

О внесении изменений и дополнений в приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 544 "Об утверждении Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта"

Приказ и.о. Министра транспорта Республики Казахстан от 18 декабря 2025 года № 426 . Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 18 декабря 2025 года № 37608

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Внести в приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 544 "Об утверждении Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 11897) следующие изменения и дополнения:

в Правилах технической эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденных указанным приказом:

В пункте 2:

Подпункт 21) изложить в следующей редакции:

"21) скоростной пассажирский поезд – пассажирский поезд, обращающийся со скоростями движения от 141 километра в час до 200 километров в час;"

Подпункт 50) изложить в следующей редакции:

"50) тормозной путь – расстояние, преодолеваемое поездом с момента воздействия на приборы и устройства для управления тормозной системой, в том числе срабатывания крана экстренного торможения (стоп-крана), до полной остановки;"

подпункт 58) изложить в следующей редакции:

"58) экстренное торможение - торможение, используемое в случаях, требующих немедленной остановки поезда, путем применения максимальной тормозной силы;"

дополнить подпунктами 60, 61, 62 и 63 следующего содержания:

"60) стояночный тормоз - устройство с ручным или автоматическим приводом, расположенное на единице железнодорожного подвижного состава и предназначенное для ее удержания на стоянке от самопроизвольного ухода, а также для принудительной аварийной остановки при наличии ручного или автоматического привода внутри единицы железнодорожного подвижного состава;

61) вагоны "Talго" – пассажирские вагоны построенные по технологии компании " Patentes Talго S.L".;

62) подвижный блок-участок – часть межстанционного перегона при радиоблокировке применяемое для измерения расстояния между попутно следующими поездами на перегоне;

63) мобильные средства диагностики - подвижные устройства, предназначенные для контроля состояния железнодорожного пути и его сооружений, которые могут быть одиночными или ограниченными по функционалу и выполнять отдельные виды измерений и проверок;

64) мобильные диагностические комплексы - подвижное диагностическое устройство или система устройств, предназначенное для инструментальной проверки технического состояния пути и его сооружений, выполняющее комплексные измерения, обеспечивающее обработку и передачу данных, повышенную точность и скорость обследования, на основании которых осуществляется контроль безопасности движения и планирование ремонтных работ.";

пункт 6 изложить в следующей редакции:

"6. Подвижной состав и СПС должен своевременно проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое и сервисное обслуживание.

Не допускается выпускать в эксплуатацию СПС, оснащенный путеизмерительной и дефектоскопной аппаратурой, не прошедшей ежегодную метрологическую поверку, плановые ремонты аппаратуры согласно эксплуатационной документации производителя: для мобильных средств диагностики, использующих контактный метод сканирования техническое обслуживание не реже 1 раза в год, средний ремонт не реже 1 раза в 2 года, модернизация не реже 1 раза в 4-6 лет.; для мобильных диагностических комплексов, использующих лазерный метод сканирования, техническое обслуживание не реже 1 раза в год, средний ремонт не реже 1 раза в 5 лет, капитальный ремонт или модернизация не реже 1 раза в 10 лет.";

пункт 7 изложить в следующей редакции:

"7. Владельцы железнодорожного подвижного состава и работники железнодорожного транспорта, непосредственно его обслуживающие, обеспечивают исправное техническое состояние, техническое и сервисное обслуживание, ремонт и соблюдение установленных сроков службы железнодорожного подвижного состава.

Эксплуатация железнодорожного подвижного состава с истекшим сроком службы, а также исключенный (списанный) на своих осях, на магистральную железнодорожную сеть не допускается.";

пункт 8 изложить в следующей редакции:

"Техническое состояние подвижного состава и СПС должно систематически проверяться при техническом и сервисном обслуживании локомотивными бригадами или бригадами СПС, комплексными и специализированными бригадами в пунктах

технического обслуживания, в грузовых и пассажирских депо, на заводах и в ремонтных базах, путевых машинных станциях и депо для СПС, оснащенных современными диагностическими средствами.";

пункт 9 изложить в следующей редакции:

"Работники, непосредственно осуществляющие техническое, сервисное обслуживание и ремонт, мастера и руководители соответствующих заводов, депо, ремонтных предприятий, в том числе депо для СПС, путевых машинных станций, дистанций, мастерских и пунктов технического обслуживания следят за качеством выполненного технического обслуживания и ремонта и безопасностью движения подвижного состава и СПС.";

пункт 17 изложить в следующей редакции:

"17. Поездные локомотивы и моторвагонные поезда при обслуживании одним машинистом дополнительно оборудуются следующими средствами и устройствами безопасности:

- 1) системой автоматического управления торможением поезда или комплексным локомотивным устройством безопасности или бортовой системой безопасности движения, а также системой контроля бодрствования машиниста;
- 2) зеркалами заднего вида или устройствами видеокамер;
- 3) автоматической пожарной сигнализацией и системой пожаротушения;
- 4) блокировкой тормоза;
- 5) системой автоведения.

