

# Предложения по изменениям в ПТЭ

---



# Сегодня

---

- П.56 Приложения 7:

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.*

# Предложение

---

- п.56 Прил.7 исключить,
- дополнить абзац в п.64 Приложения 6:

**«Перед приведением в движение пассажирского поезда после остановки на железнодорожной станции или перегоне начальник пассажирского поезда сообщает машинисту по радиосвязи о готовности поезда к отправлению.**

**При отправлении пассажирского поезда с железнодорожной станции после остановки проводники пассажирских вагонов закрывают боковые двери вагона и наблюдают через тамбурное окно за возможной подачей сигналов при следовании вдоль пассажирской платформы.»**



# Цель:

- ИСКЛЮЧИТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ДЛЯ ОПАЗДЫВАЮЩИХ Пассажиров производить посадку в открытые двери на ходу поезда, что, как правило, заканчивается трагически;



П.71  
Москва-Белгород  
01.07.2018



П.88  
Адлер – Н.Новгород  
30.06.2018



П.102  
Москва - Адлер  
07.08.2018

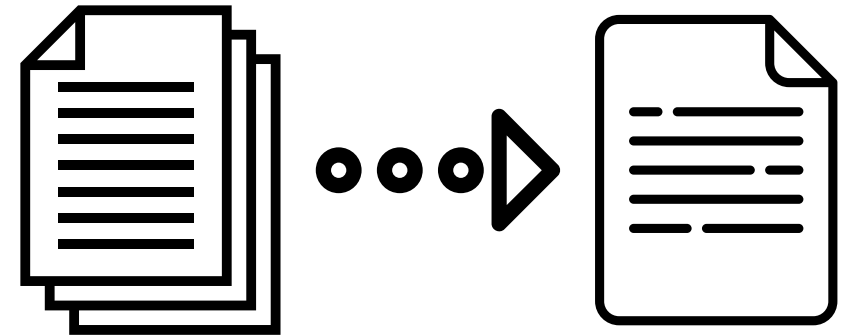


П.116  
С.-Петербург - Адлер  
11.06.2019

# Цель:

---

- унифицировать данное правило для работников всех пассажирских поездов (скоростных, пассажирских и т.д.), а также всех проводников поезда вне зависимости от технической оснащённости вагонов (наличия или отсутствия автоматических дверей), для которых в данный момент внутренними документами правила отличаются.





**В пункте №9 приложения №20 к ИДП (приложение №8 ПТЭ) необходимо исключить фразу в скобках «Кроме проходных светофоров автоблокировки с зеленым огнем» (В пути следования помощник машиниста обязан докладывать машинисту о сигналах, подаваемых светофорами (кроме проходных светофоров при автоблокировке, сигнализирующих зеленым огнем), показаниях локомотивного светофора (при отсутствии видимости напольного светофора), а также об изменениях показаний локомотивного светофора, сигналах остановки, подаваемых с железнодорожного пути и поезда, сигналах ограждения мест производства работ), так как в пункте №98 приложения №6 ПТЭ чётко сказано, что машинист и его помощник обязаны следить за свободностью железнодорожного пути, сигналами, сигнальными указателями и знаками, выполнять их требования и повторять друг другу все сигналы, подаваемые светофорами, сигналы остановки и уменьшения скорости, подаваемые с железнодорожного пути и поезда;**

Необходимо исключить из п.52, 53 приложения №6 ПТЭ формулировку справки формы ВУ-45, так как согласно Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава (утв. Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от "6-7" мая 2014 г. N 60)) формы справки как таковой нет, и название данной справки «Справка об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии».

Форма ВУ-45 0358839  
 Штемпель станции Утверждена ОАО «РЖД» в 2004г.  
 Лоста Сев. ж.д. Время выдачи 13 ч. 28 м.

**СПРАВКА О ТОРМОЗАХ** 9 нить  
 " 20 " августа 2005 г.

Локомотив, серия № ВЛ-80с-777 Поезд № 265  
 весом 5580 тс Всего осей  
 Требуется: нажатие колодок в тс  
 ручных тормозов в тс 36

Тормозное нажатие на ось, тс	Количество осей	Нажатие колодок, тс	Другие данные
2,5			Не дост.наж.
3,5	24	120	33 тс-1тс.
5			- 56
7	200	1400	Давл. ХВ -
8			
8,5			
9			
10			
12			
15			
Всего	36		

Наличие ручных тормозов  
 Плотность тормозной сети  
 Хвостовой вагон  
 Подпись

Штемпель станции  
 С-Петербург сорт Окп ж.д. Время выдачи 07 ч. 00 м.

