



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

25 сентября 2025 г.



350

Об утверждении Правил технической эксплуатации высокоскоростного
железнодорожного транспорта

В соответствии с пунктом 1² статьи 17 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и абзацем первым пункта 1 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395, п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить прилагаемые Правила технической эксплуатации высокоскоростного железнодорожного транспорта.

2. Настоящий приказ вступает в силу с 1 марта 2027 г. и действует до 1 марта 2033 г.

Министр

А.С. Никитин

ПРАВИЛА технической эксплуатации высокоскоростного железнодорожного транспорта

I. Общие положения

1. Настоящие Правила устанавливают:

порядок организации движения высокоскоростных пассажирских поездов¹ на инфраструктуре высокоскоростного железнодорожного транспорта² (далее – инфраструктура ВСМ), а также поездов, состоящих из железнодорожного подвижного состава³, необходимого для обеспечения ремонта, содержания и функционирования инфраструктуры ВСМ (далее – поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ);

требования к технической эксплуатации сооружений и устройств инфраструктуры ВСМ;

требования к технической эксплуатации высокоскоростного железнодорожного подвижного состава⁴, в том числе локомотивов⁵, пассажирских вагонов⁶, мотор-вагонного подвижного состава⁷, с конструкционной скоростью⁸ более 200 км/ч, а также железнодорожного подвижного состава, необходимого для обеспечения ремонта, содержания и функционирования инфраструктуры ВСМ (далее – подвижной состав для обслуживания инфраструктуры ВСМ).

Действие настоящих Правил не распространяется на входящие в состав электроэнергетической системы объекты электросетевого хозяйства, относящиеся к инфраструктуре ВСМ.

При организации и осуществлении эксплуатации объектов электросетевого хозяйства инфраструктуры ВСМ должны соблюдаться требования Правил технической эксплуатации электрических станций и сетей Российской Федерации,

¹ Абзац тридцать пятый статьи 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – Устав железнодорожного транспорта).

² Абзацы девятнадцатый и двадцатый пункта 1 статьи 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (далее – Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»).

³ Абзац седьмой пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

⁴ Абзац двадцать первый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

⁵ Подпункт 3.2.4 пункта 3.2 раздела 3 ГОСТ 34056-2017 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Состав подвижной. Термины и определения», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 31 марта 2017 г. № 231-ст (М.: «Стандартинформ», 2017) (далее – ГОСТ 34056-2017).

⁶ Подпункт 3.3.6 пункта 3.3 раздела 3 ГОСТ 34056-2017.

⁷ Подпункт 3.2.15 пункта 3.2 раздела 3 ГОСТ 34056-2017.

⁸ Подпункт 3.2.42 пункта 3.2 раздела 3 ГОСТ 34056-2017.

утвержденных приказом Министерства энергетики Российской Федерации от 4 октября 2022 г. № 1070⁹ (далее – Правила технической эксплуатации электрических станций и сетей).

2. На участках инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования¹⁰ со скоростью движения поездов от 200 до 250 км/ч включительно эксплуатация инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожных путей необщего пользования должна осуществляться в соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2022 г. № 250¹¹ (далее – Правила технической эксплуатации железных дорог).

3. На высокоскоростном железнодорожном транспорте должны выполняться требования к видимым и звуковым сигналам высокоскоростного железнодорожного транспорта, типы сигнальных приборов для передачи сигналов содержащиеся в Инструкции по сигнализации на высокоскоростном железнодорожном транспорте, приведенной в приложении № 1 к настоящим Правилам (далее – Инструкция № 1).

4. На высокоскоростном железнодорожном транспорте должны выполняться правила приема, отправления и пропуска высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ, выполнения маневровой работы и закрепления высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ, порядок назначения высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ и выполнения поездной и маневровой работы, содержащиеся в Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на высокоскоростном железнодорожном транспорте, приведенной в приложении № 2 к настоящим Правилам (далее – Инструкция № 2).

5. Работники, осуществляющие техническую эксплуатацию высокоскоростного железнодорожного транспорта (далее – работники высокоскоростного железнодорожного транспорта), должны:

а) обеспечивать при исполнении своих должностных обязанностей безопасность движения и эксплуатации¹² железнодорожного транспорта на инфраструктуре ВСМ в соответствии с настоящими Правилами;

б) при обнаружении неисправностей сооружений и устройств инфраструктуры ВСМ, высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения железнодорожного транспорта, а также

⁹ Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 6 декабря 2022 г., регистрационный № 71384; с изменениями, внесенными приказами Министерства энергетики Российской Федерации от 29 ноября 2024 г. № 2321 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 28 декабря 2024 г., регистрационный № 80844) и от 9 декабря 2024 г. № 2398 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 28 декабря 2024 г., регистрационный № 80837).

¹⁰ Абзац третий статьи 2 Устава железнодорожного транспорта.

¹¹ Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 20 июля 2022 г., регистрационный № 69324. В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2022 г. № 250 данный акт действует шесть лет со дня его вступления в силу.

¹² Абзац тринадцатый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

при выявлении высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ, следующего без установленных поездных сигналов на высокоскоростном железнодорожном подвижном составе или подвижном составе для обслуживания инфраструктуры ВСМ, предусмотренных пунктом 24 Инструкции № 1, принять меры для обеспечения остановки данного поезда, устранения указанных неисправностей и (или) их ограждения и сообщить диспетчеру поезвному¹³ или дежурному по железнодорожной станции¹⁴ об обнаруженных неисправностях и (или) высокоскоростном пассажирском поезде или поезде для обслуживания инфраструктуры ВСМ, следующем без поездных сигналов;

в) незамедлительно сообщить работодателю либо непосредственному руководителю о возникновении ситуации, представляющей угрозу жизни и здоровью людей, сохранности имущества работодателя (в том числе имущества третьих лиц, находящегося у работодателя, если работодатель несет ответственность за сохранность этого имущества)¹⁵;

г) осуществлять при исполнении своих должностных обязанностей управление высокоскоростным железнодорожным подвижным составом или подвижным составом для обслуживания инфраструктуры ВСМ, сооружениями и устройствами инфраструктуры ВСМ, в том числе железнодорожными стрелками¹⁶ (далее – стрелки), железнодорожными светофорами¹⁷ (далее – светофор), в соответствии с настоящими Правилами.

6. Работники высокоскоростного железнодорожного транспорта не должны находиться в кабине машиниста¹⁸, осуществлять управление стрелками, светофорами, сооружениями и устройствами инфраструктуры ВСМ в случае, если их нахождение в кабине машиниста и осуществление указанных действий не связаны с исполнением их должностных обязанностей.

II. Требования к технической эксплуатации сооружений и устройств инфраструктуры ВСМ

7. Владелец инфраструктуры ВСМ¹⁹ при технической эксплуатации

¹³ Абзац пятый подраздела «Должности» раздела II перечня работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2020 г. № 2349 (далее – перечень работ).

¹⁴ Абзац четвертый подраздела «Должности» раздела II перечня работ.

¹⁵ Абзац восьмой части второй статьи 21 Трудового кодекса Российской Федерации.

¹⁶ Подпункт 2.7.36 пункта 2.7 раздела 2 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 24 сентября 2019 г. № 748-ст (М.: «Стандартинформ», 2019) (далее – ГОСТ 34530-2019).

¹⁷ Подпункт 2.9.9 пункта 2.9 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

¹⁸ Абзац двадцать первый 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, вступившим в силу для Российской Федерации 1 сентября 2011 г. (далее – ТР ТС 002/2011). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с пунктом 2 статьи 99 и абзацем шестым пункта 2 статьи 101 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированного Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» и вступившего в силу для Российской Федерации 1 января 2015 г.

¹⁹ Абзац десятый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

сооружений и устройств инфраструктуры ВСМ должен:

а) осуществлять техническое содержание²⁰, включая проведение осмотров и проверок, всех элементов железнодорожного пути, железнодорожных устройств электроснабжения²¹, железнодорожной автоматики и телемеханики²², железнодорожной электросвязи²³, станционных зданий, сооружений и устройств²⁴ инфраструктуры ВСМ в соответствии с эксплуатационной²⁵, ремонтной²⁶ и (или) проектной документацией²⁷;

б) установить периодичность, порядок проведения и оформления осмотров и проверок всех элементов железнодорожного пути, железнодорожных устройств электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной электросвязи, станционных зданий, сооружений и устройств инфраструктуры ВСМ в соответствии с эксплуатационной и (или) ремонтной документацией;

в) обеспечивать непрерывный мониторинг состояния сооружений и устройств инфраструктуры ВСМ;

г) обеспечивать соответствие сооружений и устройств инфраструктуры ВСМ габариту приближения строений²⁸;

д) обеспечивать соблюдение следующих расстояний между осями железнодорожных путей²⁹:

между главными путями³⁰ на прямых участках железнодорожных перегонов³¹ и железнодорожных станций³² при скорости движения более 250 км/ч – не менее 5000 мм;

между главными путями инфраструктуры ВСМ и смежными путями инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, не оборудованными сплошным ограждением между ними, – не менее 10000 мм;

между главными путями инфраструктуры ВСМ и смежными путями инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оборудованными сплошным ограждением между ними, исключаящим допуск

²⁰ Пункт 30 раздела 2 ГОСТ 32192-2013 «Межгосударственный стандарт. Надежность в железнодорожной технике. Основные понятия. Термины и определения», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и мониторингу от 30 декабря 2013 г. № 2420-ст (М.: «Стандартинформ», 2016).

²¹ Абзац девятнадцатый пункта 4 ТР ТС 002/2011.

²² Абзац шестнадцатый пункта 4 ТР ТС 002/2011.

²³ Абзац восемнадцатый пункта 4 ТР ТС 002/2011.

²⁴ Абзац пятидесятый пункта 4 ТР ТС 002/2011.

²⁵ Абзац шестьдесят первый пункта 4 ТР ТС 002/2011.

²⁶ Абзац сорок пятый пункта 4 ТР ТС 002/2011.

²⁷ Часть 2 статьи 48 Градостроительного кодекса Российской Федерации.

²⁸ Абзац двенадцатый пункта 4 ТР ТС 002/2011.

²⁹ Подпункт 2.7.31 пункта 2.7 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

³⁰ Подпункт 2.7.4 пункта 2.7 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

³¹ Подпункт 2.7.49 пункта 2.7 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

³² Абзац одиннадцатый пункта 4 Технического регламента Таможенного союза «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710, вступившим в силу для Российской Федерации 1 сентября 2011 г. (далее – ТР ТС 003/2011). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с пунктом 2 статьи 99 и абзацем шестым пункта 2 статьи 101 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированного Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» и вступившего в силу для Российской Федерации 1 января 2015 г.

на эти участки людей, – не менее 5300 мм;

между главным путем и смежным с ним приемо-отправочным путем³³ инфраструктуры ВСМ – не менее 5300 мм;

между смежными приемо-отправочными путями инфраструктуры ВСМ – не менее 5300 мм;

е) обеспечивать соблюдение следующих расстояний от оси железнодорожного пути и от уровня головок рельсов³⁴ для пассажирских платформ:

по высоте от уровня головок рельсов – от 1250 до 1300 мм включительно;

по горизонтали от оси железнодорожного пути – от 1895 до 1950 мм включительно;

ж) осуществлять оборудование пассажирских платформ, расположенных у железнодорожных путей, по которым пропускаются поезда со скоростью более 200 км/ч, защитными ограждениями пассажиров от воздушного удара на расстоянии не менее 2 м от края пассажирской платформы;

з) устранять неисправности рельсовых соединителей, элементов обратной тяговой сети, ржавчину, обледенение, напрессовку снега, запесочивание, налипание битума, мазута и иных веществ, снижающих надежность³⁵ фиксации занятости участков железнодорожного пути высокоскоростным железнодорожным подвижным составом или подвижным составом для обслуживания инфраструктуры ВСМ, на поверхности катания головок рельсов и элементов стрелочных переводов³⁶;

и) выполнять регулировку аппаратуры рельсовых цепей³⁷ способом, обеспечивающим работу электрических рельсовых цепей по фиксации занятости участков железнодорожного пути высокоскоростным железнодорожным подвижным составом или подвижным составом для обслуживания инфраструктуры ВСМ;

к) обеспечивать защиту сооружений и устройств систем тягового электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной электросвязи инфраструктуры ВСМ от влияния токов тягового электроснабжения;

л) информировать пассажиров и пользователей услугами высокоскоростного железнодорожного транспорта на отдельных пунктах и железнодорожных вокзалах инфраструктуры ВСМ о прибытии (отправлении) высокоскоростного пассажирского поезда, а также оповещать работников, осуществляющих техническую эксплуатацию высокоскоростного железнодорожного транспорта, задействованных в работах на железнодорожных путях, о приближении движущегося высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ.

³³ Подпункт 2.7.13 пункта 2.7 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

³⁴ Пункт 64 раздела 4 ГОСТ Р 50542-93 «Государственный стандарт Российской Федерации. Изделия из черных металлов для верхнего строения рельсовых путей. Термины и определения», утвержденного и введенного в действие постановлением Государственного комитета Российской Федерации по стандартизации и метрологии от 30 марта 1993 г. № 97 (М.: «Стандартинформ», 2006) (далее – ГОСТ Р 50542-93).

³⁵ Пункт 5 раздела 3 ГОСТ Р 27.102-2021 «Национальный стандарт Российской Федерации. Надежность в технике. Надежность объекта. Термины и определения», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 8 октября 2021 г. № 1104-ст (М.: ФГБУ «РСТ», 2021) (далее – ГОСТ Р 27.102-2021).

