвижениях;  3) следить за людьми, находящимися на железнодорожных путях, положением стрелок и расположением железнодорожного подвижного состава;  4) обеспечивать порядок безопасного производства маневров и сохранность железнодорожного подвижного состава.  Локомотивные бригады, обслуживающие локомотивы и работающие со сборными поездами, а также выделенные для производства маневровой работы кондуктора и составительские бригады должны знать порядок маневровой работы на железнодорожной станции. Порядок ознакомления локомотивных и составительских бригад и кондукторов с условиями маневровой работы устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  34. Машинисту разрешается передавать управление локомотивом помощнику машиниста, имеющему права управления локомотивом, или дублеру машиниста под своим наблюдением.  Автоматически и (или) дистанционно управляемым железнодорожным подвижным составом, в зависимости от технического оснащения железнодорожного подвижного состава и железнодорожной станции управляет машинист, руководитель маневров или работник в соответствии с порядком, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  Машинист локомотива (специального самоходного подвижного состава), производящий маневры с вагонами, не вправе приводить в движение локомотив или специальный самоходный железнодорожный подвижной состав с вагонами без получения от руководителя маневров указания по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, сигнала, поданного ручными сигнальными приборами, или команды, переданной лично.  Кроме получения указания (сигнала) руководителя маневров, перед выездом на стрелки централизованных маневровых маршрутов, машинист должен убедиться в наличии разрешающего показания маневрового светофора, а в случае отсутствия видимости сигнала - через работника, на которого возложено управление стрелками и светофорами. Перед выездом на нецентрализованные стрелки машинист должен получить от дежурного стрелочного поста или дежурного по железнодорожной станции сигнал или сообщение (полученное по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или лично) о готовности стрелок для маневровых передвижений.  При отсутствии маневровых светофоров или невозможности открытия светофора перед выездом на централизованные стрелки, машинист должен получить сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от работника, на которого возложено управление стрелками и светофорами в данном районе управления (лично или по устройствам технологической железнодорожной электросвязи) или переданное через руководителя маневров).  На железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок и светофоров в случаях передачи стрелок с центрального на местное управление выезд на стрелки разрешается по указанию или сигналу работника, на которого возложен перевод этих стрелок.  Машинисту локомотива, производящего маневры, не разрешается приводить в движение локомотив для выезда с железнодорожного пути, на котором остаются вагоны, без получения сообщения от руководителя маневров об их закреплении, переданного по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, через работника, участвующего в маневрах, или лично.  35. Машинист при следовании по станционным железнодорожным путям руководствуется показаниями маневровых светофоров, сигналами или сообщениями дежурного по железнодорожной станции, дежурных (операторов) постов централизации, дежурных стрелочных постов, передаваемыми машинисту локомотива.  36. Подаваемые сигналы, а также указания, получаемые по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, машинист обязан подтверждать свистком локомотива или повторением полученного указания по устройствам технологической железнодорожной электросвязи.  Если машинист не уверен в правильности восприятия сигнала или указания, либо не знает плана маневровой работы, он должен остановиться и выяснить обстановку у уполномоченного лица, руководящего маневровыми работами.  IV. Скорости при маневрах  37. Маневры производятся со скоростью не более:  1) 60 км/ч - при следовании по свободным железнодорожным путям одиночных локомотивов (мотор-вагонного подвижного состава без пассажиров) и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади, с включенными и опробованными автотормозами;  2) 40 км/ч - при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного железнодорожного подвижного состава по свободным железнодорожным путям;  3) 25 км/ч - при движении вагонами вперед по свободным железнодорожным путям, а также восстановительных и пожарных поездов;  4) 15 км/ч - при движении с вагонами, занятыми людьми, проводниками и командами, сопровождающими грузы, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней <8>;  <8> [Пункт 1.7](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=68706&date=28.07.2022&dst=100034&field=134) Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств - участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, утвержденной [Протоколом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=10462&date=28.07.2022) тридцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту - участников Содружества Независимых Государств от 19 октября 2001 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет": https://sovetgt.org/, 19 октября 2001 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с [Положением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=1618&date=28.07.2022&dst=100059&field=134) о Совете по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств - участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by 20 марта 1992 г.), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=872&date=28.07.2022) о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), [Соглашением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=INT&n=135&date=28.07.2022) о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, N 51, ст. 1798) (далее - Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов).  5) 5 км/ч - при соединении отцепов, в том числе при маневрах толчками;  6) 3 км/ч - при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам, при сцеплении вагонов, при наличии штемпеля "Не спускать с горки" в их перевозочных документах, вагонов и специального железнодорожного подвижного состава, на которые нанесен трафарет "с горки не спускать", с вагонами или с локомотивом при подходе отцепов с вагонами, имеющими отметку в документах "спускать с горки осторожно", с опасными грузами класса 1 (ВМ), с проводниками, вагонам с живностью, а на железнодорожных путях необщего пользования при проследовании вагонами вперед негабаритных мест и опасных зон и при постановке вагонов на вагоноопрокидыватель.  38. Скорость передвижения железнодорожного подвижного состава по вагонным весам зависит от конструкции весов и должна соответствовать эксплуатационной документации.  40. Скорость роспуска <9> вагонов на сортировочных горках при различных сигналах горочных светофоров, а также условия, обеспечивающие безопасность движения и сохранность железнодорожного подвижного состава, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от технического оснащения горок и местных условий.  <9> Подпункт 210 [пункта 2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=15199&date=28.07.2022&dst=100030&field=134) ГОСТ Р 53431-2009.  41. Движение маневровых составов и одиночных локомотивов со скоростями в соответствии с [подпунктами 1](#Par5301) - [3 пункта 37](#Par5303) настоящего Порядка разрешается производить в случаях, когда машинист предупрежден о свободности железнодорожного пути. Если машинист не извещен о свободности железнодорожного пути, то он должен следовать с особой бдительностью и скоростью, которая обеспечила бы своевременную остановку при появлении препятствия для дальнейшего движения.  При маневрах, скорость движения локомотивов, оборудованных устройствами, позволяющими дистанционно обнаруживать препятствия для движения, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  VI. Маневры на сортировочных горках и вытяжных  железнодорожных путях  47. На железнодорожных станциях, имеющих горочные устройства для сортировки вагонов, маневры должны производиться в соответствии с инструкциями, утвержденными владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).  В инструкциях по работе сортировочных горок с учетом местных особенностей железнодорожных станций должны предусматриваться меры, исключающие возможность самопроизвольного движения вагонов с сортировочных железнодорожных путей в противоположную от сортировочной горки горловину (использование заграждающих устройств, укладка ограждающих тормозных башмаков, торможение отцепов в глубине парка, согласованность между работниками сортировочной горки и сортировочного парка и меры, установленные локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  48. Перед роспуском вагонов с сортировочной горки дежурный по горке обязан:  1) проверить степень свободности железнодорожных путей со стороны горки и наличие проходов на них;  2) ознакомиться с планом предстоящего роспуска, последовательностью расположения отцепов, числом вагонов в каждом отцепе, ходовыми качествами отцепов, наличием вагонов, требующих особой осторожности при роспуске, длиннобазных (имеющих расстояние между центрами осей внутренних колесных пар более 11,3 м) и данными, необходимыми для обеспечения безопасного роспуска вагонов;  3) обеспечить ознакомление с характером предстоящего роспуска работников, участвующих в сортировке вагонов (операторов распорядительного и исполнительного постов, составителя поездов, регулировщиков скорости движения вагонов);  4) включить устройства автоматизации сортировочной работы.  