**СПРАВКА**  
 Об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии  
 Локомотив, серия № ВЛ-10-009 Поезд № 3612  
 весом 5430 тс Всего осей 252  
 Требуется: нажатие колодок в тс 1791  
 ручных тормозов в осях 33

Тормозное нажатие на ось, тс	Количество осей	Нажатие колодок, тс	Другие данные
1.25			недостаток 2 тс
3.0			нажатия до
3.5			единого наименьшего 120
4.5			33 тс (1684)
5			
5.5			
6			
6.5			
7	248	1736	
7.5			Выкл. 4 оси (классный)
8.0			ДПВ - 4,9 Атм
8.5			К-100% В.О. - 34 сек.
9			ТЦПВ 75
10.0			ВВстр
11			55703748
11.5			
12.0			
13.0			
14.0			
15.0			
16.0			
19.0			
21.0			
Всего	248	1736	

Наличие ручных тормозных осей 216  
 Плотность тормозной сети поезда 0,5/52 IV 0,5/56  
 Напряжение в хвосте поезда ЭПТ  
 Хвостовой вагон № 55704167

Необходимо вернуть в ПТЭ определение «Малоинтенсивные железнодорожные линии», так как изменения в Федеральном законе о железнодорожном транспорте говорится конкретная классификация: «Годовой грузооборот не более 5 млн.тонн.км/брутто и суммарное количество поездов в сутки – не более 8 пар грузовых и пассажирских».





Необходимо указать в ИДП (приложении №8 к ПТЭ) форму или формулировку приказа ДНЦ для возобновления движения поезда после срабатывания автотормозов по причинам, указанном в п.157 главы №9 Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава (утв. Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от "6-7" мая 2014 г. N 60)). (В п.78 приложения №6 ПТЭ, п.20 главы 4 приложения №2 и п.2 главы №1 ИДП о данных фактах вообще не слова не написано).

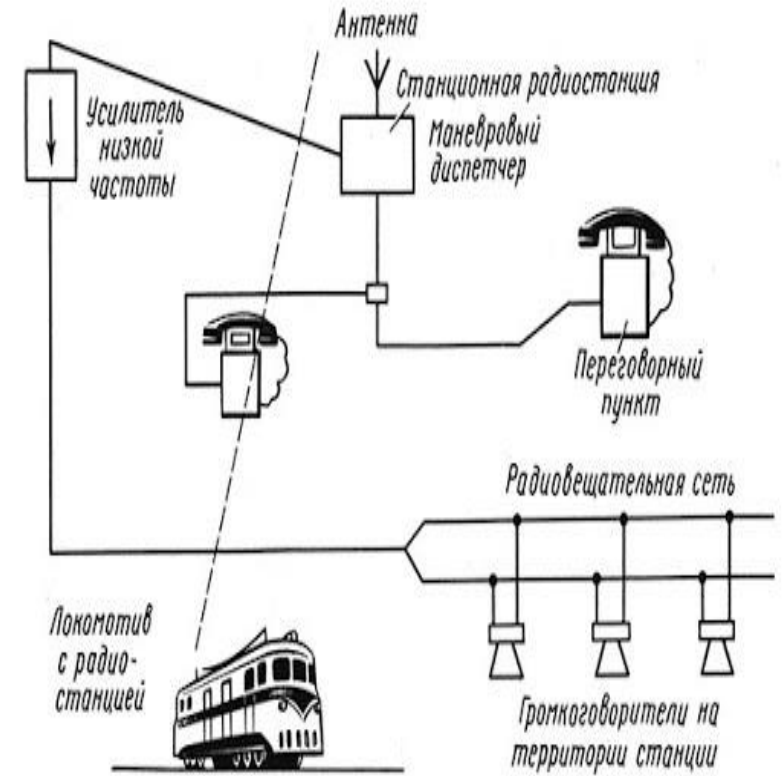
**В пункте 97 приложения №6 ПТЭ** указано, что после прицепки локомотива к составу поезда машинист обязан ознакомиться по натурному листу с составом грузового и грузопассажирского поезда, а также наличии открытого железнодорожного подвижного состава, но непонятно каким образом? Если по первой цифре «4» - платформы, тогда как быть с транспортерами – они идут под цифрой «3», также как и ХДВ (а если вагон ведомственный, под цифрой «5» то его идентификация вообще невозможна). Считаем, что данный подпункт необходимо откорректировать или данную фразу исключить из ПТЭ.

**В пункте 99 приложения №6 ПТЭ** указано, что при ведении поезда машинист должен иметь тормозные устройства всегда готовыми к действию, проверять их в пути следования, не допускать падения давления в главном резервуаре и в магистрали ниже установленных норм. Считаем, что данный подпункт необходимо откорректировать и фразу «В главном резервуаре» указать во множественном числе, так как весь подвижной состав, кроме паровозов, оборудован несколькими главными резервуарами.