³⁶ Подпункт 2.7.35 пункта 2.7 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

³⁷ Подпункт 2.9.13 пункта 2.9 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

III. Требования к технической эксплуатации сооружений и устройств путевого хозяйства высокоскоростного железнодорожного транспорта

8. Владелец инфраструктуры ВСМ в целях технической эксплуатации сооружений и устройств путевого хозяйства высокоскоростного железнодорожного транспорта должен соблюдать следующие условия:

а) значение величины отклонения от номинального размера ширины рельсовой колеи³⁸, составляющего 1520 мм, на стрелочных переводах, прямых и кривых участках железнодорожного пути инфраструктуры ВСМ должно составлять не более 3 мм по сужению, не более 5 мм по уширению, уклон отвода ширины рельсовой колеи – не более 1 мм на участке железнодорожного пути длиной 1,5 м;

б) значение величины отклонения уровня головки рельса каждой из рельсовых нитей железнодорожного пути от номинального значения, установленного проектной документацией, должно составлять не более 6 мм на прямых участках железнодорожного пути;

в) значение величины перекоса одного рельса относительно другого в рельсовой колее должно составлять не более 5 мм на прямых участках железнодорожного пути длиной от 10 до 40 м;

г) неровности железнодорожного пути на участке длиной от 70 до 200 м не должны иметь геометрические размеры, которые приводят к ускорению высокоскоростного железнодорожного подвижного состава более $0,15 \text{ м/с}^2$ (поперечное), более $0,25 \text{ м/с}^2$ (вертикальное);

д) значение величины уклона рельсов внутрь рельсовой колеи по отношению к верхней плоскости подрельсовой площадки шпал (опорных площадок плит безбалластного верхнего строения железнодорожного пути³⁹) должно составлять от 1/18 до 1/22 включительно;

е) непогашенное ускорение⁴⁰ (поперечное) движения высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ на буксе⁴¹ при опрокидывании наружу горизонтальной кривой⁴² должно составлять:

не более $0,4 \text{ м/с}^2$ – при скорости движения высокоскоростного железнодорожного подвижного состава более 360 до 400 км/ч включительно;

не более $0,5 \text{ м/с}^2$ – при скорости движения высокоскоростного железнодорожного подвижного состава более 280 до 360 км/ч включительно;

³⁸ Подпункт 2.7.29 пункта 2.7 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

³⁹ Подпункт 2.7.23 пункта 2.7 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

⁴⁰ Пункт 3.14 раздела 3 ГОСТ 34759-2021 «Межгосударственный стандарт. Железнодорожный подвижной состав. Нормы допустимого воздействия на железнодорожный путь и методы испытаний», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 6 октября 2021 г. № 1068-ст (М.: ФГБУ «РСТ», 2021).

⁴¹ Пункт 3.4 раздела 3 ГОСТ 34385-2018 «Межгосударственный стандарт. Буксы и адаптеры для колесных пар тележек грузовых вагонов. Общие технические условия», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 24 мая 2018 г. № 275-ст (М.: «Стандартинформ», 2018).

⁴² Пункт 3.5 раздела 3 ГОСТ 32700-2020 «Межгосударственный стандарт. Железнодорожный подвижной состав. Методы контроля сцепляемости», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 24 марта 2020 г. № 149-ст (М.: «Стандартинформ», 2020).

не более $0,6 \text{ м/с}^2$ – при скорости движения высокоскоростного железнодорожного подвижного состава более 250 до 280 км/ч включительно;

не более $0,7 \text{ м/с}^2$ – при скорости движения высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ 250 км/ч и менее;

ж) норма отрицательного непогашенного ускорения (поперечного) на буксе колеса высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ должна составлять не менее $-0,3 \text{ м/с}^2$;

з) скорость нарастания непогашенного ускорения движения высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ в пределах переходного радиуса горизонтальной кривой железнодорожного пути должна составлять не более $0,4 \text{ м/с}^3$;

и) наибольшее возвышение наружного рельса железнодорожного пути по отношению к внутреннему рельсу железнодорожного пути в горизонтальных кривых должно составлять не более 150 мм, на стрелочных переводах – должно соответствовать эксплуатационной документации (при наличии указанных требований);

к) расстояние между отведенным острием стрелочного перевода⁴³ и рамным рельсом⁴⁴, а также разность ширины рельсовой колеи и ширины желоба между острием стрелочного перевода и рамным рельсом в конце строжки острья стрелочного перевода должны соответствовать требованиям пункта 52 Правил технической эксплуатации железных дорог;

л) значение величины вертикального и бокового износа рамных рельсов, остриев стрелочных переводов, усовиков⁴⁵ и подвижных сердечников стрелочных крестовин⁴⁶, рельсов соединительной части должно составлять не более 4 мм;

м) глубина выкрашивания от острия остриев стрелочных переводов и подвижных сердечников стрелочных крестовин до первой рабочей тяги должна составлять не более 2 мм в глубину на расстоянии менее 100 мм;

н) уровень поверхности балластной призмы⁴⁷ должен быть ниже подошвы рельса не менее чем на 40 мм;

о) ширина плеча балластной призмы, независимо от плана линии, должна составлять не менее 500 мм;

п) значение величины уклона откосов балластной призмы должно быть не более 1:1,75;

⁴³ Пункт 3.8 раздела 3 ГОСТ 33722-2016 «Межгосударственный стандарт. Острия стрелочных переводов. Общие технические условия», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 19 сентября 2016 г. № 1154-ст (М.: «Стандартинформ», 2016).

⁴⁴ Пункт 23 раздела 2 ГОСТ Р 50542-93.

⁴⁵ Пункт 9 раздела 2 ГОСТ Р 50542-93.

⁴⁶ Пункт 36 раздела 3 ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 27 ноября 2009 г. № 523-ст (М.: «Стандартинформ», 2010) (далее – ГОСТ Р 53431-2009).

⁴⁷ Подпункт 2.7.27 пункта 2.7 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

р) стрелочные переводы должны быть оборудованы отбойными устройствами, установленными перед острьями стрелочных переводов;

с) стыки рельсов при замене на главных путях рельсов, рельсовых плетей и стрелочных переводов (кроме внутрестрелочных изолирующих стыков по отклонению стрелочного перевода) должны быть соединены сваркой;

т) предельные столбики должны размещаться посередине междупутья в месте, где расстояние между осями сходящихся железнодорожных путей составляет не менее 4100 мм;

у) посекционное заземление металлической арматуры плит безбалластного основания верхнего строения железнодорожного пути должно соответствовать схеме заземления.

9. Владелец инфраструктуры ВСМ в случае отклонения значений от указанных в пункте 8 настоящих Правил должен обеспечивать приведение технического состояния⁴⁸ железнодорожного пути к номинальным значениям, установленным проектной и конструкторской документацией, и устанавливать скорость движения высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ, обеспечивающую безопасность его движения.

10. Владелец инфраструктуры ВСМ должен обеспечивать прекращение движения высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ по участку железнодорожного пути с неисправными сооружениями и устройствами инфраструктуры ВСМ в следующих случаях:

а) при обнаружении в процессе измерения взаимного положения острий стрелочных переводов и рамных рельсов просвета между наклонной гранью шаблона и головкой рамного рельса стрелочного перевода (движение высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ прекращается в направлении от рамного рельса к стрелочной крестовине);

б) при зазоре между подошвой острия стрелочного перевода, подвижного сердечника стрелочной крестовины и подкладкой с подушкой (стрелочным башмаком)⁴⁹ более 2 мм на двух и более брусках или опорных площадках плит при безбалластной конструкции верхнего строения железнодорожного пути в пределах участка прилегания к рамному рельсу (усовику);

в) при наличии зазора между рабочей гранью упорных накладок и шейкой острия стрелочного перевода (подвижного сердечника стрелочной крестовины) более 10 мм на двух и более накладках;

г) при понижении наружного рельса железнодорожного пути по отношению к внутреннему на закрестовинных и переводных кривых стрелочных переводах;

д) при значении величины зазора между корпусом полого металлического бруса и элементами переводного механизма стрелочного перевода менее 10 мм;

е) при выкрашивании острия стрелочного перевода или подвижного

⁴⁸ Пункт 22 раздела 3 ГОСТ Р 27.102-2021.

⁴⁹ Пункт 3.35 раздела 3 ГОСТ 33535-2015 «Межгосударственный стандарт. Соединения и пересечения железнодорожных путей. Технические условия», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 29 октября 2015 г. № 1663-ст (М.: «Стандартинформ», 2016).

сердечника стрелочной крестовины, при котором создается опасность накатывания на него гребня колеса, а также выкрашивании остряка стрелочного перевода или подвижного сердечника стрелочной крестовины длиной не менее 100 мм;

ж) при неисправности замыкателя⁵⁰, препятствующей запиранию остряков стрелочного перевода или подвижного сердечника стрелочной крестовины с фиксацией контроля положения стрелки;

з) при отклонении параметров железнодорожного пути от указанных в пунктах 45, 47, 48, 51 – 53, 67, 68 Правил технической эксплуатации железных дорог.

11. Пропуск высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ по железнодорожному пути, имеющему дефектные рельсы⁵¹, и по стрелочным переводам, имеющим дефекты металлических частей, а также при изломе рельса должен осуществляться в соответствии с пунктом 54 Правил технической эксплуатации железных дорог.

IV. Требования к технической эксплуатации железнодорожных устройств электроснабжения высокоскоростного железнодорожного транспорта

12. Владелец инфраструктуры ВСМ в целях технической эксплуатации железнодорожных устройств электроснабжения инфраструктуры ВСМ должен обеспечивать:

а) электроснабжение высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ для движения высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ с массой, скоростью и интервалами между ними в соответствии с графиком движения железнодорожных поездов⁵²;

б) поддержание автономных резервных источников питания устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожных устройств электросвязи и вычислительной техники инфраструктуры ВСМ, необходимость наличия которых предусмотрена категорией надежности объектов ВСМ по условиям их электроснабжения, в состоянии готовности к использованию при возможных перерывах электроснабжения;

в) надежность электроснабжения сооружений и устройств инфраструктуры ВСМ в нормальных, ремонтных и аварийных режимах путем реализации мероприятий, предусмотренных технологическими схемами (чертежами), представляющими графическое представление последовательности основных стадий

⁵⁰ Подпункт 3.1.2 пункта 3.1 раздела 3 ГОСТ 33721-2016 «Межгосударственный стандарт. Гарнитуры электроприборов, внешние замыкатели для стрелочных переводов. Требования безопасности и методы контроля», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 19 сентября 2016 г. № 1153-ст (М.: «Стандартинформ», 2016).

⁵¹ Пункт 7.8 раздела 7 ГОСТ 34524-2019 «Межгосударственный стандарт. Рельсы железнодорожные. Неразрушающий контроль в условиях эксплуатации. Общие требования», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 22 мая 2019 г. № 213-ст (М.: «Стандартинформ», 2019).

⁵² Подпункт 2.12.9 пункта 2.12 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

(операций) технологического процесса⁵³, сооружений и устройств инфраструктуры ВСМ;

г) сохранение электроснабжения систем управления объектами железнодорожного электроснабжения инфраструктуры ВСМ, устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожных устройств электросвязи и вычислительной техники инфраструктуры ВСМ для проведения ремонтных работ и изменении эксплуатационного состояния объектов инфраструктуры ВСМ при планировании таких работ и изменений;

д) соответствие минимального значения напряжения на токоприемниках⁵⁴ высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ в системе тягового железнодорожного электроснабжения переменного тока номинальным напряжением 2х25 кВ⁵⁵ значению 21 кВ, а максимального значения напряжения – 29 кВ;

е) значение величины отклонения напряжения на устройствах железнодорожной автоматики и телемеханики, устройствах железнодорожной электросвязи инфраструктуры ВСМ в системах железнодорожного электроснабжения переменного тока от номинального значения (220 В при однофазном электропитании или 380 В при трехфазном электропитании) не более 10 %;

ж) высоту подвеса контактного провода от 5570 мм до 5900 мм;

з) соблюдение отличительной окраски с чередующимися четырьмя черными и тремя белыми горизонтальными полосами на опорах контактной сети, ограничивающих пролет с изолирующими сопряжениями анкерных участков⁵⁶, за счет которых обеспечивается электрическая независимость смежных секций, нейтральными вставками⁵⁷, секционными⁵⁸ и секционирующими изоляторами, разъединителями, и запрет остановки высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ с поднятым токоприемником между опорами контактной сети, на которых нанесена отличительная окраска.

13. Владельцу инфраструктуры ВСМ запрещается обеспечивать электроэнергией нетяговых потребителей от железнодорожного электроснабжения инфраструктуры ВСМ, не относящихся к инфраструктуре ВСМ, за исключением нетяговых потребителей, подключение которых предусмотрено проектной документацией (при наличии).

⁵³ Пункт 42 Правил технической эксплуатации электрических станций и сетей.

⁵⁴ Пункт 3.15 раздела 3 ГОСТ 32204-2013 «Межгосударственный стандарт. Токоприемники железнодорожного электроподвижного состава. Общие технические условия», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 8 ноября 2013 г. № 1477-ст (М.: «Стандартинформ», 2014).

⁵⁵ Пункт 14 раздела 3 ГОСТ 32895-2014.

⁵⁶ Пункт 42 раздела 3 ГОСТ 32895-2014.

⁵⁷ Пункт 46 раздела 3 ГОСТ 32895-2014.

⁵⁸ Пункт 3.14 раздела 3 ГОСТ 34205-2017 «Межгосударственный стандарт. Изоляторы секционные для контактной сети железных дорог. Общие технические условия», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 26 сентября 2017 г. № 1232-ст (М.: «Стандартинформ», 2017).

14. Владелец инфраструктуры ВСМ должен обеспечивать проверку и восстановление:

а) защиты металлических конструкций системы тягового электроснабжения от коррозии, вызываемой воздействием окружающей среды;

б) защиты железнодорожных устройств электроснабжения от токов короткого замыкания, перенапряжений, включая атмосферные⁵⁹ и коммутационные перенапряжения⁶⁰, и перегрузок;

в) технических средств, предназначенных для предотвращения образования наледи на проводах контактной сети⁶¹;

г) заземления металлических сооружений, включая мосты, путепроводы⁶², опоры, на которых крепятся элементы контактной сети, деталей крепления контактной сети на железобетонных опорах, железобетонных и неметаллических искусственных сооружениях, отдельно стоящих металлических конструкций, расположенных на расстоянии менее 5 м от частей контактной сети, находящихся под напряжением;

д) заземления металлических сооружений, расположенных в зоне влияния контактной сети и воздушных линий электропередачи, в соответствии с проектной документацией (при наличии).

15. Владелец инфраструктуры ВСМ должен обеспечивать селективность защиты железнодорожных устройств электроснабжения и электрооборудования потребителей⁶³ в точках подключения нагрузки от токов короткого замыкания, перенапряжений, включая атмосферные и коммутационные.

V. Требования к технической эксплуатации устройств железнодорожной автоматики и телемеханики высокоскоростного железнодорожного транспорта

16. Владелец инфраструктуры ВСМ должен осуществлять техническую эксплуатацию устройств железнодорожной автоматики и телемеханики с соблюдением следующих условий:

а) инфраструктура ВСМ должна иметь не менее двух независимых систем передачи информации о режимах движения на высокоскоростном железнодорожном подвижном составе и подвижном составе для обслуживания инфраструктуры ВСМ в системах интервального регулирования движения поездов⁶⁴ на участках

⁵⁹ Пункт 3.18 раздела 3 ГОСТ Р 58232-2018 «Национальный стандарт Российской Федерации. Объекты железнодорожной инфраструктуры. Комплексная защита от атмосферных и коммутационных перенапряжений. Общие требования», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 5 октября 2018 г. № 722-ст (М.: «Стандартинформ», 2018) (далее – ГОСТ Р 58232-2018).

⁶⁰ Пункт 3.19 раздела 3 ГОСТ Р 58232-2018.