49. Дежурный по горке, операторы распорядительного и исполнительных постов, составители поездов, регулировщики скорости движения вагонов в процессе роспуска должны регулировать скорость надвига и степень торможения вагонов в зависимости от заполнения сортировочных железнодорожных путей, условий прохода отцепов в стрелочной зоне и на подгорочных железнодорожных путях, величины отцепов, чередования назначения отцепов по железнодорожным путям сортировочного парка.  В процессе роспуска дежурный по горке, операторы распорядительного и исполнительных постов должны следить за направлением движения отцепов и их скоростью, проверять правильность их следования по железнодорожным путям сортировочного парка, контролировать работу устройств автоматизации сортировочной работы.  50. При нахождении на сортировочных (сортировочно-отправочных) железнодорожных путях вагонов с опасными грузами класса 1 (ВМ) и цистерн со сжиженными газами, маневровые диспетчеры и дежурные по сортировочным горкам обязаны вести учет железнодорожных путей, на которых такие вагоны находятся.  Вагоны с взрывчатыми материалами при наличии в перевозочных документах штемпеля "Не спускать с горки" цистерны со сжиженными газами и порожние цистерны из-под сжиженных газов после постановки на сортировочные (сортировочно-отправочные) железнодорожные пути должны немедленно ограждаться со стороны горки, полугорки или вытяжного железнодорожного пути двумя охранными тормозными башмаками, укладываемыми на оба рельса через 25 м друг от друга таким образом, чтобы общее расстояние от ограждаемых вагонов до тормозного башмака, расположенного первым от сортировочного устройства, было не менее 50 м.  Последующие отцепы, направляемые на эти железнодорожные пути, должны быть остановлены перед местом расположения охранных тормозных башмаков до накопления группы, состоящей не менее чем из 10 вагонов. Роспуск вагонов или их направления при маневрах толчками на такие железнодорожные пути восстанавливается после соединения этой группы с ограждаемыми вагонами.  Если расстояние от ограждаемых вагонов, при наличии в перевозочных документах штемпеля "Не спускать с горки", до конца парковой тормозной позиции со стороны горки или вытяжки составляет менее 50 м, то последующие отцепы на эти железнодорожные пути должны направляться посредством осаживания.  Меры обеспечения безопасности при нахождении вышеуказанных вагонов на путях сортировочных парков автоматизированных горок устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).  В процессе роспуска дежурный по горке, оператор распорядительного поста или горочный составитель с помощью двусторонней парковой или других, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) видов связи, информирует операторов исполнительных постов, регулировщиков скорости движения вагонов, дежурных стрелочных постов об отцепах, требующих особой осторожности.  Все работники, участвующие в роспуске, при спуске с горок таких отцепов, а также при роспуске любых отцепов на железнодорожные пути, где имеются вагоны с грузами, требующими осторожности, должны внимательно обеспечивать безопасность роспуска и сохранность железнодорожного подвижного состава. Скорость надвига, а также силу торможения на вагонных замедлителях <11> регулировать с учетом создания необходимых интервалов между отцепами и безусловного соблюдения установленных скоростей при соударении вагонов.  <11> [Подпункт 76 пункта 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=15199&date=28.07.2022&dst=100136&field=134) ГОСТ Р 53431-2009.  Порядок информирования работников о наличии в распускаемом составе и на железнодорожных путях сортировочного парка вагонов с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов, порожних вагонов железнодорожным транспортом, предусмотренных [частью первой статьи 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=419220&date=28.07.2022&dst=22&field=134) Федерального закона от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" <12> (далее - правила перевозок грузов железнодорожным транспортом), и [Правилах](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=401104&date=28.07.2022) перевозок опасных грузов, требующими особой осторожности, устанавливается в локальных нормативных актах, утверждаемых владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).  <12> [Часть первая статьи 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=419220&date=28.07.2022&dst=22&field=134) Федерального закона от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, N 2, ст. 170; 2015, N 1, ст. 56).  51. Не допускается производить маневры толчками и распускать с горки:  1) вагоны, занятые людьми, кроме вагонов с проводниками (командами), сопровождающими грузы;  2) вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в [Правилах](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=110492&date=28.07.2022) перевозок грузов на железнодорожном транспорте и [Правилах](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=401104&date=28.07.2022) перевозок опасных грузов;  3) платформы и полувагоны, загруженные грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й, 6-й степеней и грузами с верхней негабаритностью 3-й степени и сверхнегабаритными, груженые транспортеры;  4) локомотивы в недействующем состоянии, мотор-вагонный подвижной состав, составы рефрижераторных поездов <13>, пассажирские вагоны, краны на железнодорожном ходу;  <13> [Подпункт 2.12.32 пункта 2.12](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=24757&date=28.07.2022&dst=100689&field=134) ГОСТ 34530-2019.  