

ЗАКОНЫ И КОДЕКСЫ

ПРАВИЛА

ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

РОССИЙСКОЙ

ФЕДЕРАЦИИ



ТЕКСТ С ИЗМЕНЕНИЯМИ И ДОПОЛНЕНИЯМИ
на 2024 год

УДК 656.21
ББК 39.28
П68

П68 **Правила** технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации : текст с изменениями и дополнениями на 2024 год. — Москва : Эксмо, 2024. — 400 с.; илл. — (Законы и кодексы).

Настоящее издание содержит текст приказа Минтранса РФ от 23.06.2022 года «Правила технической эксплуатации железных дорог РФ» со всеми изменениями и дополнениями на 2024 год.

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Официальное издание

ЗАКОНЫ И КОДЕКСЫ

ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

текст с изменениями и дополнениями на 2024 год
(орыс тілінде)

Ответственный редактор *Д. Волнухина*. Младший редактор *С. Александрова*
Технический редактор *Л. Зотова*. Компьютерная верстка *В. Андриановой*

Страна происхождения: Российская Федерация
Шығарылған елі: Ресей Федерациясы

ООО «Издательство «Эксмо»

125308, Россия, город Москва, улица Зорге, дом 1, строение 1, этаж 20, каб. 2013.
Тел.: 8 (495) 411-68-86.

Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Финансир.: «Издательство «Эксмо» ЖШҚ

125308, Ресей, Мәскеу қаласы, Зорге көшесі, 1-үй, 1-құрылыс, 20жабат, 2013-каб.

Тел.: 8 (495) 411-68-86.

Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Tayyar belgisi: «Эксмо»

Интернет-магазин: www.book24.ru

Интернет-магазин: www.book24.kz

Интернет-дүкен: www.book24.kz

Импортер в Республику Казахстан ТОО «РДЦ-Алматы».

Қазақстан Республикасына импорттаушы «РДЦ-Алматы» ЖШС.

Дистрибутор и представитель по приему претензий на продукцию,

в Республике Казахстан: ТОО «РДЦ-Алматы».

Дистрибутор және Қазақстан Республикасында өнімге шағымдар

қабылдау жәндігі өкілі: «РДЦ-Алматы» ЖШС.

Алматы қ., Домбровский қыш., 3-а, литер Б, офис 1.

Тел.: 8 (727) 251-59-90/91/92. E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz

Свидетель о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ

о техническом регулировании можно получить на сайте издательства «Эксмо»:

www.eksmo.ru/certification

Техникалық реттеу туралы РФ заңнамасына сай басылымның сәйкестігін растау туралы

міндеттерді мына адрес бойынша алуға болады: <http://eksmo.ru/certification/>.

Прокладано в Российской Федерации

Ресей Федерациясында өндірілген

Сертификаттау жатайды



Издательство «Эксмо» — универсальное
издательство №1 в России, является
одним из лидеров книжного рынка Европы.

eksmo.ru [Facebook](https://www.facebook.com/eksmo) [Instagram](https://www.instagram.com/eksmo) [YouTube](https://www.youtube.com/eksmo) [VK](https://vk.com/eksmo) [OK](https://odnoklassniki.ru/eksmo) [Twitter](https://twitter.com/eksmo) [LinkedIn](https://www.linkedin.com/company/eksmo) [Pinterest](https://www.pinterest.com/eksmo) [YouTube](https://www.youtube.com/eksmo) [Instagram](https://www.instagram.com/eksmo) [Facebook](https://www.facebook.com/eksmo) [LinkedIn](https://www.linkedin.com/company/eksmo) [Pinterest](https://www.pinterest.com/eksmo)

ТЕРИТОРИЯ
КНИЖНЫЙ МАГАЗИН
Официальная франшиза
издательства «Эксмо»

Хочешь стать
автором «Эксмо»? eksmo.ru

Официальный
интернет-магазин
издательства «Эксмо»

ЧИТАЙ-ГОРОД



В электронном виде книги издательства вы можете
купить на www.litres.ru

ЛитРес:
один клик до книги



Дата изготовления / Подписано в печать 23.10.2023. Формат 84x108¹/₃₂.
Гарнитура «OfficinaSerifBookC». Печать офсетная. Усл. печ. л. 21,0.