⁶¹ Абзац двадцать первый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

⁶² Подпункт 2.7.53 пункта 2.7 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

⁶³ Подпункт 3.1.5 пункта 3.1 раздела 3 ГОСТ 32144-2013 «Межгосударственный стандарт. Электрическая энергия. Совместимость технических средств электромагнитная. Нормы качества электрической энергии в системах электроснабжения общего назначения», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 22 июля 2013 г. № 400-ст (М.: «Стандартинформ», 2014).

⁶⁴ Подпункт 3.1.3 пункта 3.1 раздела 3 ГОСТ Р 58285-2018 «Национальный стандарт Российской Федерации. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на высокоскоростных железнодорожных линиях. Системы интервального регулирования движения поездов. Требования безопасности и методы контроля», утвержденного

инфраструктуры ВСМ (далее – СИР ВСМ) посредством рельсовых цепей и по радиоканалу;

б) за счет электрической централизации стрелок и светофоров (далее – электрическая централизация) микропроцессорного типа на инфраструктуре ВСМ должны обеспечиваться:

контроль и управление стрелками и светофорами;

контроль свободности участков железнодорожного пути и стрелочных секций на железнодорожных станциях и железнодорожных перегонах;

установку маршрутов на железнодорожной станции;

взаимозависимость положения стрелок, входящих в маршруты, с сигнальными показаниями светофоров, показаниями автоматической локомотивной сигнализации⁶⁵, СИР ВСМ;

в) при возникновении неисправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики светофоры автоматически должны принимать запрещающее показание и автоматически включать запрещающие коды автоматической локомотивной сигнализации и запрещающие команды радиоблок-центров⁶⁶, а предупредительные светофоры – показание, соответствующее запрещающему показанию связанных с ними основных светофоров;

г) из кабины управления высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ должна быть обеспечена видимость:

входных светофоров⁶⁷ (при наличии) на расстоянии не менее 1000 м;

сигнальных знаков «Граница маршрута» на расстоянии не менее 200 м;

сигнальных показаний светофоров и маршрутных указателей в остальных случаях должна соответствовать требованиям пунктов 74 – 79 Правил технической эксплуатации железных дорог;

д) для стрелочных электромеханических приводов⁶⁸, переводных, замыкающих и контрольных устройств стрелок электрической централизации должны:

обеспечиваться прилегание прижатого остряка стрелочного перевода к рамному рельсу и подвижного сердечника стрелочной крестовины к усовику при крайних положениях стрелок;

не допускаться замыкание стрелки при зазоре между остряком и рамным рельсом, подвижным сердечником стрелочной крестовины и усовиком у остря против первой тяги 4 мм и более;

и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 ноября 2018 г. № 1030-ст (М.: «Стандартинформ», 2018).

⁶⁵ Абзац третий пункта 4 ТР ТС 002/2011.

⁶⁶ Пункт 3.17 раздела 3 ГОСТ 34918-2022 «Межгосударственный стандарт. Автоматизированные системы диспетчерского управления движением поездов на железнодорожных линиях различных категорий. Общие требования», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 19 января 2023 г. № 24-ст (М.: ФГБУ «Институт стандартизации», 2023) (далее – ГОСТ 34918-2022).

⁶⁷ Пункт 47 раздела 3 ГОСТ Р 53431-2009.

⁶⁸ Пункт 2.1 раздела 2 ГОСТ 32685-2014 «Межгосударственный стандарт. Приводы стрелочные электромеханические. Требования безопасности и методы контроля», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 10 октября 2014 г. № 1306-ст (М.: «Стандартинформ», 2015).

е) на светофорах и сигнальных знаках «Граница маршрута» должны находиться литерные таблички с их обозначением.

17. Владелец инфраструктуры ВСМ в целях технической эксплуатации систем управления движением высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ должен обеспечивать:

а) централизацию управления и контроля за движением высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ на инфраструктуре ВСМ;

б) автоматизацию функций диспетчерского управления⁶⁹ и прогнозирования движения высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ;

в) централизованное автоматизированное управление объектами железнодорожных станций и железнодорожных перегонов на инфраструктуре ВСМ при реализации графика движения железнодорожных поездов;

г) автоматизированную актуализацию графика движения железнодорожных поездов.

18. Владелец инфраструктуры ВСМ при вводе в эксплуатацию устройств электрической централизации высокоскоростного железнодорожного транспорта по окончании строительства (модернизации) сооружений и устройств инфраструктуры ВСМ, а также с периодичностью, установленной эксплуатационной документацией, должен обеспечивать проверку невозможности выполнения следующих функций:

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

б) открытие выходного светофора⁷⁰ до освобождения от высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ ограждаемого им участка железнодорожного пути;

в) самопроизвольное закрытие светофора в результате перехода питания с основных источников питания на резервные источники питания;

г) перевод стрелки при нахождении на ней высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ, а также при неисправности технических средств, применяемых для контроля свободности стрелочных путевых участков;

д) открытие светофоров, соответствующих маршруту, если стрелки не поставлены в положение «по маршруту» или «охранное»;

е) перевод входящей в маршрут стрелки или открытие светофора враждебного маршрута⁷¹ при открытом светофоре, ограждающем установленный маршрут;

ж) одновременная установка двух маршрутов, если данные маршруты не изолированы взаимным расположением железнодорожных путей и один из них пересекает продолжение другого, ранее установленного маршрута;

⁶⁹ Подпункт 3.2 раздела 3 ГОСТ 34918-2022.

⁷⁰ Пункт 48 раздела 3 ГОСТ Р 53431-2009.

⁷¹ Пункт 136 раздела 3 ГОСТ Р 53431-2009.

з) задание маневровых маршрутов⁷² и (или) открытие маневровых светофоров⁷³ по маршрутам, не изолированным от маршрутов следования высокоскоростных пассажирских поездов или поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ.

19. Владелец инфраструктуры ВСМ при вводе в действие СИР ВСМ по окончании строительства (модернизации) сооружений и устройств инфраструктуры ВСМ, а также с периодичностью, установленной эксплуатационной документацией, должен обеспечивать проверку невозможности выполнения следующих функций:

а) передача по радиоканалу разрешающих кодов автоматической локомотивной сигнализации или команд управления вместо запрещающих;

б) передача кодов автоматической локомотивной сигнализации или команд управления по радиоканалу, допускающих движение высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ с большей скоростью, чем предусматривает текущее поездное положение;

в) открытие выходного светофора на железнодорожной станции или передача разрешающего кода на устройства безопасности⁷⁴ при несоответствии установленному в проектной документации направлению движения высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ на железнодорожном перегоне;

г) смена направления движения высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ на железнодорожном перегоне при установленном дежурным по железнодорожной станции или поездным диспетчером маршруте отправления высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ на этот же путь железнодорожного перегона на соседней железнодорожной станции;

д) смена направления движения высокоскоростных пассажирских поездов или поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ на железнодорожном перегоне при изъятых ключе-жезле⁷⁵.

20. Владелец инфраструктуры ВСМ на инфраструктуре ВСМ в соответствии с проектной документацией должны обеспечиваться следующие режимы диспетчерского управления:

а) централизованное управление всеми железнодорожными станциями участка железнодорожного пути с рабочего места диспетчером поездным;

б) станционное управление с рабочего места дежурного по железнодорожной станции по команде от диспетчера поездного;

в) резервное управление посредством принудительного перевода железнодорожной станции на управление дежурным по железнодорожной станции;

г) комбинированное управление посредством обеспечения диспетчерского управления по главным и примыкающим к ним боковым путям, и управления дежурным по железнодорожной станции в районах железнодорожной станции, не включенных в диспетчерское управление.

⁷² Пункт 135 раздела 3 ГОСТ Р 53431-2009.

⁷³ Пункт 53 раздела 3 ГОСТ Р 53431-2009.

⁷⁴ Пункт 37 ТР ТС 002/2011.

⁷⁵ Пункт 102 раздела 3 ГОСТ Р 53431-2009.

VI. Требования к технической эксплуатации устройств железнодорожной электросвязи высокоскоростного железнодорожного транспорта

21. Владелец инфраструктуры ВСМ должен осуществлять техническую эксплуатацию устройств железнодорожной электросвязи высокоскоростного железнодорожного транспорта с соблюдением следующих условий:

а) все участки инфраструктуры ВСМ, по которым осуществляется движение высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания ВСМ, должны обеспечиваться поездной диспетчерской, поездной межстанционной, перегонной, энергодиспетчерской железнодорожной электросвязью⁷⁶, поездной радиосвязью⁷⁷ и беспроводной передачей данных, а также связью с местом проведения аварийно-восстановительных работ;

б) железнодорожные станции в соответствии с проектной документацией должны обеспечиваться станционной радиосвязью, двусторонней парковой связью, ремонтно-оперативной радиосвязью, беспроводной передачей данных для информационно-управляющих систем, системой оповещения работников, осуществляющих техническую эксплуатацию высокоскоростного железнодорожного транспорта, работающих на железнодорожных путях, и информирования пассажиров;

в) переговоры машинистов высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ, дежурного и диспетчерского персонала, ведущиеся по устройствам железнодорожной электросвязи на инфраструктуре ВСМ, должны фиксироваться в электронном виде;

г) на железнодорожных станциях, находящихся в пределах взаимной радиодоступности, запрещается включение в одну радиогруппу станционной радиосвязи радиостанций работников разных железнодорожных станций (за исключением случаев, когда в качестве станционной радиосвязи применяется цифровая радиосвязь);

д) устройства громкоговорящего оповещения, предназначенные для информирования работников, осуществляющих техническую эксплуатацию высокоскоростного железнодорожного транспорта, работающих на железнодорожных путях, о приближении высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ, должны включаться на период производства работ и выключаться после их окончания;

е) в системах двусторонней парковой связи, системах оповещения, работающих на железнодорожных путях, системах информирования пассажиров должны применяться устройства громкоговорящей связи направленного действия.

⁷⁶ Подпункт 4.3.4 пункта 4.3 раздела 4 ГОСТ 33397-2015 «Межгосударственный стандарт. Железнодорожная электросвязь. Общие требования безопасности», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 16 октября 2015 г. № 1565-ст (М.: «Стандартинформ», 2015).

⁷⁷ Пункт 5.1 раздела 5 ГОСТ 33973-2016 «Межгосударственный стандарт. Железнодорожная электросвязь. Поездная радиосвязь. Технические требования и методы контроля», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 29 ноября 2016 г. № 1853-ст (М.: «Стандартинформ», 2017).

22. Владелец инфраструктуры ВСМ должен обеспечивать устойчивое функционирование⁷⁸ поездной радиосвязи для двусторонней связи машинистов высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ:

- а) с диспетчером поездным в пределах всего диспетчерского участка;
- б) с дежурными по железнодорожным станциям, ограничивающим железнодорожный перегон;
- в) с машинистами встречного и вслед идущего высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ, находящихся на одном железнодорожном перегоне;
- г) с начальником (механиком-бригадиром) высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ;
- д) с руководителем мобильного диагностического комплекса в период проведения диагностики инфраструктуры ВСМ;
- е) с помощником машиниста – при выходе его из кабины машиниста для ограждения высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ, при удалении помощника машиниста от оси пути следования высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ в пределах действия носимой радиостанции⁷⁹.

VII. Требования к технической эксплуатации высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ

23. Владельцу высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и владельцу подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ запрещается эксплуатация высокоскоростного железнодорожного подвижного состава, подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ и их составных частей:

- а) с истекшим назначенным сроком службы⁸⁰ (ресурсом);
- б) не соответствующих требованиям эксплуатационной и (или) ремонтной документации и требованиям настоящих Правил;
- в) с нечитаемыми, неразличимыми или отсутствующими маркировкой или приемочными клеймами в случаях, когда наличие клейм и маркировки предусмотрено конструкторской документацией;
- г) без проверки работоспособности и в случае неисправности следующих устройств, средств и систем, установленных на высокоскоростном железнодорожном

⁷⁸ Пункт 3.3 раздела 3 ГОСТ Р 53111-2008 «Национальный стандарт Российской Федерации. Устойчивость функционирования сети связи общего пользования. Требования и методы проверки», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 18 декабря 2008 г. № 529-ст (М.: «Стандартинформ», 2019).

⁷⁹ Пункт 149 раздела 3 ГОСТ 33889-2016 «Межгосударственный стандарт. Электросвязь железнодорожная. Термины и определения», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 27 сентября 2016 г. № 1230-ст (М.: «Стандартинформ», 2016).

⁸⁰ Абзац тридцать первый пункта 4 ТР ТС 002/2011.

подвижном составе или подвижном составе для обслуживания инфраструктуры ВСМ:

устройств безопасности;

тормозной системы;

устройств поездной и станционной радиосвязи, в том числе устройств связи с начальником (механиком-бригадиром) высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ;

средств беспроводной передачи данных, посредством применения которых обеспечивается работа высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ;

систем автоведения⁸¹, регистрации параметров работы, учета расхода электроэнергии;

системы автоматического режима⁸² и (или) дистанционного режима⁸³ управления;

системы автоматического мониторинга состояния систем и узлов высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ, посредством применения которой обеспечивается безопасность движения;

системы автоматической пожарной сигнализации;

системы защиты электрической и электронной аппаратуры высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ от влияния токов тягового электроснабжения.

24. Владелец высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и владелец подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ должны обеспечивать:

а) техническое обслуживание и ремонт высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ в соответствии с периодичностью, установленной в эксплуатационной и (или) ремонтной документации, и с соблюдением назначенного срока службы (ресурса);

б) ведение паспорта⁸⁴ или формуляра⁸⁵ на бумажном носителе и (или) в электронном виде для каждой единицы высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ, который должен содержать сведения о его вводе в эксплуатацию, информацию о комплектности, свидетельстве о приемке, модернизации⁸⁶, проведенных плановых ремонтах и техническом обслуживании, о комплектации номерными составными частями;

⁸¹ Подпункт 3.2.146 пункта 3.2 раздела 3 ГОСТ 34056-2017.

⁸² Пункт 9 раздела 3 ГОСТ Р 72010-2025 «Национальный стандарт Российской Федерации. Системы управления железнодорожным подвижным составом в автоматическом и дистанционном режимах», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 3 апреля 2025 г. № 248-ст (М.: ФГБУ «Институт стандартизации», 2025) (далее – ГОСТ Р 72010-2025).

⁸³ Пункт 11 раздела 3 ГОСТ Р 72010-2025.

⁸⁴ Абзац тридцать пятый пункта 4 ТР ТС 002/2011.

⁸⁵ Абзац пятьдесят девятый пункта 4 ТР ТС 002/2011.

⁸⁶ Абзац двадцать девятый пункта 4 ТР ТС 002/2011.