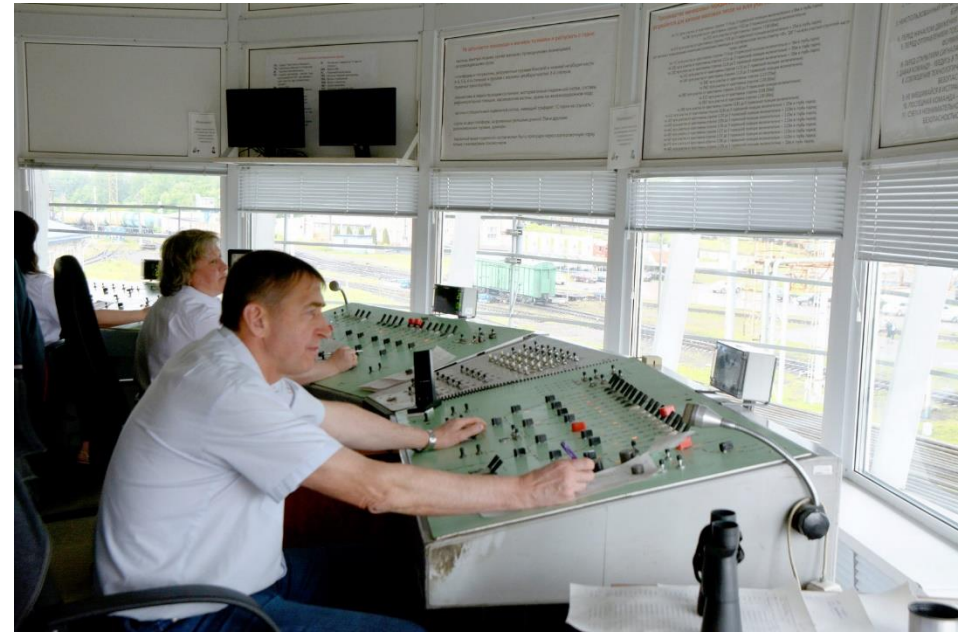


**В приложении №2 к ПТЭ (Техническая Эксплуатация Технологической Электросвязи) в пункте № 3 Станционная радиосвязь должна обеспечивать двустороннюю связь в границах железнодорожной станции, операторов сортировочных горок, диспетчеров маневровых железнодорожной станции, машинистов маневровых локомотивов и других работников, участвующих в приёме, отправлении, формировании и расформировании поездов и во всех маневровых передвижениях на железнодорожной станции.**

Предлагаем дополнить фразой чтобы действие станционной связи распространялось и за пределы границы станции на прилегающие к станции путям необщего пользования и примыканиям.



В приложение № 20 к ИДП (Регламент переговоров при поездной и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации) в регламенте переговоров ДСП станции, машинистов (ТЧМ) и составителя поездов при маневровой работе дополнить предложением, что при возникновении угрозы безопасности движения и необходимости экстренной остановки составитель поездов или ДСП должны передать по радиосвязи команду машинисту "**Экстренная остановка**", чтобы машинист мог применить все меры именно к экстренной остановке подвижного состава.





**В пункт 24 раздела IV абзац "Наружное освещение не должно влиять на отчетливую видимость сигнальных огней дополнить фразой: "...а также (и) ослеплять (во время движения (при движении)) машинистов локомотивов, моторвагонных поездов, специальных самоходных подвижных составов".**



Внести изменения в ПТЭ в части установки предельных параметров кольцевых выработок на поверхности катания в соответствии с инструкцией по осмотру, освидетельствованию, ремонту и формированию колесных пар локомотивов и моторвагонного подвижного состава железных дорог колеи 1520мм



**Внести изменения в приложение 5 пункт 14 ПТЭ «Кольцевые выработки на поверхности катания на расстоянии до 40 мм от наружного торца бандажа глубиной не более 2 мм шириной не более 15 мм, на других участках поверхности катания глубиной не более 1 мм и шириной не более 2 мм», в части установки предельных параметров кольцевых выработок на поверхности катания в соответствии с инструкцией по осмотру, освидетельствованию, ремонту и формированию колесных пар локомотивов и моторвагонного подвижного состава железных дорог колеи 1520мм, утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» №2631р. (в ПТЭ указано - кольцевые выработки на круге катания глубиной у основания гребня не 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 - не более 2 мм или шириной более 15 мм.**



Добавить изменения в определения:

Грузовые вагоны - вагоны, предназначенные для перевозки грузов, такие как крытые вагоны, полувагоны, платформы, вагоны-цистерны, вагоны бункерного типа, изотермические вагоны, зерновозы, контейнеровозы.

Исключить слово "зерновозы", являющиеся вагонами бункерного типа, которые уже указаны в определении.

Добавить "вагоны-термосы, вагоны-ледники, вагоны-дизель-электростанции, вагоны транспортёры. Изложить в таком виде:

Грузовые вагоны - вагоны, предназначенные для перевозки грузов, такие как крытые вагоны, полувагоны, платформы, вагоны-цистерны, вагоны бункерного типа, изотермические вагоны (вагоны-термосы, вагоны-ледники, вагоны-дизель-электростанции), контейнеровозы, вагоны-транспортёры.

Также можно исключить слово "изотермические вагоны", добавить "рефрижераторные вагоны". Изложить в таком виде: Грузовые вагоны - вагоны, предназначенные для перевозки грузов, такие как крытые вагоны, полувагоны, платформы, вагоны-цистерны, вагоны бункерного типа, рефрижераторные вагоны (изотермические вагоны, вагоны-термосы, вагоны-ледники, вагоны-дизель-электростанции), контейнеровозы, вагоны-транспортёры.

**В пункт 1 Приложения № 11** к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации необходимо внести дополнение в текстовую часть "Маневровая работа должна производиться в соответствии с технологическим процессом работы железнодорожной станции и по плану" в части "с технологическим процессом (карты) работы железнодорожной станции и по плану".