Тираж экз. Заказа

ISBN 978-5-04-182080-0



9 785041 820800 >

ISBN 978-5-04-182080-0 © Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2024

СОДЕРЖАНИЕ

ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РФ С ИЗМЕНЕНИЯМИ И ДОПОЛНЕНИЯМИ

I. Общие положения	5
II. Обязанности работников железнодорожного транспорта	6
III. Организация эксплуатации технологических систем, сооружений, устройств и объектов технического назначения железнодорожного транспорта	9
IV. Обслуживание сооружений и устройств железнодорожного транспорта	20
V. Сооружения и устройства путевого хозяйства	21
VI. Системы и устройства железнодорожной автоматики и телемеханики	32
VII. Устройства технологической железнодорожной электросвязи	38
VIII. Сооружения и устройства железнодорожного электроснабжения	43
IX. Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава	46
<i>Приложение № 1</i> к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2022 г. № 250	72
<i>Приложение № 2</i> к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2022 г. № 250	161
<i>Приложение № 1</i> к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации	191
<i>Приложение № 2</i> к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации	207
<i>Приложение № 3</i> к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации	211
<i>Приложение № 4</i> к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации	219
<i>Приложение № 5</i> к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации	225
<i>Приложение № 6</i> к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации	233
<i>Приложение № 7</i> к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации	236
<i>Приложение № 8</i> к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации	241

<i>Приложение № 24</i>	
к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации	391
<i>РПриложение № 25</i>	
к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации	392
<i>Приложение № 26</i>	
к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации	393
<i>Приложение № 27</i>	
к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации	394
<i>Приложение № 28</i>	
к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации	395
<i>Приложение № 3</i>	
к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2022 г. № 250	396

ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РФ С ИЗМЕНЕНИЯМИ И ДОПОЛНЕНИЯМИ

Зарегистрировано в Минюсте России 20 июля 2022 г. № 69324

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ от 23 июня 2022 г. № 250

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В соответствии с Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2011, № 30, ст. 4596; 2019, № 30, ст. 4135), Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 32, ст. 3342), приказываю:

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

2. Признать утратившими силу:

- Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286 «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 28 января 2011 г., регистрационный № 19627);
- Министерства транспорта Российской Федерации от 12 августа 2011 г. № 210 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 8 сентября 2011 г., регистрационный № 21758);
- Министерства транспорта Российской Федерации от 4 июня 2012 г. № 162 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 28 июня 2012 г., регистрационный № 24735);
- Министерства транспорта Российской Федерации от 13 июня 2012 г. № 164 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 18 июня 2012 г., регистрационный № 24613);
- Министерства транспорта Российской Федерации от 30 марта 2015 г. № 57 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 23 апреля 2015 г., регистрационный № 37020);

- Министерства транспорта Российской Федерации от 9 ноября 2015 г. № 330 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 4 декабря 2015 г., регистрационный № 39978);
- Министерства транспорта Российской Федерации от 25 декабря 2015 г. № 382 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 31 декабря 2015 г., регистрационный № 40409);
- Министерства транспорта Российской Федерации от 3 июня 2016 г. № 145 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 29 июня 2016 г., регистрационный № 42676);
- Министерства транспорта Российской Федерации от 1 сентября 2016 г. № 257 «О внесении изменений в приложение № 5 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 3 ноября 2016 г., регистрационный № 44248);
- Министерства транспорта Российской Федерации от 30 января 2018 г. № 36 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 11 апреля 2018 г., регистрационный № 50716);
- Министерства транспорта Российской Федерации от 9 февраля 2018 г. № 54 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 3 мая 2018 г., регистрационный № 50958);
- Министерства транспорта Российской Федерации от 5 октября 2018 г. № 349 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 6 декабря 2018 г., регистрационный № 52897);
- Министерства транспорта Российской Федерации от 25 декабря 2018 г. № 472 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 12 июля 2019 г., регистрационный № 55235).