в) ремонт, в том числе проводимый в рамках сервисного обслуживания высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ, на предприятиях, имеющих условный номер клеймения⁸⁷, полученный на соответствующие виды работ;

г) ремонт составных частей высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ, входящих в перечень его составных частей, подлежащих клеймению⁸⁸, на предприятиях, имеющих условный номер клеймения;

д) диагностирование и мониторинг высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ, их систем управления и составных частей, обеспечивающих безопасность движения, в пути следования;

е) целостность и читаемость маркировки каждой единицы высокоскоростного железнодорожного подвижного состава при эксплуатации на инфраструктуре ВСМ, нанесенной в соответствии с пунктом 90 ТР ТС 002/2011, а для подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ в соответствии с пунктом 100 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (далее – ТР ТС 001/2011)⁸⁹;

ж) соответствие колесных пар эксплуатационной документации (при проведении технического обслуживания высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ) или ремонтной документации (при проведении ремонта высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ) и отсутствие неисправностей, установленных пунктом 30 настоящих Правил;

з) наличие на колесной паре знаков о дате и месте их изготовления и последнего выполненного ремонта.

25. Владелец высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и владелец подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ в целях их технической эксплуатации должны обеспечивать проверку работоспособности

⁸⁷ Положение об условных номерах клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей, утвержденное Протоколом шестьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 22 октября 2014 г., вступившим в силу для Российской Федерации 22 октября 2014 г. (далее – Положение об условных номерах клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей). 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., Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Соглашение вступило в силу для Российской Федерации 14 февраля 1992 г.), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. № 2014-1 (Соглашение вступило в силу для Российской Федерации 12 декабря 1991 г.).

⁸⁸ Пункт 1.4 Положения об условных номерах клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей.

⁸⁹ Вступило в силу для Российской Федерации с 1 сентября 2011 г. Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с пунктом 2 статьи 99 и абзацем шестым пункта 2 статьи 101 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированного Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» и вступившего в силу для Российской Федерации 1 января 2015 г.

устройств безопасности высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ с выполнением следующих условий:

а) не должно допускаться:

появление разрешающего показания на бортовых устройствах безопасности вместо запрещающего или появление показания, разрешающего движение с большей скоростью вместо показания, требующего продолжения следования высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ с уменьшенной скоростью;

появление показаний на бортовых устройствах безопасности, не соответствующих сигналам СИР ВСМ;

движение высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ со скоростью выше скорости, установленной владельцем инфраструктуры ВСМ, за исключением случаев применения ответственных команд⁹⁰;

трогание с места высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ при запрещающем показании индикатора, за исключением случаев применения ответственных команд;

б) должны обеспечиваться:

показания скорости в момент движения, допустимой скорости движения⁹¹, скорости, рассчитываемой системой автоведения, времени суток, информации о состоянии блок-участков, расположенных впереди по ходу движения, расстояния до точки остановки или ее координата, координаты местоположения (дополнительные показания должны соответствовать конструкторской документации на данные устройства);

контроль соблюдения допустимой скорости движения высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ;

работоспособность устройств контроля бдительности машиниста⁹²;

регистрация параметров, связанных с движением высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ, и действий машиниста;

хранение базы данных ординат объектов по участку следования (электронных карт);

автоматическая остановка высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ при превышении допустимой скорости движения или потери бдительности машиниста.

26. Перевозчик на инфраструктуре ВСМ (при организации перевозки пассажиров высокоскоростными пассажирскими поездами) и владелец

⁹⁰ Пункт 3.9 раздела 3 ГОСТ 33896-2016 «Межгосударственный стандарт. Системы диспетчерской централизации и диспетчерского контроля движения поездов. Требования безопасности и методы контроля», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 31 марта 2017 г. № 235-ст (М.: «Стандартинформ», 2017).

⁹¹ Подпункт 2.2.35 пункта 2.2 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

⁹² Подпункт 3.2.145 пункта 3.2 раздела 3 ГОСТ 34056-2017.

инфраструктуры ВСМ (при организации работ по обслуживанию инфраструктуры ВСМ) должен обеспечивать выполнение следующих требований:

а) в высокоскоростные пассажирские поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ запрещается включать высокоскоростной железнодорожный подвижной состав или подвижной состав для обслуживания инфраструктуры ВСМ соответственно в технически неисправном состоянии;

б) обслуживание высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ машинистом без помощника машиниста допускается в соответствии с эксплуатационной документацией;

в) при обнаружении в пути следования на колесе колесной пары высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ образования плоской площадки на поверхности катания колеса (далее – ползун (выбоина) или выщербины) должны соблюдаться требования пункта 155 Правил технической эксплуатации железных дорог;

г) на участках инфраструктуры ВСМ допускается эксплуатация высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ в автоматическом и (или) дистанционном режимах в случае наличия исправной системы управления в ручном режиме⁹³.

27. Физические или юридические лица, выполняющие техническое обслуживание и (или) ремонт высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ и его составных частей, должны соблюдать следующие требования:

а) техническое обслуживание и (или) ремонт высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ и его составных частей должны выполняться в соответствии с эксплуатационной документацией (при выполнении технического обслуживания) или ремонтной документацией (при выполнении ремонта);

б) колесные пары высокоскоростного железнодорожного подвижного состава должны обслуживаться в соответствии с требованиями эксплуатационной и (или) ремонтной документации с устранением неисправностей, указанных в пункте 30 настоящих Правил и пункте 149 Правил технической эксплуатации железных дорог;

в) составные части, назначенный срок службы (ресурс) которых истек (при его наличии) и параметры которых превышают предельный допустимый износ, установленный ремонтной и (или) эксплуатационной документацией, запрещается устанавливать на высокоскоростной железнодорожной подвижной состав и подвижной состав для обслуживания инфраструктуры ВСМ;

г) колесные пары подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ должны обслуживаться в соответствии с требованиями эксплуатационной документации (при техническом обслуживании) и (или) ремонтной документации (при проведении ремонта) с устранением неисправностей, указанных

⁹³ Пункт 7 раздела 3 ГОСТ Р 72010-2025.

в пунктах 148 – 154 Правил технической эксплуатации железных дорог;

д) сцепные устройства⁹⁴ высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ и переходники сцепки⁹⁵ должны соответствовать требованиям пунктов 158 и 159 Правил технической эксплуатации железных дорог и не должны эксплуатироваться в случаях, указанных в пункте 157 Правил технической эксплуатации железных дорог;

е) имеющиеся на поверхности катания колесных пар высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ загрязнения, ржавчины, обледенения, напрессовка снега, налипание битума, мазута и других веществ, снижающих надежность фиксации занятости участков железнодорожного пути высокоскоростным железнодорожным подвижным составом или подвижным составом для обслуживания инфраструктуры ВСМ, должны быть устранены.

28. Владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования перед отправлением подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ с инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на инфраструктуру ВСМ должен проводить проверку наличия на нем устройств безопасности в работоспособном состоянии⁹⁶, совместимых с СИР ВСМ, автоматического стояночного тормоза.

29. Владелец инфраструктуры ВСМ должен обеспечивать:

а) допуск подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ с инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на инфраструктуру ВСМ при:

наличии у подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ действующего акта допуска железнодорожного подвижного состава к эксплуатации на железнодорожных путях общего пользования после изготовления, модернизации, ремонта⁹⁷, выданного в соответствии с пунктом 135 Правил технической эксплуатации железных дорог;

оборудовании его устройствами безопасности, совместимыми с СИР ВСМ, и автоматическим стояночным тормозом;

б) организацию проследования опытных образцов высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ к месту проведения испытаний (опытного пробега⁹⁸), подконтрольной эксплуатации⁹⁹ и обратно с соблюдением требований,

⁹⁴ Пункт 3.12 раздела 3 ГОСТ 33434-2015 «Межгосударственный стандарт. Устройство сцепное и автосцепное железнодорожного подвижного состава. Технические требования и правила приемки», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 4 декабря 2015 г. № 2109-ст (М.: «Стандартинформ», 2016).

⁹⁵ Подпункт 2.2.25 пункта 2.2 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

⁹⁶ Пункт 14 раздела 3 ГОСТ Р 27.102-2021.

⁹⁷ Приложение № 3 к Правилам технической эксплуатации железных дорог.

⁹⁸ Пункт 3.39 раздела 3 ГОСТ 15.902-2014 «Межгосударственный стандарт. Система разработки и постановки продукции на производство. Железнодорожный подвижной состав. Порядок разработки и постановки на производство», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 13 июля 2015 г. № 900-ст (М.: «Стандартинформ», 2014) (далее – ГОСТ 15.902-2014).

⁹⁹ Пункт 3.46 раздела 3 ГОСТ 15.902-2014.

установленных пунктами 3 – 6, 11, 16, 19, 21 – 31 настоящих Правил, Инструкции № 1, Инструкции № 2;

в) передислокацию по инфраструктуре ВСМ высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ, отцепленного в пути следования по причине технической неисправности, к месту проведения ремонта с соблюдением требований, установленных Инструкцией № 2.

30. Запрещается эксплуатация колесных пар высокоскоростного железнодорожного подвижного состава, имеющих:

а) выщербины на боковой поверхности обода колеса глубиной более 3 мм или длиной либо шириной более 24 мм;

б) выщербины на круге катания колесных пар глубиной более 1,5 мм или длиной либо шириной более 24 мм;

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

г) отклонения от радиуса крутизны более 2 мм от номинального значения, установленного конструкторской документацией;

д) вмятины на поверхности катания колеса глубиной более 1 мм, длиной или шириной более 24 мм;

е) дефект на поверхности катания колеса, вызванный смещением металла более 0,5 мм;

ж) вертикальный подрез гребня более 2 мм;

з) разность толщин гребней у одной колесной пары более 1,5 мм при минимальной толщине одного из гребней не менее 29 мм;

и) забоины и вмятины средней части оси глубиной более 0,5 мм;

к) круговой неравномерный износ оси, характеризующийся углублением на средней части оси;

л) уширение обода колеса более 1 мм;

м) поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной более 0,5 мм;

н) ползун или выбоину на поверхности катания колеса колесной пары глубиной более 0,17 мм;

о) толщину обода колеса менее 30 мм;

п) расстояние между внутренними торцами ободьев колес менее 1439 мм и более 1443 мм;

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

с) сдвиг и ослабление ступицы колеса на подступичной части оси;

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

у) равномерный прокат по кругу катания колеса – более 5 мм;

ф) толщину гребня колеса менее 29 и более 35 мм с высотой гребня 28 мм – при измерении на расстоянии $(18 \pm 0,1)$ мм от вершины гребня.

31. Владельцу инфраструктуры ВСМ и перевозчику запрещается допускать на инфраструктуру ВСМ высокоскоростной железнодорожный подвижной состав

и подвижной состав для обслуживания инфраструктуры ВСМ, в конструкцию которого были внесены изменения, влияющие на его эксплуатационные характеристики, а также который был оборудован дополнительными составными частями и (или) программными средствами для эксплуатации в автоматическом и (или) дистанционном режимах, не соответствующих конструкторской документации, а также в случае нарушения требований пункта 19 ТР ТС 002/2011, а для подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ – с нарушением требований пункта 19 ТР ТС 001/2011.

ИНСТРУКЦИЯ по сигнализации на высокоскоростном железнодорожном транспорте

1. Визуальные (видимые) сигналы должны подаваться с использованием устройств безопасности высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ, светофорами, путевыми и сигнальными знаками¹.

2. Владелец инфраструктуры ВСМ должен обеспечить установку на инфраструктуре ВСМ, исправность, работоспособность:

путевых и сигнальных знаков;

предельных столбиков стрелочных переводов.

3. Владелец инфраструктуры ВСМ должен обеспечивать возможность определения местоположения высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ при неисправности его устройств безопасности с точностью до пикета посредством путевых и сигнальных знаков.

4. Запрещается установка путевых и сигнальных знаков на опорах контактной сети, на которых установлены разъединители и разрядники контактной сети.

5. На главных путях железнодорожных станций и железнодорожных перегонов инфраструктуры ВСМ должна использоваться сигнализация без установки светофоров. На станционных железнодорожных путях², кроме главных, для поездных и маневровых передвижений должна использоваться светофорная сигнализация с установкой входных, маршрутных, выходных и маневровых светофоров.

6. При отсутствии установленных маршрутов движения высокоскоростного железнодорожного подвижного состава, подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ и исправном³ состоянии входных, маршрутных, выходных и маневровых светофоров, за исключением случаев показаний маршрутных и выходных светофоров, предусмотренных пунктом 7 настоящей Инструкции, указанные светофоры должны отображать показание, запрещающее поездные и маневровые передвижения.

¹ Пункты 1 – 4 ГОСТ 8442-65 «Государственный стандарт Союза ССР. Знаки путевые и сигнальные железных дорог», утвержденного и введенного в действие Государственным комитетом стандартов, мер и измерительных приборов СССР 17 апреля 1965 г. (М.: «Издательство стандартов», 1983).

² Подпункт 2.7.8 пункта 2.7 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

³ Пункт 12 раздела 3 ГОСТ Р 27.102-2021.

7. На станционных железнодорожных путях инфраструктуры ВСМ при исправном состоянии маршрутных и выходных светофоров, переведенных на автоматическое действие для безостановочного пропуска высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ по железнодорожной станции, каждый из указанных светофоров должен отображать разрешающее показание.

8. На приемо-отправочных путях железнодорожной станции инфраструктуры ВСМ должны применяться выходные светофоры, имеющие следующие сигнальные показания:

а) один красный огонь – высокоскоростному пассажирскому поезду или поезду для обслуживания инфраструктуры ВСМ проезжать светофор запрещается;

б) один зеленый огонь и один лунно-белый огонь – высокоскоростному пассажирскому поезду или поезду для обслуживания инфраструктуры ВСМ разрешается отправиться с допустимой скоростью движения на главный путь железнодорожного перегона инфраструктуры ВСМ, далее следовать по показаниям устройств безопасности; участок удаления впереди свободен (рисунок 1);

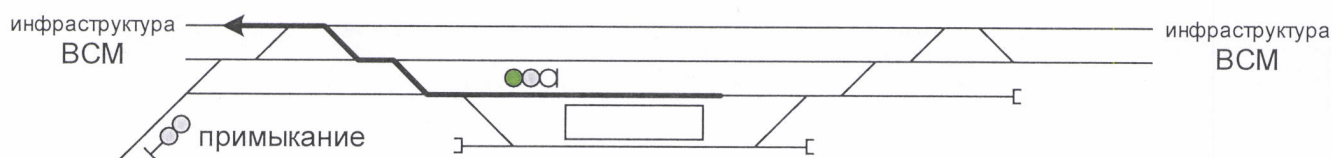


Рисунок 1

в) один зеленый огонь – высокоскоростному пассажирскому поезду или поезду для обслуживания инфраструктуры ВСМ разрешается отправиться с железнодорожной станции на железнодорожный перегон примыкания; участок удаления впереди свободен (рисунок 2);

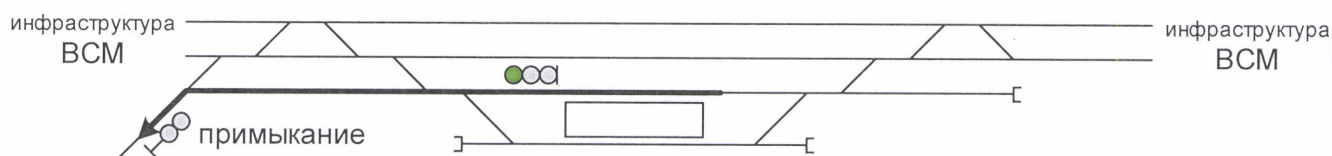


Рисунок 2

г) лунно-белый огонь – высокоскоростному железнодорожному подвижному составу или подвижному составу для обслуживания инфраструктуры ВСМ разрешается производить маневровые передвижения.