**Пояснение:** Технологический процесс разрабатывается на станциях - внеклассной, 1, 2, 3 класса; технологическая карта разрабатывается на станциях 4, 5 класса. То есть и технологический процесс и технологическая карта должны быть отражены.



**В приложение №2 пункт 6** внести дополнение в текстовую часть «в поездную диспетчерскую связь допускается включение только телефонов дежурных по железнодорожным станциям, диспетчеров маневровых, операторов железнодорожных станций станций, дежурных по эксплуатационным депо, подменных депо, энергодиспетчеров, диспетчеров хозяйства сигнализации, централизации и блокировки, старших сменных инженеров хозяйства связи и дополнить **«диспетчеров хозяйства пути»**.

**В приложение №7 глава 10 в пункт 105** отменить сигнал «Воздушная тревога», так как если остальные виды тревог ещё могут применяться, то сигнал воздушной тревоги актуален только во время ведения боевых действий.



**Включить в пункт 98 ИСИ** дополнительный пункт для подачи звукового сигнала бдительности, изложенный в пункте 152 главы №9 Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава (утв. Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от "6-7" мая 2014 г. N 60)). Если при следовании с поездом по месту, установленному для проверки действия автотормозов, машинист ведущего локомотива не выполнит проверку, то машинист второго локомотива обязан связаться с машинистом головного локомотива по радиосвязи и одновременно подать **сигнал бдительности** - требование произвести проверку.



## **Внести изменения в приложение № 5 пункт 10**

В абзац "Моторвагонные поезда оборудуются системой автоведения" дополнить фразой "(за исключением рельсовых автобусов)»).

*Так как заводом изготовителем рельсовых автобусов АО «МЕТРОВАГОНМАШ» оснащение данной системой не предусмотрено, соответствующий утвержденный ОАО «РЖД» проект оборудования рельсовых автобусов данной системой отсутствует.*



## В Приложении № 5, пункт 10

Абзац «Поездные локомотивы при обслуживании одним машинистом», а именно строки «Системой автоматического управления торможением поезда или комплексным локомотивным устройством безопасности, а также системой контроля бодрствования машиниста» дополнить фразой «или безопасным локомотивным объединенным комплексом (БЛОК)».

*Так как данный комплекс включает в себя все вышеуказанные системы.*





Добавить в раздел определения к термину специальный несамоходный подвижной состав фразу "имеющие автономный двигатель с тяговым приводом в рабочем режиме".



**В соответствии с требованиями пункта 50 приложения №11 к ИДП. При торможении вагонов на станционных железнодорожных путях запрещается устанавливать тормозные башмаки: **непосредственно перед рельсовым стыком (1м и менее) и на рельсовом стыке (если он не сварен);****

При этом конструктивная особенность башмакосбрасывателя предусматривает наличие рельсового стыка, через который при торможении юзом проходят тормозные башмаки.

Стыки башмакосбрасывателей на тормозных позициях не свариваются, поэтому считаем, что необходимо перефразировать пункт №50 в приложении №11 к ИДП, и вместо этого предусмотреть нормы содержания стыков башмакосбрасывателя.



### **ПТЭ. Приложение №6 к правилам пункт 75.**

Дежурный по железнодорожной станции (а на участках с диспетчерской централизацией - диспетчер поездам) перед отправлением поезда обязан:

убедиться в свободности перегона, а при автоматической блокировке - первого блок-участка;

**прекратить маневры с выходом на маршрут отправления поезда;**

### **ИДП. Приложение №9, Общие положения, пункт №1**

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)**

**Изменения утвержденные приказом Минтранса России от 30.03.2015 года №57 не внесены в пункт №75 приложение №6 ПТЭ.**

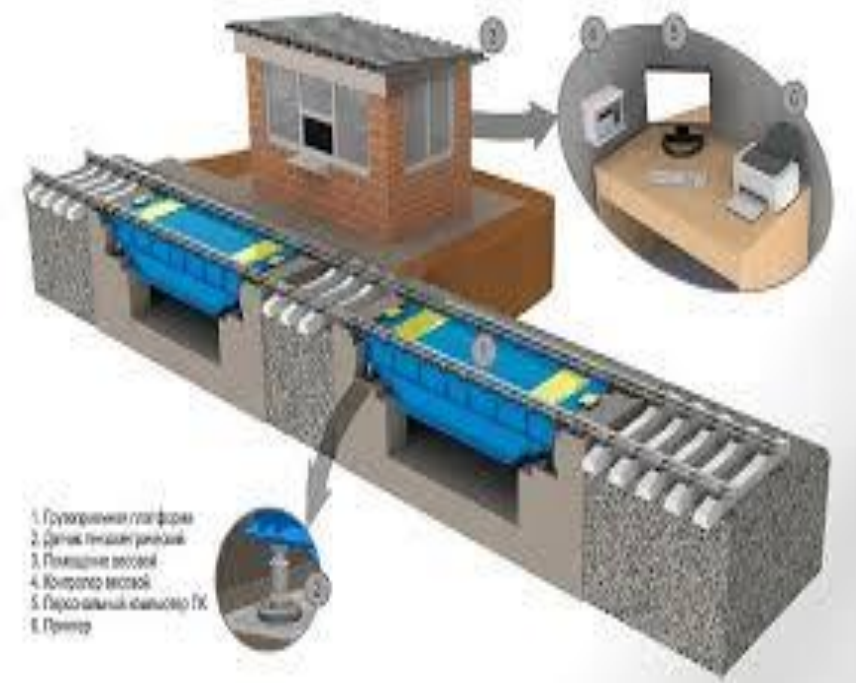
Пункт 15 раздела III дополнить, в части проведения аттестации работников, ответственных за погрузку, размещение, крепление грузов в вагонах, контейнерах и выгрузку грузов, предусматривающую проверку знаний правил перевозок жидких грузов наливом в вагонах – цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума и правил перевозки опасных грузов, а также требований ГОСТ 22235-2010 «Общие требования по обеспечению сохранности при производстве погрузочно-выгрузочных и маневровых работ». Необходимость включения перечисленных документов обусловлена тем, что часть грузоотправителей/грузополучателей осуществляет погрузку/выгрузку только опасных грузов, либо только жидких грузов в/из вагонов-цистерн, а Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах не регламентируют требования к проведению грузовых операций с такими грузами и вагонами, а также в них поверхностно освещен вопрос сохранности вагонного парка.