Моторвагонный подвижной состав оборудуется сигнализацией контроля закрытия дверей и связью "пассажир – машинист".";

пункт 18 изложить в следующей редакции:

"18. Маневровые локомотивы, обслуживаемые одним машинистом, оборудуются:

- 1) устройствами дистанционной отцепки их от вагонов;
- 2) вторым пультом управления;
- 3) зеркалами всестороннего наблюдения с обеих сторон или видеокамерами;

4) устройствами, обеспечивающими автоматическую остановку на случай внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива;

Разрешается обслуживание одним машинистом локомотивов, занятых на вывозной, передаточной, диспетчерской, хозяйственной и других видах работ, при маневровой работе в грузовом движении на малодеятельных участках, не имеющих затяжных спусков и подъемов, а также поездных локомотивов в пассажирском движении на локомотивной тяге, за исключением моторвагонного подвижного состава.

5) специальными сигнальными лампами, указывающими место нахождения машиниста.";

пункт 22 изложить в следующей редакции:

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

- 1) неисправность прибора для подачи звукового сигнала;
 - 2) неисправность пневматического, электропневматического, стояночного тормоза или компрессора;
 - 3) неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя (за исключением случаев штатного отключения исправных тяговых электродвигателей для повышения энергоэффективности локомотива при неполной тяговой нагрузке);
 - 4) неисправность автоматической локомотивной сигнализации или бортовых устройств безопасности, не исправность датчика поворота скорости (ДПС);
 - 5) неисправность автостопа или устройства проверки бдительности машиниста, системы автоведения поезда;
 - 6) неисправность скоростемера и его привода, регистрирующего устройства;
 - 7) неисправность устройств поездной и маневровой радиосвязи, а на моторвагонном подвижном составе - неисправность связи "пассажир – машинист";
 - 8) неисправность гидродемпферов, аккумуляторной батареи;
 - 9) неисправность авто сцепных устройств, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформация;
 - 10) неисправность системы подачи песка;
 - 11) неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора;
 - 12) трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессора, излом рессорного листа;
 - 13) трещина в раме тележки, в корпусе буксы;
 - 14) неисправность буксового или моторно-осевого подшипника;
 - 15) отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на путь;
 - 16) трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;
 - 17) неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки;
 - 18) неисправность средств пожаротушения, автоматической пожарной сигнализации (предусмотренные в конструкции локомотива);
 - 19) неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля;
 - 20) появление стука, постороннего шума в дизеле;
 - 21) отсутствие защитных кожухов электрооборудования;
 - 22) неисправность микропроцессорной системы управления локомотивом;
 - 23) неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры;
 - 24) неисправность токоприемника.";
- пункт 59 изложить в следующей редакции:

"59. Локомотивы, пассажирские, грузовые вагоны, моторвагонный и СПС оборудуются стояночными тормозами. Часть грузовых вагонов может иметь переходную площадку со стоп-краном и стояночным тормозом согласно конструкции. Стояночные тормоза железнодорожного подвижного состава должны содержаться в исправном состоянии.";

пункт 62 изложить в следующей редакции:

"62. Высота оси автосцепки над уровнем головки рельсов:

1) у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов - не более 1080 миллиметров;

2) у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми, грузовых порожних - не менее 980 миллиметров;

3) у грузовых вагонов четырехосных (груженных) и вагонов сочлененного типа на двухосных тележках - не менее 950 миллиметров, у шести и восьмиосных вагонов не менее 990 мм, у порожних рефрижераторных вагонов не менее 1000 мм;

4) у СПС в порожнем состоянии - не более 1080 миллиметров, в груженом - не менее 980 миллиметров.

Высота оси автосцепки над уровнем головки рельсов контролировать у свободных автосцепок вагонов головного и хвостового вагона поезда

Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов регулируется путем отцепки на текущий отцепочный ремонт.";

пункт 63 изложить в следующей редакции:

"63. Разница по высоте между продольными осями автосцепок устанавливается не более:

1) в грузовом поезде - 100 миллиметров;

2) между локомотивом и первым груженным вагоном грузового поезда - 110 миллиметров;

3) между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда - 100 миллиметров;

4) в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 километров в час - 70 миллиметров;

5) то же со скоростью 121-140 километров в час - 50 миллиметров;

6) то же со скоростью 141-160 километров в час - 30 миллиметров;

7) между локомотивом и подвижными единицами СПС - 100 миллиметров.