9. На границе железнодорожной станции⁴ инфраструктуры ВСМ со стороны железнодорожного перегона примыкания железнодорожных путей инфраструктуры

⁴ Подпункт 2.11.7 пункта 2.11 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

железнодорожного транспорта общего пользования должны устанавливаться входные светофоры, имеющие следующие сигнальные показания:

а) один красный огонь – высокоскоростному пассажирскому поезду или поезду для обслуживания инфраструктуры ВСМ запрещается проезжать светофор;

б) два желтых огня, из них верхний огонь мигающий – высокоскоростному пассажирскому поезду или поезду для обслуживания инфраструктуры ВСМ разрешается следовать на железнодорожную станцию на боковой путь, оборудованный сигнализацией для безостановочного пропуска; следующий маршрутный или выходной светофор открыт (рисунок 3);

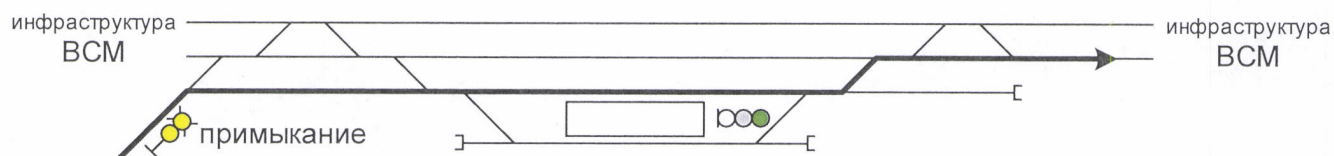


Рисунок 3

в) два желтых огня – высокоскоростному пассажирскому поезду или поезду для обслуживания инфраструктуры ВСМ разрешается следовать на железнодорожную станцию со скоростью, не превышающей скорость, установленную конструкторской документацией на стрелочные переводы на маршруте, на боковой путь и с готовностью остановиться; следующий светофор закрыт (рисунок 4);

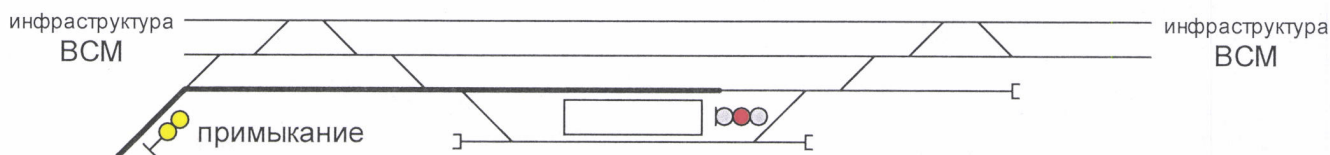


Рисунок 4

г) два желтых огня, из них верхний огонь мигающий и один лунно-белый огонь – высокоскоростному пассажирскому поезду или поезду для обслуживания инфраструктуры ВСМ разрешается следовать на железнодорожную станцию на главный путь; участок удаления впереди свободен (рисунок 5);

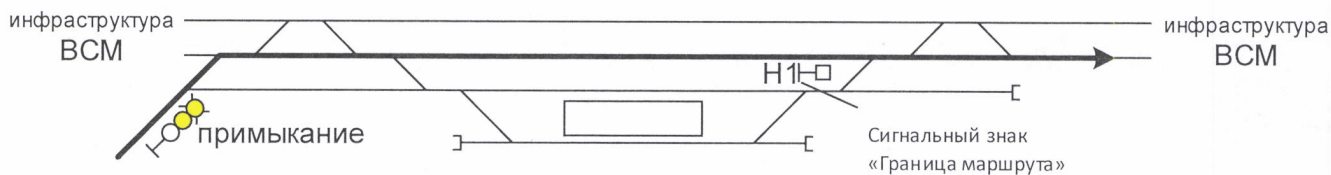


Рисунок 5

д) два желтых огня и один лунно-белый огонь – высокоскоростному пассажирскому поезду или поезду для обслуживания инфраструктуры ВСМ разрешается следовать на железнодорожную станцию со скоростью, не превышающей скорость, установленную конструкторской документацией на стрелочные переводы на маршруте, на главный путь и с готовностью остановиться у сигнального знака «Граница маршрута» (рисунок 6);

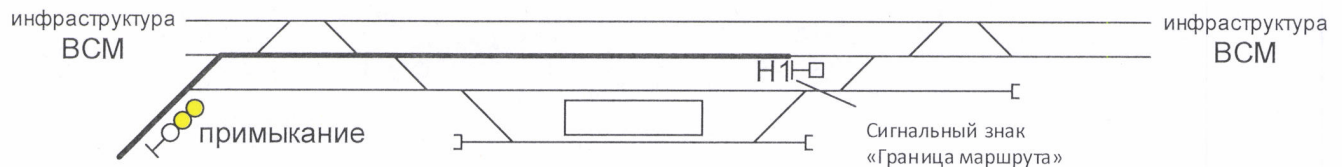


Рисунок 6

е) один лунно-белый мигающий огонь (пригласительный сигнал светофора⁵) – высокоскоростному пассажирскому поезду или поезду для обслуживания инфраструктуры ВСМ разрешается проследовать светофор с горящим красным или погасшим огнем и продолжать движение до следующего светофора или до сигнального знака «Граница маршрута» (для высокоскоростного пассажирского поезда – до остановки на остановочной платформе) со скоростью не более 20 км/ч с готовностью машиниста остановить высокоскоростной пассажирский поезд или поезд для обслуживания инфраструктуры ВСМ при обнаружении препятствия для его дальнейшего движения.

10. В случаях, не предусмотренных настоящей Инструкцией, показания светофоров на инфраструктуре ВСМ принимаются такие же, как для инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в соответствии с главой III приложения № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог.

11. Сигналами для машиниста при управлении высокоскоростным пассажирским поездом или поездом для обслуживания инфраструктуры ВСМ, следующим по главным путям, являются показания устройств безопасности высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ.

12. Движение высокоскоростного пассажирского поезда и поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ по сигналам автоматической локомотивной сигнализации должно осуществляться при отображении на устройствах безопасности высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ индикатора сигналов светофора автоматической локомотивной сигнализации, предусмотренных пунктами 36, 37 приложения № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог.

⁵ Пункт 62 раздела 3 ГОСТ Р 53431-2009.

13. На границе инфраструктуры ВСМ при примыкании к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования должен устанавливаться сигнальный знак «Граница ВСМ» (рисунок 7).

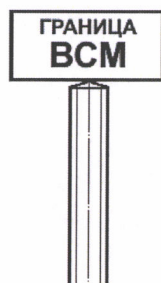


Рисунок 7

14. Место установки сигнального знака «Граница ВСМ» должно определяться владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, к которой примыкает инфраструктура ВСМ, совместно с владельцем инфраструктуры ВСМ.

15. На железнодорожных станциях и главных путях инфраструктуры ВСМ, не оборудованных светофорами, должны устанавливаться сигнальные знаки «Граница маршрута» со световозвращателем белого цвета (рисунок 8) и «Граница станции» (рисунок 155 приложения № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог).

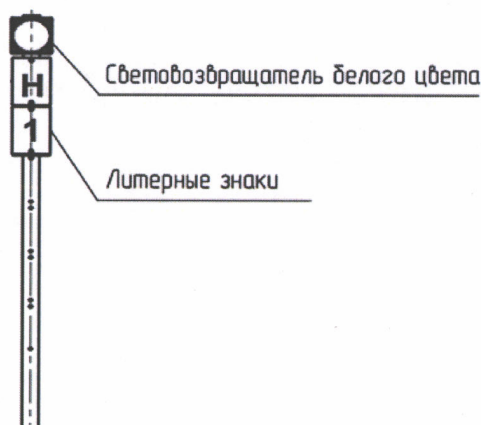


Рисунок 8

16. Машинисту высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ запрещается проезд сигнального знака «Граница маршрута» при запрещающем показании на устройствах безопасности.

17. Сигналы ограждения мест препятствий для движения высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ, мест производства работ по техническому обслуживанию инфраструктуры ВСМ, мест остановившегося на железнодорожном перегоне высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для

обслуживания инфраструктуры ВСМ должны подаваться в соответствии с пунктами 40 – 58 приложения № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог.

Расстояния «А» от сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» до сигналов уменьшения скорости и «Б» от переносных красных сигналов и от места внезапно возникшего препятствия до первой петарды принимаются в соответствии с таблицей 1.

Таблица 1

Расстояния установки сигнальных знаков

Руководящий уклон при движении на спуск (далее – руководящий спуск) для высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ на железнодорожном перегоне	Расстояние «А», м, не менее	Расстояние «Б», м, не менее
На железнодорожных перегонах, где имеются руководящие спуски с уклоном менее 0,006	1600	2200
На железнодорожных перегонах, где имеются руководящие спуски с уклоном от 0,006 до 0,010	1700	2300
На железнодорожных перегонах, где имеются руководящие спуски уклоном круче 0,010	устанавливается в соответствии с таблицей 1 приложения № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог	

18. При нахождении места препятствия для движения высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ или места производства работ по техническому обслуживанию инфраструктуры ВСМ на главных путях железнодорожного перегона со стороны железнодорожной станции на расстоянии менее 2500 м от сигнального знака «Граница станции», устанавливаемого в соответствии с пунктом 6 Инструкции № 2, или сигнального знака «Граница маршрута» ограждение данного места должно осуществляться в соответствии с рисунком 9.

При нахождении места препятствия для движения высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ или места производства работ на главных путях железнодорожного перегона со стороны железнодорожной станции на расстоянии менее 60 м от сигнального знака «Граница станции» или сигнального знака «Граница маршрута» ограждение данного места должно осуществляться в соответствии с рисунком 10. Расстояние «Б» для рисунков 9 и 10 принимается в соответствии с таблицей 1, приведенной в пункте 17 настоящей Инструкции (на рисунках 9 и 10 размеры указаны в метрах).

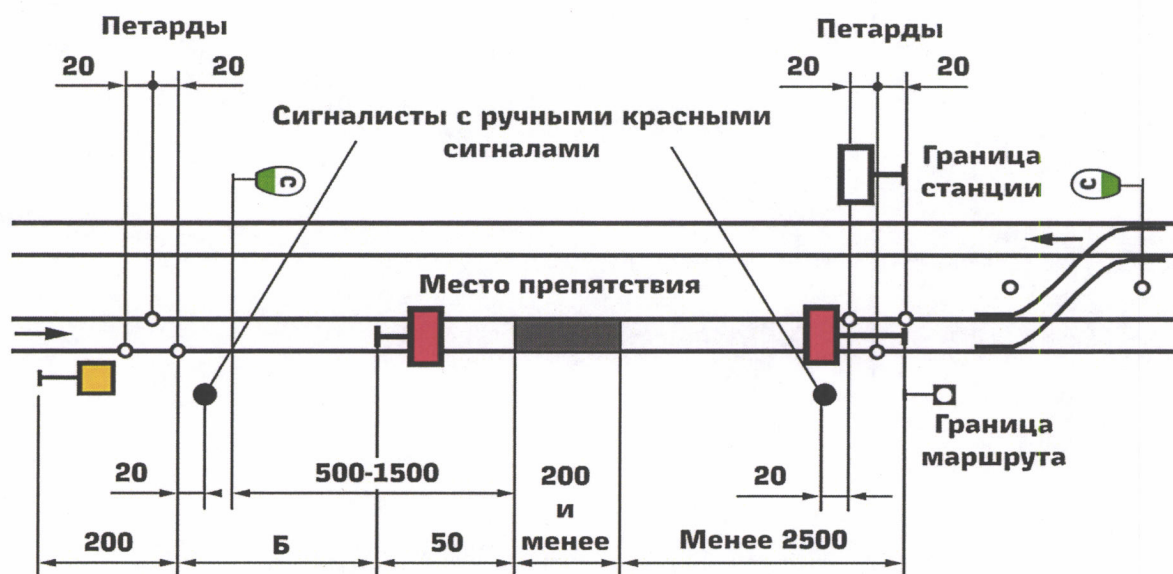


Рисунок 9

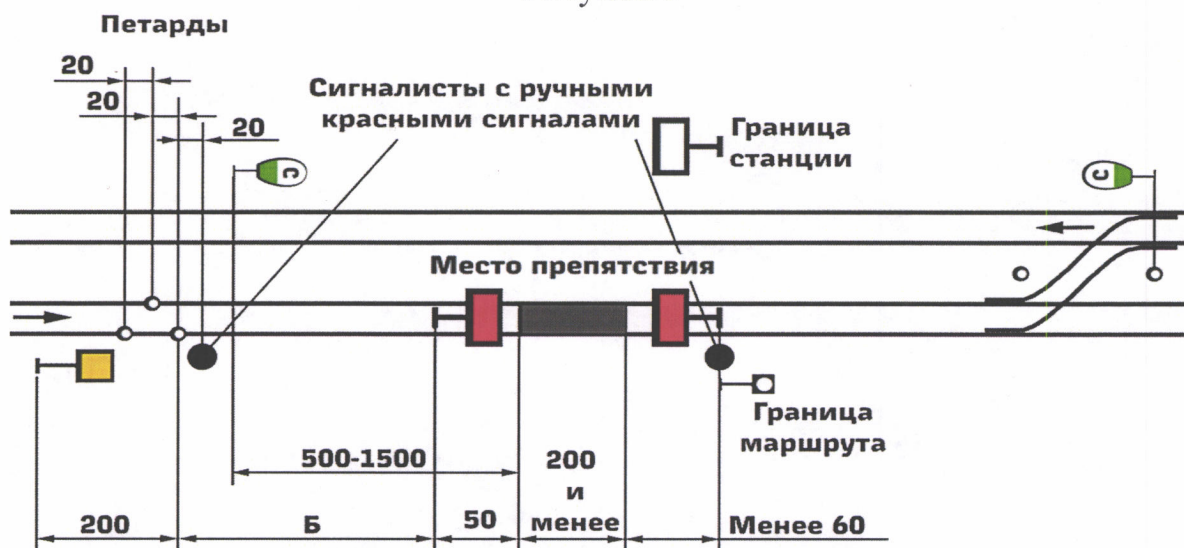


Рисунок 10

19. Ручные сигналы на инфраструктуре ВСМ устанавливаются в соответствии с пунктами 59 – 66 приложения № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог.