**Пункт 21** раздела III 2 абзац дополнить: Габаритные ворота в обязательном порядке должны устанавливаться на путях необщего пользования, где осуществляется погрузка лесных грузов, а также грузов, погрузка которых осуществляется на открытом подвижном составе с «шапкой», т.к. размещение указанных грузов наиболее подвержено риску нарушения установленных габаритов погрузки (основного, зонального), а инструментальный ручной контроль сопряжен с рисками нарушений охраны труда работников станций при работе на высоте.





**В пункт 32 раздела III дополнить:** Результаты взвешивания на вагонных весах, не принадлежащих перевозчику, заверенные печатью грузоотправителя, должны быть предоставлены работнику станции. В случае, если вагонные весы не принадлежат грузоотправителю, то дополнительно результаты взвешивания должны быть заверены печатью весовладельца. Данное требование необходимо в целях предупреждения случаев допуска на инфраструктуру ОАО «РЖД» вагонов, загруженных сверх его трафаретной грузоподъемности, поскольку у перевозчика отсутствует возможность проверки данных о массе груза на каждой станции приема груза к перевозке, а размещение ПКО, ПКБ, оснащенных взвешивающими рельсами, не позволяет своевременно выявить такие вагоны в пути следования.



**Пункт 33 раздела III** дополнить требованием об оснащении станций, где установлены взвешивающие рельсы (как правило, РТВ-Д), стационарными вагонными весами, обеспечивающими взвешивание вагонов в статическом режиме (в неподвижном состоянии на грузоприемной платформе) с целью осуществления контрольного взвешивания вагона, в соответствии с требованием п.6.15 распоряжения ОАО «РЖД» от 28.11.2017 г. № 2451р.



**Абзац 12 пункт 30 приложения № 5** переформулировать: О признании их годными под погрузку конкретного груза должна быть произведена запись в специальном журнале (основание – статья 20 ФЗ от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ «Устав ж.д. транспорта»).

**Пункт 22 раздела III** дополнить: «...техническому обслуживанию и коммерческому осмотру...», т.к. ПТЭ не устанавливают требований соответствия технического оснащения железнодорожной станции осуществляемым на ней конкретным операциям по коммерческой эксплуатации с соблюдением нормативов времени, качества и безопасных условий труда.

**В пункте 31 раздела III** термин «грузовые операции» заменить «операции, связанные с коммерческой эксплуатацией», «операции, связанные с коммерческой деятельностью железных дорог», так как на железнодорожных станциях имеются сооружения и устройства не только для чисто «грузовых» или погрузочно-разгрузочных операций, но и, например, для временного хранения грузов, вагонов с грузами, в том числе зоны таможенного хранения, которые должны обеспечивать сохранность грузов, а также места выполнения приёмо-сдаточных операций на местах общего пользования станций, которые должны обеспечивать безопасное выполнение этих операций. Учитывая переход на электронный документооборот между структурными подразделениями и в обслуживании клиентов, к операциям «по приёму к перевозке, сортировке и выдаче грузов» дополнить «...по информационному обеспечению и электронному документообороту».

**Пункт 34** раздела **III** дополнить еще одним требованием обеспечения возможности информационно-вычислительных системам: «информационный обмен с клиентами железных дорог, связанного с перевозками грузов и взаимными расчётами», учитывая переход на электронный документооборот между структурными подразделениями и в обслуживании клиентов.

**В пункте 10 приложения № 5** исключить условие о возможности эксплуатации вагонов, не оборудованных при изготовлении устройством, обеспечивающим автоматическую идентификацию бортового номера до проведения планового капитального ремонта. Данное условие действует уже более 5 лет, следовательно, у производителей вагонов имелись возможности решения данного вопроса. Кроме того, срок наступления планового капитального ремонта с момента изготовления вагона - 10 лет. Между тем, в условиях автоматизации процессов на сортировочных станциях практически отсутствуют (исключены из технологических процессов работы станций) операции натурального списывания составов по прибытии и сформированных составов перед отправлением. Работа основывается исключительно на информации из натуральных листов.