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

Министр
В.Г.САВЕЛЬЕВ

ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

І. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее — Правила) устанавливают систему организации движения поездов, требования к технической эксплуатации сооружений и устройств инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования¹ (далее — инфраструктура), железнодорожных путей необщего пользования², железнодорожного подвижного состава³ и определяют обязанности работников железнодорожного транспорта общего⁴ и необщего пользования⁵ (далее — железнодорожный транспорт, работники железнодорожного транспорта соответственно).

2. Правила и приложения к ним обязательны для выполнения всеми организациями и индивидуальными предпринимателями, выполняющими работы (оказывающие услуги) для пользователей услугами железнодорожного транспорта⁶, связанные с организацией и (или) осуществлением перевозочного процесса⁷, 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.

3. Требования к видимым и звуковым сигналам для обеспечения безотказной⁸ и безопасной работы железнодорожного транспорта, типы сигнальных приборов для передачи сигналов на железнодорожном транспорте приведены в Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам.

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Правила приема, отправления и пропуска поездов¹, выполнения маневровой работы и закрепления железнодорожного подвижного состава, правила приема и отправления поездов в условиях выполнения ремонтно-строительных работ, порядок назначения поездов и выполнения поездной и маневровой работы, приведены в Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам.

II. ОБЯЗАННОСТИ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

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

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

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

Работники железнодорожного транспорта в соответствии с должностными обязанностями должны знать правила эксплуатации технических средств и состояние сооружений и устройств, систематически проверять их и содержать в исправном² и (или) работоспособном³ техническом состоянии⁴, выполнять техническое обслуживание и ремонт в соответствии с ремонтной⁵ и эксплуатационной документацией⁶, соблюдать метрологические требования, установленные Федеральным законом от 26 июня 2008 г. № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений»⁷.

¹ Абзац тридцать пятый пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза <http://www.tsouz.ru/>, 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г. (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 7, ст. 632), Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 40, ст. 5310) (далее — ТР ТС 001/2011).

² Подпункт 12 пункта 3 ГОСТ Р 27.102-2021.

³ Подпункт 14 пункта 3 ГОСТ Р 27.102-2021.

⁴ Подпункт 22 пункта 3 ГОСТ Р 27.102-2021.

⁵ Абзац тридцатый пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 003/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза <http://www.tsouz.ru/>, 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г., Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (далее — ТР ТС 003/2011).

⁶ Абзац пятьдесят четвертый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

⁷ Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 26, ст. 3021; 2021, № 24, ст. 4188.

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 работодателя¹.

8. В случаях обнаружения неисправностей, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения, а также при проследовании поезда без установленных в приложении № 1 к Правилам поездных сигналов, работники железнодорожного транспорта, обнаружившие такую неисправность или отсутствие установленных в приложении № 1 к Правилам поездных сигналов, обязаны подавать сигнал остановки поезду, маневрирующему составу или отдельно идущему локомотиву в соответствии с приложением № 1 к Правилам, принимать незамедлительные меры к его остановке, устранению неисправности и (или) к ограждению опасного места в соответствии с приложением № 1 к Правилам и (или) сообщить дежурному по ближайшей железнодорожной станции².

9. Доступ на локомотивы, в кабины управления мотор-вагонного подвижного состава³, к специальному самоходному подвижному составу⁴, к сигналам, железнодорожным стрелкам⁵ (далее — стрелка), аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в помещения, из которых производится управление сигналами и указанными устройствами, имеют работники железнодорожного транспорта, в случае, если нахождение работников железнодорожного транспорта на указанных объектах предусмотрено их должностными обязанностями. Запрещается доступ посторонних лиц на указанные в настоящем пункте объекты.

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

Работники железнодорожного транспорта допускаются к управлению локомотивами, мотор-вагонным подвижным составом, специальным самоходным подвижным составом при исполнении служебных обязанностей в порядке, устанавливаемом работодателем в соответствии с требованиями, установленными на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования при наличии свидетельства, выданного в соответствии с Порядком выдачи свидетельства, подтверждающего право на управление курсирующими по железнодорожным путям локомотивом, мотор-вагонным подвижным составом и (или) специальным самоходным подвижным составом, приостановления действия и аннулирования указанно-

¹ Абзац восьмой части второй статьи 21 Трудового кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 3; 2006, № 27, ст. 2878).