20. Сигнальные знаки на инфраструктуре ВСМ устанавливаются в соответствии с пунктами 67 – 87 приложения № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог.

21. Сигналы, применяемые при маневровой работе на инфраструктуре ВСМ, устанавливаются в соответствии с пунктами 88 – 92 приложения № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог.

22. Сигналы, применяемые для обозначения высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ и одиночных локомотивов, следующих по железнодорожному перегону, на инфраструктуре ВСМ устанавливаются в соответствии с пунктами 93 – 103 приложения № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог.

23. Звуковые сигналы на высокоскоростном железнодорожном транспорте подаются в соответствии с пунктами 104 – 109 приложения № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог.

24. Сигналы тревоги и специальные указатели на высокоскоростном железнодорожном транспорте применяются в соответствии с пунктами 110 – 117 приложения № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Правилам технической эксплуатации
высокоскоростного железнодорожного
транспорта, утвержденным приказом
Минтранса России
от 25 сентября 2012 г. № 350

ИНСТРУКЦИЯ
по организации движения поездов и маневровой работы
на высокоскоростном железнодорожном транспорте

1. Организация движения высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ должна осуществляться на основании графика движения железнодорожных поездов.

2. Владелец инфраструктуры ВСМ на инфраструктуре ВСМ должен обеспечивать:

а) соблюдение графика движения железнодорожных поездов;

б) возможность производства работ по техническому содержанию железнодорожного пути, сооружений и устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной электросвязи и железнодорожных устройств электроснабжения, а также станционных зданий, сооружений и устройств инфраструктуры ВСМ;

в) присвоение нумерации высокоскоростным пассажирским поездам и поездам для обслуживания инфраструктуры ВСМ, а также их назначение и отмену в соответствии с графиком движения поездов и Инструкцией по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, приведенной в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог (далее – Инструкция по организации движения поездов и маневровой работы);

г) выполнение перевозок в следующей очередности:

перевозки, осуществляемые для восстановления движения высокоскоростных пассажирских поездов и тушения пожаров (поезд восстановительный¹ и поезд пожарный², снегоочистители, локомотивы, самоходный специальный подвижной состав³, назначаемые для восстановления движения и (или) для тушения пожара); перевозки пассажиров в высокоскоростных пассажирских поездах;

перевозки, осуществляемые для выполнения работ по строительству и техническому содержанию инфраструктуры ВСМ;

д) движение высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ с разграничением железнодорожными станциями, обгонными пунктами⁴ или путевыми постами⁵ (диспетчерскими постами), или с изменяемым интервальным разграничением;

¹ Подпункт 2.12.22 пункта 2.12 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

² Подпункт 2.12.23 пункта 2.12 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

³ Подпункт 2.2.4 пункта 2.2 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

⁴ Подпункт 2.12.92 пункта 2.12 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

⁵ Подпункт 2.9.6 пункта 2.9 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

е) нормальное положение⁶ охранных стрелок⁷ и устройств, посредством применения которых исключается самопроизвольное движение железнодорожного подвижного состава с инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на инфраструктуру ВСМ;

ж) использование станционных железнодорожных путей и технических средств железнодорожной станции, обгонного пункта в соответствии с технико-распорядительным актом, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы;

з) движение высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ по каждому железнодорожному пути железнодорожного перегона по одной СИР ВСМ;

и) управление путевыми постами (диспетчерскими постами) на железнодорожных перегонах инфраструктуры ВСМ дежурным по железнодорожной станции одной из железнодорожных станций, ограничивающих железнодорожный перегон, или диспетчером поездным при нахождении участка на диспетчерском управлении;

к) выдачу разрешений, передачу предупреждений, ведение книг для записи предупреждений на высокоскоростные пассажирские поезда и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ, ведение журналов движения поездов, журналов поездных телефонограмм, журналов диспетчерских распоряжений, журналов учета тормозных башмаков, в журнале осмотра железнодорожных путей, стрелочных переводов, устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и контактной сети (далее – журнал осмотра), а также передачу команд на движение, в том числе с использованием автоматизированных систем.

3. Перевозчик на инфраструктуре ВСМ должен обеспечивать:

а) соблюдение графика движения железнодорожных поездов;

б) обслуживание высокоскоростного пассажирского поезда машинистом и иными работниками перевозчика, в чьи должностные обязанности входит обслуживание высокоскоростного пассажирского поезда и пассажиров;

в) соблюдение и выполнение мер безопасности при возникновении ситуаций, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения железнодорожного транспорта;

г) включение автотормозов высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ в единую тормозную сеть поезда⁸;

д) эксплуатацию тормозов высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ и проведение опробования⁹ автотормозов в соответствии с Правилами технического

⁶ Пункт 166 раздела 3 ГОСТ Р 53431-2009.

⁷ Подпункт 2.9.19 пункта 2.9 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

⁸ Подпункт 2.5.1 пункта 2.5 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

⁹ Пункт 38 Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденных Протоколом шестидесятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 7 мая 2014 г. (далее – Правила технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами), вступившим в силу для Российской Федерации 1 января 2015 г. Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным

обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами, а также эксплуатационной документацией на высокоскоростной железнодорожный подвижной состав и подвижной состав для обслуживания инфраструктуры ВСМ соответственно.

4. Граница железнодорожной станции на инфраструктуре ВСМ устанавливается владельцем инфраструктуры ВСМ в месте расположения входных светофоров и (или) сигнальных знаков «Граница станции».

5. Управление высокоскоростным железнодорожным подвижным составом и подвижным составом для обслуживания инфраструктуры ВСМ должно осуществляться машинистом по показаниям индикатора устройств безопасности высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ.

6. На инфраструктуре ВСМ каждый пост электрической централизации¹⁰ должен управляться одним из следующих работников:

дежурным по железнодорожной станции;

диспетчером поездным при нахождении железнодорожной станции на диспетчерском управлении.

7. Разрешением на отправление высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ на железнодорожный перегон инфраструктуры ВСМ для машиниста должно являться:

а) разрешающее показание выходного светофора (при наличии) и разрешающее показание устройств безопасности;

б) разрешающее показание устройств безопасности (при отсутствии выходного светофора);

в) разрешение на отправление поезда (бланк ДУ-54) (рекомендуемый образец приведен в приложении № 1 к настоящей Инструкции), переданное дежурным по железнодорожной станции (диспетчером поездным — при нахождении железнодорожной станции на диспетчерском управлении) машинисту при невозможности выполнения условий, указанных в подпунктах «а» и «б» настоящего пункта;

г) указание дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного при нахождении железнодорожной станции на диспетчерском управлении), переданный по устройствам железнодорожной электросвязи при невозможности выполнения условий, указанных в подпунктах «а» — «в» настоящего пункта.

8. Дежурному по железнодорожной станции (диспетчеру поездному при нахождении железнодорожной станции на диспетчерском управлении) при отсутствии контроля положения стрелок и занятости рельсовых цепей запрещается передавать машинисту разрешения и указания, изложенные в подпунктах «в» и «г» пункта 7 настоящей Инструкции до личного убеждения в фактическом положении и закреплении стрелок или получения данной информации

Протоколом заседания Совета глав правительств — участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г., Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств г. от 14 февраля 1992 г. (Соглашение вступило в силу для Российской Федерации 14 февраля 1992 г.), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. № 2014-1 (Соглашение вступило в силу для Российской Федерации 12 декабря 1991 г.).

¹⁰ Подпункт 2.9.20 пункта 2.9 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

на основании доклада уполномоченного владельцем инфраструктуры ВСМ работника.

9. При управлении высокоскоростным пассажирским поездом или поездом для обслуживания инфраструктуры ВСМ машинист должен:

а) не превышать допустимую скорость движения, отображаемую на устройствах безопасности;

б) не допускать проследование места остановки, отображаемого на устройствах безопасности;

в) остановить высокоскоростной пассажирский поезд или поезд для обслуживания инфраструктуры ВСМ при запрещающем показании устройства безопасности или его неисправности, а также несоответствии показаний устройств безопасности и железнодорожных светофоров.

10. Машинист после остановки высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ при запрещающем показании устройства безопасности или его неисправности должен:

а) сообщить об остановке дежурным смежных железнодорожных станций или диспетчеру поезвному при нахождении участка на диспетчерском управлении, а также работникам поездной бригады (при наличии);

б) продолжить движение по показаниям устройства безопасности при появлении показания, разрешающего дальнейшее движение;

в) отпустить автотормоза¹¹ и вести высокоскоростной пассажирский поезд или поезд для обслуживания инфраструктуры ВСМ до границы железнодорожной станции со скоростью не более 20 км/ч, если по истечении 5 минут после остановки на устройстве безопасности не появилось разрешающее показание или не восстановилась его работоспособность.

11. При обнаружении на участке пути препятствия для дальнейшего движения машинист должен немедленно остановить высокоскоростной пассажирский поезд или поезд для обслуживания инфраструктуры ВСМ.

12. После остановки высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ у границы железнодорожной станции машинисту разрешается продолжить движение в соответствии с пунктом 13 настоящей Инструкции. При появлении во время движения высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ разрешающего показания устройства безопасности машинист должен руководствоваться показаниями устройства безопасности.

13. Разрешается прием высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ на железнодорожную станцию при наличии:

а) разрешающего показания входного светофора (при наличии) и разрешающего показания устройств безопасности;

б) разрешающего показания устройств безопасности при отсутствии входного светофора;

в) показания специального маневрового светофора, установленного на мачте входного светофора (при наличии);

¹¹ Пункт 62 Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами.

г) разрешения на прием высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ, переданного дежурным по железнодорожной станции (диспетчером поездным – при нахождении железнодорожной станции на диспетчерском управлении) машинисту, в том числе на устройства безопасности, при невозможности выполнения условий, указанных в подпунктах «а» и «в» настоящего пункта;

д) указания дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного при нахождении железнодорожной станции на диспетчерском управлении), переданного по устройствам железнодорожной электросвязи при невозможности выполнения условий, указанных в подпунктах «а» – «г» настоящего пункта;

е) разрешения, переданного в соответствии с пунктом 59 приложения № 9 к Инструкции по движению поездов и маневровой работы, при невозможности выполнения условий, указанных в подпунктах «а» – «д» настоящего пункта;

ж) указания дежурного по железнодорожной станции, передаваемого по специальному телефону, установленному у входного светофора (при наличии).

14. Дежурному по железнодорожной станции (диспетчеру поездному при нахождении железнодорожной станции на диспетчерском управлении) при отсутствии контроля положения стрелок и занятости рельсовых цепей запрещается передавать машинисту разрешения и указания, предусмотренные в подпунктах «в» – «ж» пункта 13 настоящей Инструкции, до личного убеждения в фактическом положении и закреплении стрелок или получения данной информации на основании доклада уполномоченного владельцем инфраструктуры ВСМ работника.

15. Дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поездной при нахождении железнодорожной станции на диспетчерском управлении) должен прекратить действие СИР ВСМ для движения высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ при следующих неисправностях:

а) невозможность смены направления работы СИР ВСМ на пульте управления (автоматизированном рабочем месте) дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного – при нахождении железнодорожной станции на диспетчерском управлении) для отправления высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ по неправильному железнодорожному пути (работа СИР ВСМ в ранее заданном направлении движения поездов допускается);

б) наличие контроля свободности участка железнодорожного пути железнодорожного перегона (разрешающего показания устройств безопасности) при фактической занятости участка железнодорожного пути железнодорожного перегона высокоскоростным железнодорожным подвижным составом или подвижным составом для обслуживания инфраструктуры ВСМ;

в) наличие разрешающего показания выходного светофора (при наличии) и разрешающего показания на устройстве безопасности в направлении, не соответствующем фактически установленному направлению движения поездов на перегоне на пульте управления (автоматизированном рабочем месте) дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного – при нахождении железнодорожной станции на диспетчерском управлении).

16. Машинист, дежурный по железнодорожной станции (при наличии) при обнаружении неисправностей СИР ВСМ, перечисленных в пункте 15 настоящей Инструкции, должен незамедлительно сообщить об этом диспетчеру поезвному по железнодорожной электросвязи.

17. Диспетчер поездной или дежурный по железнодорожной станции (при наличии) после обнаружения или получения информации о неисправностях СИР ВСМ, указанных в пункте 15 настоящей Инструкции, должен незамедлительно:

а) прекратить отправление высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ на железнодорожный перегон (железнодорожный путь железнодорожного перегона), на котором обнаружена неисправность;

б) известить с использованием устройств железнодорожной электросвязи машинистов высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ, находящихся на железнодорожном перегоне, о неисправности, а при неисправности, указанной в подпункте «б» пункта 15 настоящей Инструкции, — дать указание о немедленной остановке всем высокоскоростным пассажирским поездам и поездам для обслуживания инфраструктуры ВСМ, находящимся на железнодорожном пути железнодорожного перегона, на котором обнаружена неисправность;

в) оформить запись в журнале осмотра, а также известить об обнаружении неисправности СИР ВСМ по устройствам железнодорожной электросвязи работников высокоскоростного железнодорожного транспорта;

г) организовать вывод высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ с железнодорожного пути железнодорожного перегона, на котором обнаружена неисправность, на ближайшую попутную железнодорожную станцию.

18. Машинист при организации вывода высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ с железнодорожного пути железнодорожного перегона, на котором обнаружена неисправность СИР ВСМ, должен управлять высокоскоростным пассажирским поездом или поездом для обслуживания инфраструктуры ВСМ со скоростью не более 20 км/ч и с готовностью немедленно остановиться при обнаружении препятствия для дальнейшего движения.

19. Диспетчер поездной при получении информации или установлении неисправности СИР ВСМ на одном из железнодорожных путей железнодорожного перегона должен обеспечить организацию движения высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ по железнодорожному пути железнодорожного перегона с исправно действующей СИР ВСМ в условиях однопутного железнодорожного перегона.

В случае неисправности СИР ВСМ на всех железнодорожных путях железнодорожного перегона или неисправности устройств безопасности диспетчер поездной должен обеспечить организацию движения высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ на железнодорожных перегонах с неисправной СИР ВСМ с использованием телефонных средств связи, согласно приложению № 5 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы с выдачей машинисту путевой записки

(бланка ДУ-50) (рекомендуемый образец приведен в приложении № 2 к настоящей Инструкции).