Пассажирский поезд, следующий со скоростью 161 километров в час, и более оборудуется без зазорной автосцепкой между вагонами.";

пункт 68 изложить в следующей редакции:

"68. Расстояние между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары должно быть:

- от 1439 до 1443 миллиметров - у мотор-вагонного подвижного состава;

- от 1439 до 1443 миллиметров – у локомотивов, вагонов и специального самоходного подвижного состава, эксплуатируемых со скоростью от 120 до 140 километров в час включительно;

- от 1437 до 1443 миллиметров – у локомотивов, вагонов, специального самоходного подвижного состава эксплуатируемых со скоростью до 120 километров в час, а также у железнодорожного подвижного состава, не имеющего права выхода на железнодорожные пути общего пользования

- от 1440 до 1443 миллиметров - у локомотивов, эксплуатируемых со скоростью от 140 до 200 километров в час включительно;

- от 1439 до 1443 миллиметров – у пассажирских вагонов, эксплуатируемых со скоростью от 140 до 160 километров в час включительно.";

пункты 70 и 71 изложить в следующей редакции:

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

При величине ползуна, выбоины, выщербины, вмятины, раковины у вагонов, кроме моторвагонного подвижного состава, от 2 до 6 миллиметров, у локомотива и моторвагонного подвижного состава, а также специального самоходного подвижного состава от 1 до 2 миллиметров разрешается следование поезда до ближайшей станции со скоростью 15 километров в час, а при величине ползуна, выбоины, выщербины, вмятины, раковины соответственно свыше 6 до 12 миллиметров и свыше 2 до 4 миллиметров - со скоростью 10 километров в час, где колесная пара заменяется. При ползуне, выбоины, выщербины, вмятины, раковины свыше 12 миллиметров у вагона и тендера, свыше 4 миллиметров у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 километров в час при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив, при этом, должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей) поврежденной колесной пары отключены

"71. Колеса вагонов "Talго" должны соответствовать требованиям технологической инструкции завода-изготовителя, в том числе удовлетворять следующим требованиям:

1) расстояние между внутренними гранями колес должно быть 1440 миллиметров, у вагонов "Talго", обращающихся в поездах со скоростью до 160 километров в час, отклонения допускаются в сторону увеличения не более 3 мм и в сторону уменьшения не более 1 мм;

2) толщина гребня должна быть не менее 27 мм, диаметр колес не менее 840 мм;

3) разница диаметров колес на одной тележке не более 10 мм;

4) при наличии ползуна (выбоина) на поверхности катания не более 1,0 мм (длиной до 60 мм) разрешается поезд из пассажирских вагонов сочлененного типа довести без снижения скорости (для промежуточных вагонов 160 км/ч, торцевых вагонов 120 км/ч) до железнодорожной станции назначения, при выявлении ползуна глубиной от 1 до 2 мм (длиной 60-80 мм) включительно со снижением скорости до 60 км/ч до ж.д. станции назначения, от 2 до 4 мм (длиной 80-120 мм) включительно со снижением скорости до 15 км/ч до ближайшей железнодорожной станции.";

пункт 89 изложить в следующей редакции:

"89. Продольные профили сортировочных горок, подгорочных и профилированных вытяжных путей на сортировочных, участковых и грузовых станциях проверяются Национальным оператором инфраструктуры и владельцем железнодорожных путей по договорам государственно-частного партнерства соответственно не реже одного раза в три года. На остальном протяжении станционных путей всех станций профиль проверяется не реже одного раза в десять лет.

Инструментальная проверка продольного профиля главных путей на перегонах проводится в период капитального и среднего ремонта путей. Участки магистральных и станционных путей, на которых производится реконструкция пути, вызывающие изменение плана и профиля, проверяются исполнителями работ после их окончания с представлением соответствующей документации Национальному оператору инфраструктуры или владельцу железнодорожных путей до ввода в эксплуатацию путей после проведения указанных работ.

При возведении на территории станции новых объектов, расширении или переносе существующих любая организация, выполняющая такие работы, незамедлительно передает Национальному оператору инфраструктуры или владельцу железнодорожных путей по договорам государственно-частного партнерства соответствующую исполнительную документацию, определяющую привязку объекта к существующему развитию станции.";

пункт 92 изложить в следующей редакции:

"92. Ширина колеи на более крутых кривых для всех видов шпал предусмотрена следующая:

1) 1530 миллиметров - при радиусе от 349 до 300 метров;

2) 1535 миллиметров - при радиусе 299 метров и менее.";

пункт 95 изложить в следующей редакции:

"95. Величина отклонений от номинальных размеров при ширине колеи более 1548 мм и менее 1512 мм, а также при ширине колеи менее 1510 мм на участках с железобетонными шпалами, выпущенные до 2005 года, не эксплуатируется.