5) вагоны и специальный железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет или отметку в перевозочных документах "С горки не спускать";  6) сцепы из двух и более платформ, загруженных рельсами или длинномерными грузами.  Железнодорожный подвижной состав, указанный в [подпунктах 1](#Par5377) - [6](#Par5385) настоящего пункта, разрешается пропускать через сортировочную горку только с локомотивом.  Не допускается пропускать через сортировочные горки:  1) груженые и порожние транспортеры, имеющие 12 и более осей;  2) груженые транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 т при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ;  3) железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет "Через горку не пропускать".  52. Маневры толчками и роспуск с сортировочных горок вагонов с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов железнодорожным транспортом, рефрижераторных вагонов и секций должны производиться с осторожностью.  Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках при различных показаниях горочных светофоров, а также условия, обеспечивающие сохранность железнодорожного подвижного состава, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от технического оснащения горок и местных условий.  При наличии в перевозочных документах штемпеля "Не спускать с горки" или нанесенном трафарете "С горки не спускать", маневры производятся осаживанием или "съемом" локомотивом со стороны подгорочного парка, с соблюдением норм прикрытия с особой осторожностью, без толчков и резких остановок. Пропуск их через сортировочную горку должен производиться только с локомотивом.  Роспуск с сортировочных горок рефрижераторных секций, а также автономных вагонов с машинным охлаждением осуществляется под желтый огонь горочного светофора.  Перед роспуском с горки вагонов с проводниками (командами), сопровождающими груз или живность, а также перед началом производства маневров толчками с такими вагонами проводники и команды должны быть предупреждены составителями поездов о предстоящих маневрах.  53. Каждый регулировщик скорости движения вагонов в процессе роспуска обязан следить за наличием вагонов на сортировочном железнодорожном пути и при его заполнении заранее сообщать об этом старшему регулировщику, дежурному по горке или составителю на сортировочной горке.  Для обеспечения безаварийной работы, регулировщики скорости движения вагонов обязаны:  1) находиться на обслуживаемых ими железнодорожных путях к началу роспуска состава;  2) следить за сообщениями и командами, подаваемыми дежурным по горке, за сигналами, подаваемыми составителем поездов или машинистом локомотива;  3) расчетливо тормозить вагоны, при этом обеспечивает полное использование вместимости железнодорожных путей и безопасный подход отцепов к вагонам, стоящим на железнодорожных путях подгорочного парка. При роспуске с горки больших отцепов дополнительные тормозные башмаки подкладываются под колесные пары посредством специальной вилки;  4) по указанию составителя или дежурного по горке извлекать из-под вагонов тормозные башмаки при заезде на железнодорожный путь локомотива для соединения вагонов;  5) помогать регулировщикам скоростей движения вагонов, обслуживающим соседние железнодорожные пути, при интенсивном следовании отцепов в районы их работы.  54. При торможении вагонов на железнодорожных путях запрещается устанавливать тормозные башмаки:  1) перед рельсовым стыком (не более 1 м) и на рельсовом стыке (если он не сварен);  2) перед крестовиной стрелочного перевода;  3) на рамный рельс стрелочного перевода, к которому прилегает остряк;  4) на наружный рельс кривой.  51. При торможении запрещается пользоваться неисправными тормозными башмаками.  Перечень неисправностей тормозных башмаков, при которых запрещается ими пользоваться, а также требования к тормозным башмакам приведены в приложении N 12 к Инструкции.  55. Запрещается осаживание и соединение вагонов в сортировочном парке (со стороны горки или с противоположной стороны железнодорожных путей сортировочного парка) без предварительного согласования между дежурным по горке (составителем) и составителем или работником противоположного конца сортировочного парка в порядке, установленном в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  Перед осаживанием составитель обязан убедиться в:  1) отсутствии тормозных башмаков под вагонами;  2) рабочем положении расцепных рычагов автосцепки вагонов;  3) отсутствии препятствий для движения.  