20. Закрытие и открытие железнодорожных перегонов или отдельных железнодорожных путей железнодорожных перегонов для движения высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ, а также прекращение и возобновление действия СИР ВСМ должны осуществляться диспетчером поездным.

21. Диспетчер поездной при закрытии или открытии железнодорожных перегонов или отдельных железнодорожных путей железнодорожных перегонов для движения высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ должен:

а) дать указание дежурным по железнодорожным станциям (при их наличии), ограничивающим железнодорожный перегон, о закрытии или открытии железнодорожного перегона в соответствии с пунктами 9 – 17 приложения № 19 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы;

б) убедиться в отсутствии высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ на железнодорожном перегоне.

22. Диспетчер поездной при прекращении или возобновлении действия СИР ВСМ должен дать указание дежурным по железнодорожным станциям (при их наличии), ограничивающим железнодорожный перегон, и машинистам высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ, находящихся на железнодорожном перегоне (железнодорожной станции), о прекращении или возобновлении действия СИР ВСМ в соответствии с пунктами 18 – 20 приложения № 19 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы.

23. Машинист должен осуществлять маневровые передвижения высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ по разрешающим показаниям устройств безопасности, замкнутым маневровым маршрутам, командам от радиоблок-центра и указаниям руководителя маневров (при его наличии).

24. Машинисту и руководителю маневров (при наличии) не разрешается начинать маневровые передвижения высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ без получения разрешения от дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного при нахождении железнодорожной станции на диспетчерском управлении), переданного посредством команд радиоблок-центра и по устройствам железнодорожной электросвязи, в котором указывается начало и конец маневрового маршрута.

25. Машинисту разрешается осуществлять маневровые передвижения высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ с выездом за границу железнодорожной станции под руководством дежурного по железнодорожной станции на закрытый железнодорожный перегон для движения высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ указанием диспетчера поездного.

26. Машинисту запрещается осуществлять маневровые передвижения высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава

для обслуживания инфраструктуры ВСМ с выездом на главные пути железнодорожной станции или их пересечением при:

а) отсутствии или неисправности средств беспроводной передачи данных на высокоскоростной железнодорожной подвижной состав и подвижной состав для обслуживания инфраструктуры ВСМ;

б) отсутствии или неисправности устройств безопасности;

в) несоответствии показаний железнодорожных светофоров и показаний устройств безопасности;

г) отсутствии разрешения диспетчера поездного, переданного дежурному по железнодорожной станции (при его наличии) по устройствам железнодорожной электросвязи или посредством автоматизированной системы.

27. Работники, осуществляющие техническую эксплуатацию высокоскоростного железнодорожного транспорта, должны эксплуатировать автоматизированные системы управления движением высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ, включая режимы автоматической установки маршрутов, корректировки графика движения железнодорожных поездов и передачи информации в кабину машиниста, в соответствии с эксплуатационной документацией.

28. Владелец инфраструктуры ВСМ должен обеспечить отсутствие вагонов-транспортеров¹², а также вагонов, загруженных опасными грузами класса 1¹³ (взрывчатыми материалами), крупногабаритными (негабаритными)¹⁴ и (или) тяжеловесными грузами, на смежных путях инфраструктуры ВСМ в период организации движения высокоскоростных пассажирских поездов.

29. Машинист должен останавливать высокоскоростной железнодорожной подвижной состав и подвижной состав для обслуживания инфраструктуры ВСМ на станционных железнодорожных путях инфраструктуры ВСМ в пределах длины железнодорожного пути, в которой может находиться высокоскоростной железнодорожной подвижной состав и подвижной состав для обслуживания инфраструктуры ВСМ, не нарушая безопасность движения на смежных путях (далее – полезная длина).

30. Границами полезной длины станционного железнодорожного пути на инфраструктуре ВСМ должны быть:

с одной стороны, выходной (маршрутный¹⁵, маневровый) светофор, с другой – изолирующий стык путевого участка рельсовой цепи – при наличии светофоров и электрической изоляции пути;

сигнальные знаки «Граница маршрута» с обеих сторон – при отсутствии

¹² Подпункт 3.3.16 пункта 3.3 раздела 3 ГОСТ 34056-2017.

¹³ Глава 3 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Протоколом пятнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 апреля 1996 г., вступившим в силу для Российской Федерации 1 января 1997 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 государств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г., Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Соглашение вступило в силу для Российской Федерации 14 февраля 1992 г.), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. № 2014-1 (Соглашение вступило в силу для Российской Федерации 12 декабря 1991 г.).

¹⁴ Подпункт 2.12.82 пункта 2.12 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

¹⁵ Пункт 54 раздела 3 ГОСТ Р 53431-2009.

светофоров на главных путях железнодорожных станций, являющихся продолжением железнодорожного перегона инфраструктуры ВСМ.

31. Работники высокоскоростного железнодорожного транспорта должны соблюдать следующий порядок приема, пропуска и отправления высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ, организации маневровой работы (в том числе в условиях нарушения работоспособного состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях), а также принципы организации работы диспетчера поездного:

на железнодорожных станциях инфраструктуры ВСМ при наличии светофоров на главных путях железнодорожных станций, являющихся продолжением железнодорожного перегона, в соответствии с приложениями №№ 9, 10, 14 и 19 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы;

на железнодорожных станциях инфраструктуры ВСМ при отсутствии светофоров на главных путях железнодорожных станций, являющихся продолжением железнодорожного перегона, — в соответствии с пунктом 8 приложения № 2 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы.

32. Работники высокоскоростного железнодорожного транспорта должны соблюдать:

порядок закрепления высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ при неисправности автоматического стояночного тормоза высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ, в соответствии с приложением № 12 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы;

порядок назначения и передачи предупреждений на корешке предупреждения (бланке ДУ-61) (рекомендуемый образец приведен в приложении № 3 к настоящей Инструкции) в соответствии с приложением № 15 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы.

33. Машинист должен осуществлять управление высокоскоростным железнодорожным подвижным составом и подвижным составом для обслуживания инфраструктуры ВСМ из передней по ходу движения кабины машиниста. Допускается осуществлять управление высокоскоростным железнодорожным подвижным составом или подвижным составом для обслуживания инфраструктуры ВСМ из противоположной кабины машиниста при выводе высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ с железнодорожного перегона или оказания помощи другому высокоскоростному железнодорожному подвижному составу или подвижному составу для обслуживания инфраструктуры ВСМ.

34. Машинисту разрешается приводить в движение задним ходом высокоскоростной железнодорожный подвижной состав или подвижной состав для обслуживания инфраструктуры ВСМ, имеющий одну кабину машиниста и исправные устройства безопасности, при:

- а) движении хозяйственных, восстановительных и пожарных поездов;
- б) производстве маневров;

в) следовании вторым локомотивом при двойной тяге;

г) выводе остановившегося высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ с железнодорожного перегона;

д) следовании без вагонов.

35. Машинисту разрешается осуществлять движение высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ, оборудованного исправными устройствами безопасности, вагонами вперед при:

а) производстве маневров по свободным железнодорожным путям железнодорожной станции;

б) наличии на хвостовом вагоне системы, посредством применения которой обеспечивается дистанционный контроль из кабины машиниста за свободностью железнодорожного пути, подаваемыми сигналами и положением стрелок по маршруту следования;

в) наличии дополнительной кабины машиниста в хвосте высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ;

г) нахождении на хвостовом вагоне работника высокоскоростного железнодорожного транспорта, в обязанности которого входит наблюдение за свободностью железнодорожного пути и принятие мер к остановке высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ при угрозе безопасности движения или жизни и здоровью людей;

д) производстве маневров на частично занятых железнодорожных путях железнодорожной станции;

е) организации движения высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на железнодорожном перегоне;

ж) движении хозяйственных, восстановительных и пожарных поездов.

36. Машинист должен руководствоваться допускаемой скоростью движения высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ, отображаемой на устройствах безопасности, или на основании полученных предупреждений, но не превышать:

а) 20 км/ч при приеме или отправлении высокоскоростных пассажирских поездов или поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ при запрещающем показании светофора или устройства безопасности;

б) 25 км/ч при движении вагонами вперед (за исключением высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ, оборудованных дополнительной кабиной машиниста в хвосте высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ);

в) 40 км/ч при движении вагонами вперед хозяйственного, восстановительного и пожарного поезда при наличии устройств железнодорожной электросвязи между машинистом ведущего локомотива (специального самоходного подвижного состава) и машинистом первой по ходу движения единицы высокоскоростного

железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ или работником высокоскоростного железнодорожного транспорта, в обязанности которого входит наблюдение за свободностью железнодорожного пути и принятие мер к остановке высокоскоростных пассажирских поездов или поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ при угрозе безопасности движения или жизни и здоровья людей;

г) 40 км/ч при приеме на свободный участок железнодорожного пути, занятый высокоскоростным железнодорожным подвижным составом и (или) подвижным составом для обслуживания инфраструктуры ВСМ;

д) 40 км/ч в случае отсутствия указаний при проследовании места железнодорожного пути, требующего уменьшения скорости.

37. Машинист на инфраструктуре ВСМ при отрицательных значениях температуры наружного воздуха, сильном ветре¹⁶, сильном снегопаде¹⁷, сильной метели¹⁸, продолжительном¹⁹ или ледяном²⁰ дожде, при высоте снежных осадков, превышающих уровень верха головок рельсов, а также при наличии наледи и (или) налипания снега на высокоскоростном железнодорожном подвижном составе или подвижном составе для обслуживания инфраструктуры ВСМ и (или) контактном проводе, должен соблюдать скорость движения высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ в соответствии со значениями, отображаемыми на устройствах безопасности, на основании полученных предупреждений в соответствии с приложением № 15 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы.

38. Владелец инфраструктуры ВСМ должен обеспечивать передачу показаний метеорологического контроля (значение температуры окружающего воздуха, данных о типе и интенсивности осадков, направления и скорости ветра) машинистам высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ по всему маршруту следования.

39. Владельцем инфраструктуры ВСМ для выполнения работ по техническому содержанию инфраструктуры ВСМ в графике движения поездов ежедневно должно быть предусмотрено время, в течение которого прекращается движение высокоскоростных пассажирских поездов по железнодорожным путям железнодорожных станций и железнодорожных перегонов (далее – «окно»).

40. Диспетчер поездной для выполнения работ по устранению возникших неисправностей на железнодорожных перегонах и (или) железнодорожных станциях инфраструктуры ВСМ (в том числе по смежным путям) до окончания производства работ должен закрывать движение для всех высокоскоростных пассажирских поездов.

¹⁶ Пункт 61 раздела 2 ГОСТ Р 22.0.03-2022 «Межгосударственный стандарт. Безопасность в чрезвычайных ситуациях. Природные чрезвычайные ситуации. Термины и определения», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 10 февраля 2023 г. № 80-ст (М.: «ФГБУ «Институт стандартизации», 2023) (далее – ГОСТ Р 22.0.03-2022).

¹⁷ Пункт 77 раздела 2 ГОСТ Р 22.0.03-2022.

¹⁸ Пункт 78 раздела 2 ГОСТ Р 22.0.03-2022.

¹⁹ Пункт 69 раздела 2 ГОСТ Р 22.0.03-2022.

²⁰ Пункт 74 раздела 2 ГОСТ Р 22.0.03-2022.

Порядок возобновления движения высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ должен соответствовать требованиям пункта 43 настоящей Инструкции.

41. Место проведения работ на инфраструктуре ВСМ должно быть ограждено работниками высокоскоростного железнодорожного транспорта в соответствии с пунктами 17 и 18 Инструкции № 1.

42. Дежурному по железнодорожной станции (диспетчеру поезвному при нахождении участка на диспетчерском управлении) при работе на инфраструктуре ВСМ специального железнодорожного подвижного состава, нарушающего в рабочем положении габарит высокоскоростного подвижного состава²¹, запрещается пропускать высокоскоростные пассажирские поезда и поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ по смежному пути до прекращения работ и приведения механизмов железнодорожного подвижного состава в пределы габарита высокоскоростного подвижного состава.

43. Диспетчер поездной после завершения работ в «окно» должен открыть железнодорожный перегон или отдельный железнодорожный путь железнодорожного перегона и (или) железнодорожной станции на основании полученного от руководителя работ уведомления об:

а) окончании производства работ по техническому содержанию, реконструкции, строительству;

б) работоспособности сооружений и устройств инфраструктуры ВСМ, на которых производились работы;

в) отсутствии на железнодорожном перегоне и (или) железнодорожной станции препятствий для безопасного движения высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ;

г) отсутствии на железнодорожном перегоне хозяйственных поездов и (или) специального самоходного подвижного состава.

44. Работники высокоскоростного железнодорожного транспорта при организации движения высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ при производстве технического содержания, реконструкции и строительных работ, специального подвижного состава на комбинированном ходу²², а также постановке в хозяйственные поезда вагонов с грузами, требующими особых условий перевозки, должны соблюдать требования, установленные приложением № 13 (за исключением пункта 5), приложениями № 16 и 17 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы.

45. Машинист при обнаружении пожара и (или) взрыва в высокоскоростном пассажирском поезде или поезде для обслуживания инфраструктуры ВСМ, или получении уведомления и (или) сигнала тревоги о пожаре и (или) взрыве в нем, должен незамедлительно:

а) остановить высокоскоростной пассажирский поезд или поезд для обслуживания инфраструктуры ВСМ;

б) сообщить об этом дежурному ближайшей смежной железнодорожной станции или диспетчеру поезвному при нахождении участка на диспетчерском управлении, а также всем машинистам высокоскоростных пассажирских поездов

²¹ Абзац одиннадцатый пункта 4 ТР ТС 002/2011.

²² Подпункт 2.2.6 пункта 2.2 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ, находящихся на железнодорожном перегоне по устройствам железнодорожной электросвязи, подать звуковой сигнал тревоги в соответствии с положениями пункта 24 Инструкции № 1 и сообщить работникам поездной бригады (при их наличии);

в) совместно с работниками поездной бригады (при их наличии) обеспечить эвакуацию пассажиров (при необходимости) на железнодорожные пути и принять меры по ликвидации пожара до прибытия пожарных подразделений (при необходимости).