² Абзац одиннадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

³ Абзац двадцать шестой пункта 4 ТР ТС 001/2011.

⁴ Подпункт 3.2.22 пункта 3 ГОСТ 34056-2017 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Состав подвижной. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 231-ст (М., «Стандартинформ», 2017) (далее — ГОСТ 34056-2017).

⁵ Подпункт 25 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 27 ноября 2009 г. № 523-ст (М., «Стандартинформ», 2010), с изменением ГОСТ Р 53431-2009 «Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения» (М., «Стандартинформ», 2012) (далее — ГОСТ Р 53431-2009).

го свидетельства, а также требований к его оформлению, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 августа 2019 г. № 273¹.

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)² (владельца железнодорожных путей необщего пользования³) и должен включать в себя требования, содержащиеся в статьях 25 и 25.1 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»⁴.

10. В соответствии с пунктом 3 статьи 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»⁵ лица, принимаемые на работу, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, и работники, выполняющие такую работу и (или) подвергающиеся воздействию вредных и опасных производственных факторов, проходят за счет средств работодателей обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (в течение трудовой деятельности) медицинские осмотры, включающие в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов в соответствии с Порядком проведения обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров на железнодорожном транспорте, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19 октября 2020 г. № 428⁶.

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)⁷.

В соответствии с требованиями абзаца второй части первой статьи 76 Трудового кодекса Российской Федерации⁸ работники железнодорожного транспорта,

¹ Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 7 октября 2019 г., регистрационный № 56154.

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

³ Абзац четырнадцатый статьи 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170) (далее — Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»).

⁴ Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2019, № 30, ст. 4135.

⁵ Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2015, № 29, ст. 4356.

⁶ Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 27 ноября 2020 г., регистрационный № 61125. В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 19 октября 2020 г. № 428 данный акт действует до 1 января 2027 г.

⁷ Абзац третий пункта 3 статьи 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

⁸ Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 3.

находящиеся в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения, отстраняются от работы.

11. Работники железнодорожного транспорта, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования, должны проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний Правил, инструкций по организации движения поездов и маневровой работы, по сигнализации на железнодорожном транспорте, и иных нормативных правовых актов федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта¹.

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 на железнодорожном подвижном составе².

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

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

Проведение указанных аттестаций осуществляется в соответствии с пунктом 4 статьи 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»³.

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

Проведение указанных аттестаций осуществляется в соответствии с пунктом 4 статьи 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»³.

III. ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМ, СООРУЖЕНИЙ, УСТРОЙСТВ И ОБЪЕКТОВ ТЕХНИЧЕСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

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

13. Сооружения, устройства, механизмы и оборудование железнодорожного транспорта должны соответствовать утвержденной проектной⁴, конструкторской и эксплуатационной документации⁵. Владелец сооружений, устройств, механизмов и оборудования железнодорожного транспорта должен иметь на них техническую документацию.

¹ Абзац второй пункта 4 статьи 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

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

³ Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2013, № 27, ст. 3477.

⁴ Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ Р 21.001-2021 «Национальный стандарт Российской Федерации. Система проектной документации для строительства. Общие положения», введенного в действие приказом Росстандарта от 10 декабря 2021 г. № 1762-ст (М., «ФГБУ «РСТ», 2022).

⁵ Пункт 3.1.1 пункта 3 ГОСТ Р 2.601-2019 «Национальный стандарт. Единая система конструкторской документации. Эксплуатационные документы», введенного в действие приказом Росстандарта от 29 апреля 2019 г. № 177-ст (М., «Стандартинформ», 2019).

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

- ремонтную и эксплуатационную документацию на железнодорожные пути, сооружения и устройства;
- масштабные и схематические планы железнодорожных станций¹, продольные профили всех главных, станционных железнодорожных путей² и сортировочных горок³, расположенных на принадлежащих им железнодорожных путях, а владелец инфраструктуры, в том числе железнодорожных путей необщего пользования, на которых обращаются его локомотивы.