**Пункт 19 приложения № 5** привести в соответствие с пунктом 11.6 главы 1 Технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, утвержденных МПС России 27.05.2003 г. № ЦМ-943, в части установления нормы разницы по высоте между продольными осями автосцепок при формировании сцепа вагонов.

**Абзац 4 пункта 30 приложения № 6** читать в следующей редакции: вагоны с грузами, в перевозочных документах на которые имеется штампель «С горки не спускать», т.к. формулировка, приведенная в действующей редакции ПТЭ размыта. Кроме того, Правилами заполнения перевозочных документов на перевозку грузов ж.д. транспортом предусмотрена отдельная графа для проставления таких отметок, а сортировочный листок составляется на основании данных из перевозочных документов.

**Пункт 31 приложения № 6** дополнить фразой «сцепы универсальных грузовых вагонов (платформы, полувагоны), состоящие из трех и более вагонов, загруженными длинномерными грузами», поскольку данная группа вагонов представляет из себя по существу тот же транспортер сцепного типа.

## **Пункт 17 раздела II приложения № 10 (для пункта 1.7.3 ТРА абзац 2й)**

В подпункте перечисляются нецентрализованные стрелки, НЕ обслуживаемые дежурным стрелочного поста (переводятся другими работниками согласно пункту 20 приложения № 6 к Правилам)

Перенести данный абзац в описание пункта 1.7.4 ТРА

*Опечатка. Стрелки, НЕ обслуживаемые дежурным стрелочного поста указываются в пункте 1.7.4 ТРА, а не в 1.7.3*

## **Пункт 13 раздела II, приложения № 10 к ПТЭ, описание графы 2 пункта 1.3 ТРА, абзац 6**

Наименование железнодорожного пути необщего пользования, границы, место примыкания, дополнительные меры безопасности, длины железнодорожных путей (общая и по каждому собственнику) указываются на основании инструкций по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования. В случаях если железнодорожный путь необщего пользования по какой-либо причине не обслуживается (договор расторгнут, отсутствует владелец и т.д.), после его наименования в скобках указывается «железнодорожный путь необщего пользования не обслуживается».

Согласно наименованию в графе 2 указывается наименование организации, для которой предназначен путь необщего пользования

*Данный абзац к графе 2 противоречит наименованию граф пункта 1.3 ТРА Образца №1 и пункта 2 ТРА Образца №2*

## **Пункт 14 раздела II приложения № 10 к ПТЭ, абзац 8, первое предложение**

Порядок заезда и выезда железнодорожного подвижного состава на железнодорожные пути, переданные в ведение других подразделений и организаций владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования, кратко указывается в пункте 3.7 Образца 1 (пункте 27 Образца 2) ТРА станции.

Порядок согласования заезда маневрового локомотива в район и возвращения маневрового локомотива из района железнодорожного подвижного состава на железнодорожные пути, переданные в ведение других подразделений и организаций владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования, кратко указывается в пункте 3.7 Образца 1 (пункте 27 Образца 2) ТРА станции.

*Противоречит наименованию граф пункта 3.7 ТРА Образца №1*

**Пункт 17 раздела II приложения № 10 к ПТЭ, абзац 10,  
подпункт е)**

е) стрелки, сбрасывающие стрелки, сбрасывающие острия, колесосбрасывающие (сбрасывающие) башмаки, расположенные на железнодорожных путях необщего пользования, железнодорожных путях подразделений или организаций владельца инфраструктуры

е) стрелки, сбрасывающие стрелки, сбрасывающие острия, колесосбрасывающие (сбрасывающие) башмаки, расположенные на железнодорожных путях необщего пользования, железнодорожных путях подразделений или организаций владельца инфраструктуры, управление которых осуществляется с поста ДСП станции.

*Исключение расхождений с абзацем 3 пункта 17 приложения №10 ПТЭ*

## **Пункт 20 раздела II приложение № 10 к ПТЭ, заполнение графы 5**

В графе 5 указывается количество сортировочных железнодорожных путей.

В графе 5 указывается количество сортировочных (сортировочно - отправочных) железнодорожных путей.

*Специализация путей может быть и сортировочно-отправочные*



## **Пункт 51 раздела II приложения № 10 к ПТЭ, заполнение графы 4**

В графе 4 указывается каким способом машинисту передается разрешение для выезда маневрового состава на стрелки (показанием маневрового светофора, ручным сигналом дежурного стрелочного поста №\_\_\_\_\_, указанием ДСП станции, оператора поста централизации по радиосвязи).

В графе 4 указывается каким способом машинисту передается разрешение для выезда маневрового состава на стрелки (показанием маневрового светофора, ручным сигналом дежурного стрелочного поста №\_\_\_\_\_, сигналом составителя поездов, указанием ДСП станции, оператора поста централизации по радиосвязи).