46. Диспетчер поездной или дежурный по железнодорожной станции (при наличии) после получения сообщения о неисправности высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ и (или) сооружений и устройств инфраструктуры ВСМ, сходе высокоскоростного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ, нарушении габарита приближения строений, а также сообщений о пожаре и (или) взрыве, должен:

сообщить об этом всем машинистам высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ, находящихся на железнодорожном перегоне, дать указание об остановке машинистам всех вслед идущих высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ, а для смежных путей – передать ограничение скорости движения для эвакуации пассажиров или выхода на железнодорожные пути членов поездной бригады или помощника машиниста;

дать указание об остановке высокоскоростным пассажирским поездам и поездам для обслуживания инфраструктуры ВСМ, находящимся на смежном пути железнодорожного перегона, следующим в направлении препятствий, в случае нарушения габарита приближения строений или неисправности сооружений и устройств инфраструктуры ВСМ;

вызвать к месту эвакуации пассажиров (при необходимости) аварийно-спасательные службы²³.

47. Руководитель поездной бригады, помощник машиниста, обнаружив (лично или по докладам работников высокоскоростного железнодорожного транспорта) задымление, шум или звук в работе высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ, должен незамедлительно информировать об этом машиниста по устройствам железнодорожной электросвязи или лично.

48. Машинист при отказе²⁴ оборудования высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ, исключаящем самостоятельное движение подвижного состава или влияющем на скоростные характеристики, должен:

при следовании по железнодорожному перегону – довести высокоскоростной пассажирский поезд или поезд для обслуживания инфраструктуры ВСМ до ближайшей железнодорожной станции, используя режим выбега, при условии

²³ Абзац второй статьи 1 Федерального закона от 22 августа 1995 г. 151-ФЗ «Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей».

²⁴ Пункт 22 раздела 2 ГОСТ 32192-2013.

сохранения скорости движения и работоспособности автотормозов, посредством применения которых гарантируется его остановка;

при следовании по железнодорожной станции – остановить высокоскоростной пассажирский поезд или поезд для обслуживания инфраструктуры ВСМ в пределах железнодорожной станции.

49. Машинисту разрешается продолжить движение высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ после устранения возникшей неисправности по команде диспетчера поездного, переданной с использованием устройств железнодорожной электросвязи лично или через дежурного по железнодорожной станции (при наличии).

50. Машинист при остановке на железнодорожной станции должен остановить высокоскоростной пассажирский поезд или поезд для обслуживания инфраструктуры ВСМ в пределах полезной длины станционного железнодорожного пути.

51. Машинист после остановки высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ на железнодорожной станции при обнаружении неисправности высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ должен сообщить об этом дежурному по железнодорожной станции (диспетчеру поездному при нахождении железнодорожной станции на диспетчерском управлении).

52. Машинисту соединенного поезда при неисправности одного из высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ разрешается продолжить движение до ближайшей железнодорожной станции при условии сохранения работоспособности первого по ходу движения состава высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ.

Виды неисправностей, при которых не допускается дальнейшее следование высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ с пассажирами, устанавливаются эксплуатационной документацией на высокоскоростной железнодорожный подвижной состав или подвижной состав для обслуживания инфраструктуры ВСМ.

53. Машинист при вынужденной остановке высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ на железнодорожном перегоне и невозможности его самостоятельного движения до ближайшей железнодорожной станции должен:

а) остановить высокоскоростной пассажирский поезд или поезд для обслуживания инфраструктуры ВСМ на горизонтальной площадке и прямом участке железнодорожного пути, если не требуется экстренной остановки;

б) привести в действие стояночный тормоз или убедиться в действии автоматического стояночного тормоза;

в) сообщить по устройствам железнодорожной электросвязи дежурному по ближайшей железнодорожной станции, ограничивающей железнодорожный перегон (или диспетчеру поездному), машинистам вслед идущих и встречных высокоскоростных пассажирских поездов или поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ о вынужденной остановке высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ с указанием причины, места остановки и нарушении или целостности габарита высокоскоростного

железнодорожного подвижного состава по смежному железнодорожному пути. Сообщение повторяется машинистом до получения подтверждения от машинистов встречных и вслед идущих высокоскоростных пассажирских поездов или поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ, в том числедвигающихся по смежному железнодорожному пути железнодорожного перегона. В случае отсутствия подтверждения от машинистов встречных и вслед идущих высокоскоростных пассажирских поездов или поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ, в том числедвигающихся по смежному железнодорожному пути железнодорожного перегона, о получении информации в течение 5 минут, машинист высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ, остановившегося на железнодорожном перегоне, обязан сообщить об этом дежурному по ближайшей железнодорожной станции, ограничивающей железнодорожный перегон (или диспетчеру поезвному);

г) сообщить о вынужденной остановке руководителю поездной бригады (при наличии) посредством использования устройств железнодорожной электросвязи;

д) проверить работоспособность поездных сигналов по индикаторам пульта управления высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ на соответствие требованиям пункта 22 Инструкции № 1.

54. Диспетчеру поезвному и дежурным по железнодорожным станциям в течение 5 минут после получения доклада от машиниста о вынужденной остановке по причине неисправности высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ запрещается вызывать локомотивную бригаду по устройствам железнодорожной электросвязи.

55. Машинист при отсутствии возможности устранения возникшей неисправности высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ по истечении 5 минут после остановки, должен:

а) убедиться в фактическом месте нахождения высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ по индикации устройства безопасности, а при неисправности устройства безопасности – по ближайшему путевому знаку, позволяющему идентифицировать местоположение на железнодорожном перегоне;

б) затребовать через дежурного по железнодорожной станции или диспетчера поезвного высокоскоростной железнодорожный подвижной состав или подвижной состав для обслуживания инфраструктуры ВСМ для оказания помощи остановившемуся высокоскоростному пассажирскому поезду или поезду для обслуживания инфраструктуры ВСМ (далее – вспомогательный подвижной состав), при этом указать километр, пикет местонахождения головы высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ, причину, время затребования помощи, а также сведения о нарушении или целостности габарита высокоскоростного железнодорожного подвижного состава по смежному пути;

в) убедиться в приведении в действие стояночного тормоза или убедиться в действии автоматического стояночного тормоза;

г) сообщить по устройствам железнодорожной электросвязи дежурному по ближайшей железнодорожной станции (при наличии), ограничивающей железнодорожный перегон, и диспетчеру поездов о закреплении высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ стояночным тормозом или о действии автоматического стояночного тормоза;

д) дать указания о закреплении высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ ручными тормозами при неисправности автоматического стояночного тормоза, а при отсутствии или неисправности автоматического стояночного тормоза и ручных тормозов – передать указание о закреплении тормозными башмаками:

помощнику машиниста (при наличии);

руководителю поездной бригады (при наличии);

уполномоченному работнику владельца инфраструктуры или перевозчика, сопровождающему поезд, при отсутствии помощника машиниста и поездной бригады;

е) дать указания руководителю поездной бригады или помощнику машиниста (при наличии) об установке переходника сцепки (если сцепные устройства вспомогательного подвижного состава имеют иную конструкцию) со стороны прибытия вспомогательного подвижного состава.

56. Диспетчер поездной для оказания помощи высокоскоростному пассажирскому поезду или поезду для обслуживания инфраструктуры ВСМ, остановившемуся на железнодорожном перегоне, должен направить:

а) вспомогательный подвижной состав со стороны головы и (или) хвоста остановившегося высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ;

б) вслед идущий высокоскоростной пассажирский поезд или поезд для обслуживания инфраструктуры ВСМ с хвоста для совместного проследования до ближайшей железнодорожной станции при невозможности выполнения требования подпункта «а» настоящего пункта.

57. Диспетчер поездной при получении уведомления о вынужденной остановке высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ на железнодорожном перегоне должен незамедлительно сообщить об этом всем высокоскоростным пассажирским поездам или поездам для обслуживания инфраструктуры ВСМ, находящимся на железнодорожном перегоне, выдать указание об остановке всем вслед идущим высокоскоростным пассажирским поездам или поездам для обслуживания инфраструктуры ВСМ.

58. Диспетчер поездной при получении уведомления машиниста вынужденно остановившегося высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ о необходимости проведения визуальной проверки высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ или эвакуации пассажиров должен незамедлительно передать ограничение скорости машинистам высокоскоростных пассажирских поездов или поездов для обслуживания

инфраструктуры ВСМ, двигающихся по смежным путям железнодорожного перегона.

59. Машинист вынужденно остановившегося на железнодорожном перегоне высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ после получения указания диспетчера поездного о закрытии железнодорожного перегона и информации о порядке оказания помощи должен обеспечить ограждение остановившегося высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ в соответствии с пунктом 17 Инструкции №1.

60. Машинист должен передать указание об ограждении вынужденно остановившегося на железнодорожном перегоне высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ:

- а) помощнику машиниста (при наличии);
- б) руководителю поездной бригады (при наличии);
- в) уполномоченному работнику владельца инфраструктуры или перевозчика, сопровождающему поезд, при отсутствии работников, указанных в подпунктах «а» и «б» настоящего пункта.

61. Машинисту высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ, вынужденно остановившегося на железнодорожном перегоне, после передачи требования об оказании помощи запрещается самостоятельно приводить высокоскоростной пассажирский поезд или поезд для обслуживания инфраструктуры ВСМ в движение до прибытия вспомогательного подвижного состава или получения разрешения от диспетчера поездного на движение.

62. Машинист при самостоятельном устранении неисправности до прибытия вспомогательного подвижного состава должен сообщить об этом по устройствам железнодорожной электросвязи дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим железнодорожный перегон, и диспетчеру поездному и согласовать с ними дальнейшие действия. Машинисту запрещается приводить в движение высокоскоростной пассажирский поезд или поезд для обслуживания инфраструктуры ВСМ после устранения неисправности и отказе от вспомогательного подвижного состава без получения указания диспетчера поездного.

63. Машинист высокоскоростного пассажирского поезда или поезда для обслуживания инфраструктуры ВСМ, оказывающего помощь, должен обеспечить:

- а) объединение тормозных и питательных магистралей²⁵ с высокоскоростным железнодорожным подвижным составом или подвижным составом для обслуживания инфраструктуры ВСМ, затребовавшим помощь;
- б) проверку технической исправности вспомогательных цепей²⁶ высокоскоростного железнодорожного подвижного состава или подвижного состава для обслуживания инфраструктуры ВСМ;

²⁵ Пункт 105 раздела 2 ГОСТ 34703-2020 «Межгосударственный стандарт. Оборудование тормозное железнодорожного подвижного состава. Термины и определения», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2020 г № 1316-ст (М.: «Стандартинформ», 2020).

²⁶ Пункт 3.4 раздела 3 ГОСТ 33798.1-2016 «Межгосударственный стандарт. Электрооборудование железнодорожного подвижного состава. Часть 1. Общие условия эксплуатации и технические условия», утвержденного и введенного

в) опробование тормозов объединенного состава;

г) следование со скоростью, не превышающей наименьшее значение конструкционных скоростей, установленных эксплуатационной документацией на высокоскоростной железнодорожный подвижной состав или подвижной состав для обслуживания инфраструктуры ВСМ в объединенном составе.

64. Дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поездной при нахождении железнодорожной станции на диспетчерском управлении) при оказании помощи неисправному высокоскоростному пассажирскому поезду или поезду для обслуживания инфраструктуры ВСМ со стороны хвоста для следования объединенного состава до конечной железнодорожной станции должен выдать указание о перестановке в голову вспомогательного подвижного состава, оказывающего помощь на ближайшей железнодорожной станции.

65. Работники высокоскоростного железнодорожного транспорта при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на железнодорожном перегоне и железнодорожной станции должны осуществлять организацию движения высокоскоростных пассажирских поездов и поездов для обслуживания инфраструктуры ВСМ на инфраструктуре ВСМ в соответствии с приложением № 8 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы.

66. Работники высокоскоростного железнодорожного транспорта на инфраструктуре ВСМ при производстве поездной и маневровой работы должны осуществлять служебные переговоры в соответствии с типовыми требованиями к ведению регламента служебных переговоров, установленными в пунктах 1 – 5 приложения № 20 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Инструкции по организации движения поездов
и маневровой работы на высокоскоростном
железнодорожном транспорте, содержащейся
в приложении № 2 к Правилам технической
эксплуатации высокоскоростного железнодорожного
транспорта, утвержденным приказом
Минтранса России от 25 сентября 2025 г. № 350

(Рекомендуемый образец)

Разрешение на отправление поезда (бланк ДУ-54)

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № _____ Железнодорожная станция (штампель) « ____ » _____ 20 ____ г. Разрешение выдано на поезд № _____ с заполнением пункта _____ Дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поездной) _____	РАЗРЕШЕНИЕ № _____ Железнодорожная станция (штампель) « ____ » _____ 20 ____ г. I Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути от сигнального знака «Граница маршрута» при запрещающем показании бортовых устройств безопасности/ запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до сигнального знака «Граница станции» выходного светофора и далее по показаниям бортовых устройств безопасности. Настоящее разрешение дает право проследовать только сигнальный знак «Граница маршрута» при запрещающем показании бортовых устройств безопасности запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора железнодорожной станции. II Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору _____ и следовать далее по показаниям бортовых устройств безопасности. Дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поездной) _____ (ненужное зачеркнуть)
---	---

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Инструкции по организации движения
поездов и маневровой работы на
высокоскоростном железнодорожном
транспорте, содержащейся в приложении № 2
к Правилам технической эксплуатации
высокоскоростного железнодорожного
транспорта, утвержденным приказом
Минтранса России от 25 сентября 2025 г. № 350

(Рекомендуемый образец)

Путевая записка (бланк ДУ-50)

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Железнодорожная станция (штампель) « ____ » _____ 20 ____ г. _____ ч _____ минут Выдана на поезд № _____ Дежурный по железнодорожной станции (Диспетчер поездной) _____	Железнодорожная станция (штампель) « ____ » _____ 20 ____ г. _____ ч _____ минут Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути и следовать до границы станции _____ Системы интервального регулирования не действуют. Дежурный по железнодорожной станции (Диспетчер поездной) _____ (ненужное зачеркнуть)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Инструкции по организации движения
поездов и маневровой работы на
высокоскоростном железнодорожном
транспорте, содержащейся в приложении № 2
к Правилам технической эксплуатации
высокоскоростного железнодорожного
транспорта, утвержденным приказом
Минтранса России от 25 сентября 2025 г. № 350

(Рекомендуемый образец)

Корешок предупреждения (бланк ДУ-61)

Корешок предупреждения				
предупреждение на поезд № _____ получил « ____ » _____ 20__ г. машинист, помощник машиниста, водитель специального самоходного подвижного состава				

подпись фамилия, имя, отчество (при наличии)				
Линия отреза				
Железнодорожная станция _____ (штампель)				
« ____ » _____ 20__ г.				
Предупреждение на поезд № _____				
Место действия предупреждения (км, пикет, железнодорожная станция)	Время действия предупреждения	Скорость не более (км/ч)	Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии – следовать со скоростью не более (км/ч)	Другие особые условия следования поезда (при наличии)
1	2	3	4	5
Уполномоченный работник (должность) _____				