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

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

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

15. Сооружения и устройства инфраструктуры должны содержаться в техническом состоянии, обеспечивающем пропуск поездов с допустимой скоростью движения⁴, но не более конструкционной скорости⁵.

¹ Абзац одиннадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

² Подпункт 14 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

³ Подпункт 15 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

⁴ Подпункт 2.2.35 пункта 2 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г. № 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее — ГОСТ 34530-2019).

⁵ Подпункт 2.2.34 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

На железнодорожных путях общего пользования, отнесенных к малоинтенсивным линиям (участкам) в соответствии с Критериями отнесения железнодорожных путей общего пользования к малоинтенсивным линиям (участкам), утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 27 марта 2018 г. № 330¹, 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 поездов², 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 пользования³ нормами погонных нагрузок, предельно допустимых сил по воздействию на железнодорожный путь, расчетных осевых нагрузок⁴, а также пропуск железнодорожного подвижного состава, предназначенного для обслуживания железнодорожных путей необщего пользования.

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

16. Сооружения и устройства железнодорожного транспорта должны удовлетворять требованиям габаритов приближения строений⁵ С⁶, С_п⁷, С₂₅₀⁸, 1-СМ⁹.

¹ Собрание законодательства Российской Федерации, 2018, № 14, ст. 1980.

² Подпункт 2.12.38 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г., № 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее — ГОСТ 34530-2019).

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

⁴ Подпункт «и» пункта 13 ТР ТС 001/2011.

⁵ Абзац восьмой пункта 4 ТР ТС 003/2011.

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

⁷ Абзац четвертый подпункта 3.2 пункта 3 ГОСТ 9238-2013.

⁸ Абзац пятый подпункта 3.2 пункта 3 ГОСТ 9238-2013.

⁹ Абзац шестой подпункта 3.2 пункта 3 ГОСТ 9238-2013.

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

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

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

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

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

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

Расстояние между осями смежных железнодорожных путей на железнодорожных станциях, прямых участках должно быть не менее 4800 мм, на второстепенных железнодорожных путях (железнодорожные пути стоянки 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 состава¹ и приближения строений².

¹ Подпункт 2.1 пункта 2 ГОСТ 9238-2013.

² Подпункт 2.2 пункта 2 ГОСТ 9238-2013.

18. Пассажирские и грузовые платформы, расположенные на железнодорожных линиях со смешанным движением пассажирских¹ и грузовых поездов² 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 рельсов³ 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.

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 платформы⁴.

Владельцем инфраструктуры на расстоянии не менее 2 м от края платформы со стороны движения скоростного⁵ или высокоскоростного пассажирского поезда⁶ наносится линия, обозначающая границу опасной зоны.

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

21. Элементы железнодорожного подвижного состава не должны нарушать габарит железнодорожного подвижного состава⁷.

Грузы, контейнеры (груженные или порожние) размещаются и закрепляются в железнодорожном подвижном составе в соответствии с техническими условиями размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах⁸.

¹ Подпункт 2.12.10 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

² Подпункт 2.12.28 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

³ Подпункт 64 пункта 4 ГОСТ Р 50542-93 «Государственный стандарт Российской Федерации. Изделия из черных металлов для верхнего строения рельсовых путей. Термины и определения», введенного в действие постановлением Госстандарта России от 30 марта 1993 г. № 97 (М., «Стандартинформ», 2006) (далее — ГОСТ Р 50542-93).

⁴ Подпункт 5.5.1 пункта 5 ГОСТ 9238-2013.

⁵ Подпункт 2.12.17 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

⁶ Подпункт 2.12.18 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

⁷ Абзац девятый пункта 4 ТР ТС 001/2011.

⁸ Часть вторая статьи 23 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170).

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 устройства¹. 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 от 26 июня 2008 г. № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений»².

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

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

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

Выгруженные из вагона или подготовленные к погрузке в вагон багаж³, почтово-багажные тележки или грузы, находящиеся на пассажирских платформах, расположенных у железнодорожного пути, по которому пропускается скоростной⁴ или высокоскоростной железнодорожный подвижной состав⁵, размещаются на расстоянии не менее 2 м от края платформы этого железнодорожного пути с закрепленными почтово-багажными тележками.