*пункт 4 Приложения №11 ИДП*

## Пункт 5 Приложения 11 к ИДП (приложение № 8 к ПТЭ)

В данном пункте ИДП установлен порядок проезда маневрового светофора с запрещающим показанием или погасшим огнем при готовом маршруте по указанию ДСП станции, дежурного стрелочного поста или оператора поста централизации передаваемому ими машинисту маневрового локомотива лично по радиосвязи, двухсторонней парковой связи или через руководителя маневров

После слов « по указанию ДСП станции», добавить дежурного по сортировочной горке и после слов «ими машинисту» добавить «самоходного специального, моторвагонного подвижного состава», а далее по тексту.

*В пункте не указано, что проезд данного светофора может быть и по указанию дежурного по сортировочной горке. Согласно данного пункта указания передаются только машинисту маневрового локомотива, но маневры могут производиться с поездным локомотивом, самоходным специальным подвижным и моторвагонным подвижным составом*

## Пункты 30, 31 Приложения 11 к ИДП (приложение № 8 к ПТЭ)

В пунктах 30, 31 Приложения 11 ИДП указано, что «стоящие на станционных железнодорожных путях без локомотива составы поездов, вагоны и специальный железнодорожный подвижной состав должны быть надежно закреплены от ухода ...» и «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 ...». Аналогично, в пункте 32 указано, что «Стоящие на станционных железнодорожных путях, а так же на железнодорожных путях необщего пользования без локомотива составы поездов, вагоны и специальный подвижной состав должны быть надежно закреплены от ухода ...».

Внести необходимые изменения в указанные пункты ИДП и ПТЭ: «составы поездов без локомотива либо с локомотивом без локомотивной бригады»

*Из вышеуказанных пунктов следует, что стоящий на станционном пути состав поезда с локомотивом, но без локомотивной бригады (локомотив недействующий) закреплять от ухода не требуется. Такие ситуации возникают на станциях при смене локомотивной бригады в транзитном поезде.*

## Пункт 28 Приложения № 1 к ПТЭ

В пункте указано, что «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 подвижного состава на железнодорожную станцию или перегон должны иметь соответствующие устройства: предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие острия или сбрасывающие стрелки».

Внести соответствующее дополнение в этот пункт ПТЭ, в части необходимости наличия сбрасывающих устройств в местах примыкания станционных погрузочно-выгрузочных путей к главным и приемо-отправочным путям.

*Имеется риск ухода вагонов со станционных погрузочно-выгрузочных путей (места общего пользования), причем на данных путях систематически меняются грузополучатели, грузоотправители и имеются случаи передвижения вагонов вручную, что повышает риск.*

## Пункт 43 Приложения № 6 к ПТЭ

В пункте указано о постановке порожних вагонов в последнюю треть состава тяжеловесных и длинносоставных поездов

Указать о постановке порожних и легковесных (с нагрузкой на ось менее 10 тонн) вагонов в последнюю треть состава

*Исключение рисков выдавливание вагона из состава поезда. Например платформа с порожними контейнерами, является груженой, но нагрузка на ось может составлять меньше чем у порожнего полувагона (цистерны)*

## Пункт 27 Приложение № 3 к ПТЭ

В пункте указано, что устройства электрической централизации должны обеспечивать «закрытие светофора при потере контроля стрелки, взрезе стрелки ...».

Устройства электрической централизации должны обеспечивать «контроль взреза стрелки с одновременным закрытием светофора, ограждающего данный маршрут ...».

*В соответствии с данным пунктом работники СЦБ имеют право исключить ДСП контроль взреза стрелки (звуковой и видимый), то есть исключить срабатывание звонка и соответствующей визуальной индикации на пульте управления. В этом случае ДСП не сможет выполнить алгоритм действий указанный в пункте 8 Приложения 8 ИДП в части остановки движущего поезда (маневрового состава) при потере контроля положения централизованной стрелки на пульте управления под проходящим поездом (маневровым составом), поскольку его внимание не привлечет срабатывание звукового сигнала.*



## Пункт 72 Приложения № 6 к ПТЭ

В пункте указана категория поездов «военского людского»

В пункте 72 Приложения № 6 к ПТЭ записать «людского»

*Не соответствует пункту 39 Приложения № 10 к ПТЭ, данная категория поездов не указана, только «людской».*

**Пункт 129** дополнить абзацем следующего содержания «  
При вводе в действие и в процессе текущей эксплуатации  
микропроцессорных устройств железнодорожной  
автоматики и телемеханики Инструкции о порядке  
пользования этими устройствами должны составляться и  
актуализироваться разработчиками данных  
микропроцессорных устройств.

Дополнить п.п.9 раздел 2 определением полезной длины сортировочного пути, которая ограничивается окончанием парковой тормозной позиции (1 замедлителя) и предельным столбиком в выходной горловине сортировочного парка.

Определить требования, предъявляемые к устройствам УКСПС и КТСМ, за исключением требования по обеспечению контроля подвижного состава средствами КТСМ в обоих направлениях (данное требование указывать нецелесообразно).

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).

*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 изготовлением, техническим обслуживанием и ремонтом инфраструктуры железнодорожного транспорта и железнодорожного подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте, охраной объектов железнодорожного транспорта и грузов, и их работниками (далее-работники железнодорожного транспорта).*

Пункт 10 дополнить термином **отказ**.