56. Маневры на вытяжных железнодорожных путях производятся осаживанием, серийными или одиночными толчками.  При производстве маневров толчками для районов, где этот метод является основным при организации маневровой работы, в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, должны быть указаны: порядок торможения отцепов, наличие и порядок применения технических средств и условия, обеспечивающие безопасность при производстве маневров.  57. Регулировать разгон состава для толчка составитель обязан с учетом ходовых качеств и веса отцепа, свободности сортировочных железнодорожных путей и атмосферных условий так, чтобы дежурные постов централизации, операторы постов централизации, дежурные стрелочных постов и регулировщики скорости движения вагонов имели время для перевода стрелок и укладки тормозных башмаков и чтобы скорости соударения вагонов не превышали установленные.  58. При выявлении в процессе роспуска ситуации, угрожающей безопасности движения поездов, жизни и здоровью людей, операторы горочных постов, дежурные стрелочных постов, регулировщики скорости движения вагонов и работники, участвующие в маневрах, должны немедленно поставить в известность дежурного по сортировочной горке, горочного составителя, подать команду (сигнал) остановки и принять меры к задержанию очередного движущегося отцепа.  V. Маневры на главных и приемоотправочных  железнодорожных путях  42. Маневры на главных железнодорожных путях или с пересечением их, а также с выходом за входные стрелки производится с разрешения дежурного по железнодорожной станции при закрытых соответствующих входных светофорах, ограждающих вход на железнодорожные пути и стрелки, на которых производятся маневры.  В приемоотправочных парках железнодорожной станции маневры разрешается на железнодорожных путях (стрелках), которые будут указаны дежурным по железнодорожной станции при даче задания составителю (главному кондуктору) на маневровую работу.  На железнодорожных станциях диспетчерского управления маневры на главных железнодорожных путях или с пересечением их должны допускаться с разрешения диспетчера поездного при обеспечении выполнения указанных требований.  43. Не допускаются маневры с выходом состава за границу железнодорожной станции на перегон на однопутных и по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках без согласия диспетчера поездного и дежурного по железнодорожной станции смежной станции и без установленного разрешения, выдаваемого машинисту. Маневры с выходом состава за границу железнодорожной станции по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках допускаются с согласия диспетчера поездного по устному разрешению дежурного по железнодорожной станции.  На железнодорожных станциях, где на мачте входного светофора в сторону оси железнодорожной станции установлен специальный маневровый светофор, выход маневрирующего состава за границу железнодорожной станции производится по его сигналу.  Разрешением на выезд маневрирующего состава за границу железнодорожной станции на однопутном перегоне является:  1) ключ-жезл, выдаваемый машинисту маневрового локомотива перед открытием соответствующего выходного светофора, при автоматической блокировке или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов. После первого выезда маневрового состава за границу железнодорожной станции по открытому выходному светофору и ключу-жезлу, повторные выезды на перегон при наличии у машиниста ключа-жезла осуществляются без открытия выходного светофора. На участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, где на железнодорожных станциях имеются специальные маневровые светофоры, связанные с путевыми светофорами, выезд маневрирующего состава за границу железнодорожной станции производится при разрешающем показании этого маневрового светофора. При отсутствии ключа-жезла или специального маневрового светофора для маневров с выездом за границу железнодорожной станции машинисту маневрового локомотива выдается разрешение на бланке ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении N 22 к Инструкции;  2) ключ-жезл данного перегона, а при его отсутствии - разрешение на бланке ДУ-50 при полуавтоматической блокировке;  3) жезл или ключ-жезл данного перегона при электрожезловой системе;  4) разрешение на бланке ДУ-50 при телефонных средствах связи.  44. Выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции на однопутный перегон с выдачей машинисту разрешения на бланке ДУ-50 осуществляется по разрешению диспетчера поездного, передаваемому одновременно дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, без закрытия основных систем интервального регулирования движения поездов.  После получения такого разрешения дежурные по железнодорожной станции обмениваются телефонограммами:  "Могу ли производить маневры с выездом за границу станции";  "Разрешаю производство маневров с выездом за границу станции".  