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

24. Железнодорожные станции оборудуются железнодорожной электросвязью⁶ (далее — технологическая электросвязь), виды которой установлены в пункте 105 Правил.

В зависимости от объема работы железнодорожные станции оборудуются автоматизированными системами управления, информационно-вычислительной

¹ Подпункт 94 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

² Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 26, ст. 3021; 2021, № 24, ст. 4188.

³ Абзац девятый статьи 2 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170).

⁴ Абзац сороковой пункта 4 ТР ТС 001/2011.

⁵ Абзац десятый пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» ТР ТС 002/2011, принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза <http://www.tsouz.ru>, 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г., Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (далее — ТР ТС 002/2011).

⁶ Абзац двенадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

сеть инфраструктуры, устройствами для приема и транспортировки перевозочных документов и централизованного ограждения составов поездов, проходящих техническое обслуживание, осмотр и ремонт вагонов.

25. На железнодорожных станциях должны освещаться:

- здания и сооружения, предназначенные для обслуживания пассажиров;
- железнодорожные пути и парки приема и отправления поездов, производства погрузочно-выгрузочной, маневровой работы, экипировки, технического обслуживания и ремонта железнодорожного подвижного состава;
- территории грузовых районов, контейнерные площадки, сортировочные платформы, вагонные весы, смотровые вышки, габаритные ворота, устройства автоматического выявления коммерческих неисправностей поездов и вагонов;
- сбрасывающие башмаки, сбрасывающие острия, сбрасывающие стрелки¹, стационарные устройства для закрепления вагонов;
- места встречи поездов работниками железнодорожного транспорта;
- стрелочные горловины, склады, пешеходные переходы;
- указатели устройств сбрасывания, путевого ограждения, стационарных устройств для закрепления вагонов, гидравлических колонок;
- сигнальные приборы на железнодорожных путях локомотивного, вагонного, путевого и других хозяйств.

Железнодорожные переезды должны освещаться на станциях и на перегонах.

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

Наружное освещение не должно влиять на отчетливую видимость сигнальных огней.

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

26. Горки сортировочной станции² (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 сигнализацией³ и устройствами для передачи и пересылки необходимых документов. Все стрелки, включаемые в горочную централизацию, оборудуются устройствами механизированной очистки или снеготаяния.

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

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

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

¹ Подпункт «д» пункта 31 ТР ТС 003/2011.

² Подпункт 2.11.10 пункта 2.11 ГОСТ 34530-2019.

³ Абзац второй пункта 4 ТР ТС 001/2011.

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

28. Вагонные весы (автоматического¹ и неавтоматического² действия) и иные устройства автоматического выявления непригодных в коммерческом отношении³ 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.

29. Кабельные линии связи и системы железнодорожной автоматики и телемеханики⁴, принадлежащие владельцу инфраструктуры (владельцу железнодорожных путей необщего пользования) и используемые в перевозочном процессе, прокладываются в границах полосы отвода железных дорог (далее — полоса отвода)⁵, 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 высоте⁶, установленной проектной, ремонтной или эксплуатационной документацией.

Линии железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической железнодорожной электросвязи⁷, управления объектами железнодорожного элек-

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

² Подпункт Т.1.2 раздела Т ГОСТ Р 53228-2008 «Национальный стандарт Российской Федерации. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 25 декабря 2008 г. № 739-ст (М., «Стандартинформ», 2010), с изменениями ГОСТ Р 53228-2008 «Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания» («ИУС «Национальные стандарты», 2013, № 7).

³ Часть пятая статьи 20 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170).

⁴ Абзац десятый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

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

⁶ Подпункт 4.1.3 пункта 4 ГОСТ 33799-2016 «Межгосударственный стандарт. Железнодорожная электросвязь. Правила подвески самонесущего волоконно-оптического кабеля на опорах контактной сети железной дороги и линий электропередачи напряжением выше 1000 В», введенного в действие приказом Росстандарта от 8 июля 2016 г. № 821-ст (М., «Стандартинформ», 2016).