**отказ:** событие, заключающееся в нарушении работоспособного состояния объекта



## **Пункт 21 Приложения 5**

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.

*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, а также на использование системами жизнеобеспечения.*

## **Пункт 24 Приложения 5**

Не допускается выпускать локомотивы, моторвагонный железнодорожный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав, если имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

*Не допускается выдавать в эксплуатацию локомотивы, моторвагонный железнодорожный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав, если имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:*

## Пункт 14 Приложения 5

При скоростях движения до 120 км/ч:

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 (горнопрудных предприятий) – менее 22 мм;

*При скоростях движения до 120 км/ч:*

*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 (горнопрудных предприятий) – менее 22 мм. У подвижного состава, конструкция которого предусматривает использование колесных пар с иными параметрами гребней, толщина гребней должна соответствовать требованиям соответствующих руководств по эксплуатации заводов-изготовителей (при новом подвижном составе) или ремонтных руководств (при подвижном составе, снятом с производства).*

## **Пункт 96 Приложения 6**

- знать конструкцию локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава, на котором должна осуществляться его работа в соответствии с установленными квалификационными требованиями, профиль обслуживаемого участка, расположение на нем постоянных сигналов, сигнальных указателей и знаков и их назначения, а также места расположения железнодорожных переездов на обслуживаемом участке, иметь расписание движения поездов на обслуживаемом им участке
- *знать конструкцию и уметь устранять основные неисправности локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава, на котором должна осуществляться его работа в соответствии с установленными квалификационными требованиями, профиль обслуживаемого участка, расположение на нем постоянных сигналов, сигнальных указателей и знаков и их назначения, а также места расположения железнодорожных переездов на обслуживаемом участке, иметь расписание движения поездов на обслуживаемом им участке*

- В общих положениях Правил предлагается включить ответственность изготовителей инфраструктуры, подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте.
- В связи с использованием в Правилах термина отказ предлагается включить в применяемую терминологию определение отказа из теории надежности.
- В связи с питанием в ряде пассажирских поездов систем жизнеобеспечения (кондиционирование, электрические цепи) от высоковольтной магистрали отопления поезда предлагается дополнить пункт соответствующей формулировкой.
- В связи с необходимостью периодического устранения неисправностей машинистом в пути следования для своевременного освобождения перегона и снижения рисков возникновения аварийных ситуаций, связанных остановкой поезда на перегоне по причине неисправности локомотива, предлагается дополнить требования к квалификации машиниста соответствующей формулировкой.

- Словосочетание «не допускается выпускать» предлагается заменить словосочетанием «не допускается выдавать в эксплуатацию». Формулировка «не допускается выпускать» является законченной по смыслу и однозначной, в то время как периодически требуется отправка локомотива из депо, не специализирующееся в ремонте данной серии, в профильное депо, то есть произвести пересылку в недействующем состоянии. Формулировка «не допускается выдавать в эксплуатацию» имеет конечный смысл о запрете эксплуатации неисправной подвижной единицы.
- Как пример, на локомотиве серии ЧС2 в/и для лучшего вписывания в кривую 2-ая и 5-ая колесные пары имеют параметр толщины гребня 21 – 23 мм, что противоречит действующим ПТЭ РФ, но обосновано конструкторской документацией локомотива.



Приложение 11 ИДП п.5 абзац «При невозможности приготовления такого маршрута ДСП станции обязан предупредить машиниста о том, на какой железнодорожный путь или до какого светофора будет приготовлена часть маршрута» необходимо убрать в целях предупреждения проезда маневровых светофоров с запрещающим показателем. Не приготовлен маршрут, маневровый локомотив должен стоять.

- внести дополнения (изменения) в Общие положения, раздела 3 общие обязанности работников железнодорожного транспорта, пункт 14, право доступа на локомотивы, в кабины управления мотор-вагонными 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, в том числе работники, выполняющие работы по договорам гражданско- правового характера. Иные лица на указанные в настоящем пункте объекты не допускаются.

- дополнить пункт 96 Приложение 6 «Машинист обязан» - повышать свою квалификацию и технические знания, профессиональное мастерство по вопросам вождения поездов, выполнения маневровой работы, технического обслуживания ЛОКОМОТИВОВ.

Также в пункте 96 добавить «Помощник машиниста локомотива обязан».



При ведении поезда и выполнении маневровой работы запрещается производить фото и видеосъемку, пользоваться мобильной связью, аудио и видеоплеерами, мобильными персональными компьютерами и другими устройствами, отвлекающими от выполнения своих должностных обязанностей.



В раздел II «Основные определения» включить понятия «Автосцепное устройство» и «Безззорное сцепное устройство»

Данные понятия в редакции Приказов Минтранса России от 04.06.12 г. №162, от 30.03.2015 №57, от 09.11.2015 г. №382, от 03.06.2016 г. №145, от 01.09.2016 г. №257 отсутствуют, а требования к автосцепке изложены в пункте 19 Приложения 5 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации.

В Приложение 5 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации внести требования, предъявляемые к безззорному сцепному устройству. В настоящей редакции Правил данные требования отсутствуют.







**СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!**