Получение последней телефонограммы служит основанием для выдачи машинисту разрешения на бланке ДУ-50, наверху которой от руки делается отметка "маневры с выездом за границу станции".  Обмен указанными телефонограммами осуществляется по поездной диспетчерской связи под контролем диспетчера поездного.  Запрещается делать запрос и давать разрешение о выезде маневрового состава за границу железнодорожной станции при занятости перегона встречным поездом.  При даче согласия в момент следования по перегону поезда, отправленного с железнодорожной станции производства маневров, перегон считается занятым до получения со смежной железнодорожной станции сообщения о прибытии поезда и передаче на эту железнодорожную станцию уведомления об окончании маневров:  "Маневры с выездом маневрового состава за границу станции закончены".  Все переговоры о выезде маневрового состава за границу железнодорожной станции оформляются записями в журнале поездных телефонограмм.  45. При необходимости выезда маневрового состава за границу железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути двухпутного или одному из железнодорожных путей многопутного перегона, не оборудованного двусторонней автоматической блокировкой, действие автоматической блокировки по этому железнодорожному пути перегона закрывается. После закрытия автоматической блокировки выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции осуществляется с выдачей машинисту локомотива разрешения на бланке ДУ-50, при этом в отметке, производимой наверху, добавляются слова "по неправильному пути".  При двусторонней автоматической блокировке после переключения системы на соответствующее направление движения выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути производится по правилам, предусмотренным [подпунктом 1 пункта 43](#Par5329) настоящего Порядка для однопутных перегонов.  46. Занятие приемоотправочных железнодорожных путей железнодорожным подвижным составом при производстве маневров производится с разрешения дежурного по железнодорожной станции, а на промежуточных железнодорожных станциях с согласия диспетчера поездного и дежурного по станции.  Не допускается занимать улавливающие тупики <10> любым железнодорожным подвижным составом, а предохранительные тупики - пассажирскими и грузовыми вагонами, занятыми людьми, и грузовыми вагонами с опасными грузами.  <10> [Подпункт 2.7.21 пункта 2.7](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=STR&n=24757&date=28.07.2022&dst=100445&field=134) ГОСТ 34530-2019 "Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения", введенного в действие [приказом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&demo=2&base=LAW&n=335340&date=28.07.2022) Росстандарта от 24 сентября 2019 г., N 748-ст (М., Стандартинформ, 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 "Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения" ("ИУС "Национальные стандарты", 2020, N 3), ("ИУС "Национальные стандарты", 2021, N 4) (далее - ГОСТ 34530-2019).  VII. Маневровая работа в районах железнодорожных станций,  не обслуживаемых дежурными стрелочных постов  59. Перед заездом маневрового локомотива на железнодорожные пути грузовых районов, угольных складов, вагонных или локомотивных депо, производственных цехов (участков), дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации) или составитель поездов согласует возможность подачи или вывода вагонов с руководителем работ в данном районе или представителем производственного цеха (участка).  Порядок согласования устанавливается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  60. Перед заездом локомотива, маневрового состава, специального железнодорожного подвижного состава на железнодорожные пути районов, где стрелки не обслуживаются дежурными стрелочных постов, а также при возвращении из таких районов составитель поездов, а при его отсутствии - локомотивная бригада (машинист специального железнодорожного подвижного состава) должны согласовать с дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) свои действия, а также обязаны внимательно проверять положение железнодорожных путей и стрелок и убеждаться в отсутствии препятствий для движения, осмотреть стоящие на железнодорожных путях вагоны, проверить наличие тормозных башмаков под железнодорожным подвижным составом, предупредить о предстоящих маневрах находящихся на железнодорожных путях работников.  Перевод стрелок в таких районах осуществляется составителем поездов или работником, указанным в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.  61. Запрещается выезд на станционные железнодорожные пути маневровых локомотивов или составов из районов, не обслуживаемых дежурными стрелочных постов, без разрешения дежурного по железнодорожной станции (дежурного поста централизации).  Порядок выезда маневровых локомотивов из таких районов устанавливается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования - в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования. |