⁷ Абзац двенадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

троснабжения¹ и другие линии, за исключением линий электропередачи напряжением выше 1000 В, при пересечении электрифицированных железнодорожных путей выполняются только в кабельном исполнении.

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

- 2,5 м — от земли в ненаселенной местности;
- 3 м — от земли в населенной местности;
- 5,5 м — от полотна пересекаемых автомобильных дорог;
- 7,5 м — от верха головки рельса пересекаемых неэлектрифицированных железнодорожных путей.

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

31. Эксплуатация технических средств инфраструктуры, систем интервального регулирования² до ввода их в постоянную эксплуатацию и меры, обеспечивающие безопасность движения поездов, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

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

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

34. Сооружения, устройства и объекты инфраструктуры, предназначенные для обслуживания пассажиров и других пользователей услугами железнодорожного транспорта, в том числе маломобильных граждан, должны обеспечивать беспрепятственный доступ к ним и пользования ими в соответствии со статьей 15 Федерального закона от 24 ноября 1995 г. № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»³.

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

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

¹ Абзац тринадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

² Подпункт 6 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

³ Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 48, ст. 4563; 2021, № 22, ст. 3687.

которые дополнительно к указанным устройствам оборудуются автоматической сигнализацией.

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 времени¹ Российской Федерации (далее — система Единого точного времени). Перечень информационно-управляющих систем, подлежащих оборудованию системами Единого точного времени, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

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

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

37. Применяемые на железнодорожном транспорте автоматизированные системы управления оборудованием (исполнительными устройствами), технологическими процессами управления, контроля и обеспечения безопасности движения поездов должны соответствовать требованиям функциональной^{2,3} и информационной безопасности⁴ и Требованиям к обеспечению защиты информации в автоматизированных системах управления производственными и технологическими процессами на критически важных объектах, потенциально опасных объектах, а также объектах, представляющих повышенную опасность для жизни и здоровья людей и для окружающей природной среды, утвержденным приказом Федеральной службы по техническому и экспортному контролю от 14 марта 2014 г. № 31⁵.

¹ Подпункт 3.2.24 пункта 3 ГОСТ 8.567-2014 «Межгосударственный стандарт. Государственная система обеспечения единства измерений. Измерения времени и частоты. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 28 октября 2014 г. № 1450-ст (М., «Стандартинформ», 2014).

² Подпункт 3.26 пункта 3 ГОСТ 33477-2015 «Межгосударственный стандарт. Система разработки и постановки продукции на производство. Технические средства железнодорожной инфраструктуры. Порядок разработки, постановки на производство и допуска к применению», введенного в действие приказом Росстандарта от 6 октября 2015 г. № 1483-ст (М., «Стандартинформ», 2016).

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

⁴ Подпункт 3.2.1 пункта 3 ГОСТ Р 53114-2008 «Национальный стандарт Российской Федерации. Защита информации. Обеспечение информационной безопасности в организации. Основные термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 18 декабря 2008 г. № 532-ст (М., «Стандартинформ», 2009).

⁵ Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 30 июня 2014 г., регистрационный № 32919, с изменениями, внесенными приказами Федеральной службы по техни-

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

- ввода, передачи, обработки и хранения, архивирования и резервирования данных;
- выдачи результатов расчетов потребителям в установленные сроки;
- решения задач планирования, оперативного управления, учета, статистики во всех хозяйствах железнодорожного транспорта.

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

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

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

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

- восстановительные поезда¹ 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 поезда² 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 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»³.

40. Железнодорожные пути, определенные владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), для стоянки восстановительных и пожарных поездов, автомотрис⁴ и дрезин⁵, предназначенных для ведения восстановительных работ, запрещается занимать другим железнодорожным подвижным составом.

ческому и экспортному контролю от 23 марта 2017 г. № 49 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 25 апреля 2017 г., регистрационный № 46487), от 9 августа 2018 г. № 138 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 5 сентября 2018 г., регистрационный № 52071), от 15 марта 2021 г. № 46 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 1 июля 2021 г., регистрационный № 64063).

¹ Подпункт 2.12.22 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

² Подпункт 2.12.23 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

³ Сборник законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2003, № 28, ст. 2884.

⁴ Подпункт 2.3.37 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

⁵ Подпункт 2.3.44 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

IV. ОБСЛУЖИВАНИЕ СООРУЖЕНИЙ И УСТРОЙСТВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

41. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) обязан содержать все элементы железнодорожного пути¹, железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционные здания, сооружения² и устройства инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования в исправном и (или) работоспособном техническом состоянии, обеспечивающем безопасное движение поездов и маневровой работы, выполнение заданных размеров движения поездов с установленными скоростями в соответствии с графиком движения поездов, требования по охране труда, промышленной и транспортной безопасности, санитарно-эпидемиологических норм в соответствии с проектной, ремонтной или эксплуатационной документацией.

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

- номенклатуру и периодичность выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту;
- порядок планирования и контроля выполнения работ;
- нормы материально-технического и технологического обеспечения работ по техническому обслуживанию и ремонту;
- состав, порядок оформления, согласования и утверждения технологической документации, используемой для проведения работ по техническому обслуживанию и ремонту.

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

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) должен проводить не реже двух раз в год осмотр стрелочных переводов, главных и приемоотправочных 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

¹ Абзац восемнадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

² Подпункт 3.1.3 пункта 3 ГОСТ Р ИСО 6707-1-2020 «Национальный стандарт Российской Федерации. Здания и сооружения. Общие термины», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 декабря 2020 г. № 1388-ст (М., «Стандартинформ», 2021).

одного раза в десять лет. При нарушении предельных сроков проверки продольных профилей указанных путей запрещается оставление железнодорожного подвижного состава на этих путях без локомотива.

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

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

44. Техническое обслуживание и ремонт всех элементов инфраструктуры: железнодорожного пути, железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционных зданий, сооружений (за исключением мостов) и устройств инфраструктуры эксплуатируемых на железнодорожных участках с номинальным размером ширины железнодорожной колеи (далее — ширина колеи) 1435 мм на территории Российской Федерации, выполняется в соответствии с порядком, устанавливаемым локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

V. СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА

45. Номинальный размер ширины колеи на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 350 м и более должен 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 устранения на прямых и кривых участках железнодорожного пути, не должны превышать по уширению +8 мм, по сужению — 4 мм. Порядок устранения отклонений, превышающих указанные значения, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

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

46. Ширина земляного полотна¹ 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 — ме-

¹ Подпункт 2.7.25 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

нее 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 полотна¹ железнодорожного пути в местах разлива вод со­оружается не менее чем на 0,5 м выше максимальной высоты наката волны при сильных ветрах².

Ширина плеча балластной призмы³ должна быть не менее 250 мм для участков бесстыкового железнодорожного пути⁴ и не менее 200 мм — для участков звенье­вого железнодорожного пути. Значения параметров ширины балластной призмы при отступлении от указанных значений на протяжении более 10 м на звеньевом железнодорожном пути в кривых со стороны наружной нити и на бесстыковом железнодорожном пути в прямых и кривых, требующие ограничения скорости или закрытия движения поездов, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего поль­зования).

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

¹ Подпункт «в» пункта 27 ТР ТС 003/2011.

² Подпункт 2.3.1 пункта 2.3 Общих требований технической эксплуатации железных дорог пространства 1520, утвержденных Протоколом пятьдесят девятого заседания Совета по желез­нодорожному транспорту государств — участников Содружества Независимых Государств от 20 ноября 2013 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств — участ­ников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: <https://sovsetgt.org/>, 20 ноября 2013 г.). Является обязательным для Российской Фе­дерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств — участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Еди­ный реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, [https:// cis.miNsk.by](https://cis.miNsk.by) 20 марта 1992 г.). Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень междунаро­дных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведо­мости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

³ Подпункт 2.7.27 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

⁴ Подпункт 3.3 пункта 3 ГОСТ 34665-2020 «Межгосударственный стандарт. Рельсы желез­нодорожные, сваренные электроконтактным способом. Технические условия», введенного в дей­ствие приказом Росстандарта от 20 августа 2020 г. № 519-ст (М., «Стандартинформ», 2020) (да­лее — ГОСТ 34665-2020).