Эксплуатация пути на прямых участках осуществляется по величине отклонения уровня одной рельсовой нити относительно другой до 6 мм.

Возвышение наружной рельсовой нити на кривых участках не разрешается превышать 150 мм.";

пункт 98 изложить в следующей редакции:

"98. Для обеспечения безопасности движения поездов на железнодорожных путях устанавливаются ограждающие устройства на станциях и в местах, близко расположенных к населенным пунктам.";

пункт 103 изложить в следующей редакции:

"103. Не допускается эксплуатировать стрелочные переводы и глухие пересечения, у которых допущена хотя бы одна из следующих неисправностей:

1) разъединение стрелочных остяков и подвижных сердечников крестовин с тягами;

2) отставание остяка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 миллиметра и более, измеряемое у остяка и сердечника тупой крестовины против первой тяги, у сердечника острой крестовины - в острие сердечника при запертом положении стрелки;

3) выкрашивание остяка или подвижного сердечника в противошерстном направлении, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивание длиной:

на главных путях 200 миллиметра и более;

на приемоотправочных путях 300 миллиметров;

на прочих станционных и подъездных путях 400 миллиметров;

4) понижение остяка против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 миллиметра и более, измеряемое в сечении, где ширина головки остяка или подвижного сердечника поверху 50 миллиметров и более;

5) расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 миллиметров;

6) расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435 миллиметров;

7) излом остяка или рамного рельса, излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса);

8) разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше.";

Дополнить пунктами 123, 123-1, 123-2 и 123-3 следующего содержания:

"123. Перед всеми входными и проходными светофорами и светофорами прикрытия устанавливаются предупредительные светофоры. На участках, оборудованных автоблокировкой, каждый проходной светофор является предупредительным по отношению к следующему светофору.

На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи, а также на участках оборудованных

радио блокировкой, предупредительные светофоры перед входными светофорами не устанавливаются.

123-1 Радио блокировка обеспечивает:

- 1) передачу на бортовую систему безопасности информации о профиле пути и допустимой скорости движения поездов;
- 2) контроль занятости/свободности виртуальных блок-участков;
- 3) контроль занятости всего перегона для поездов, не оборудованных бортовой системой безопасности или поездов с неисправной бортовой системой безопасности;
- 4) расчет безопасных интервалов попутного следования поездов;
- 5) передачу на бортовую систему безопасности сигналов от стационарных устройств;
- 6) передачу бортовой системе безопасности команды ДСП (ДНЦ) о разрешении проследования входного (выходного, маршрутного) светофора с запрещающим показанием;
- 7) передачу бортовой системе безопасности команды от ДСП (ДНЦ) на принудительную остановку локомотива и команды на еЎ отмену;
- 8) авторизованный доступ к программному обеспечению, аппаратным средствам, органам управления и каналам связи.

123-2 Бортовая система безопасности, входящая в состав радио блокировки, обеспечивает:

- 1) информирование машиниста о параметрах движения посредством бортового дисплея;
- 2) контроль скорости движения поезда;
- 3) генерацию управляющих команд для воздействия на систему торможения локомотива;
- 4) непрерывное сравнение фактической скорости с допустимой и автоматическое не отменяемое экстренное торможение поезда при превышении допустимой скорости движения и отсутствии реакции машиниста по еЎ снижению в заданных пределах в течение расчетного периода времени;
- 5) прием сигналов от стационарных устройств;
- 6) непрерывный прием информации, разрешающей движение с допустимой для данных конкретных условий скоростью;
- 7) возможность движения по последним полученным допустимым параметрам движения, в случае потери радиосвязи;
- 8) экстренное торможение в случае отказа бортовой системы безопасности;
- 9) информирование машиниста о расстоянии до места остановки (закрытого маршрутного или выходного светофора) и допустимой скорости движения;
- 10) прием информации о временных ограничениях скорости и реализацию на еЎ основе необходимого скоростного режима;

11) ввод с пульта машиниста необходимой информации о поезде, в соответствии с требованиями по эксплуатации радио блокировки;

12) индикацию неисправностей бортовой системы безопасности и передачу такой информации стационарным устройствам системы;

13) оповещение машиниста в случае потери информации о целостности состава поезда;

14) запись параметров движения и команд управления, на защищенный электронный носитель с последующей возможностью расшифровки данной информации;

15) контроль включения и исправного состояния канала радиосвязи;

16) запись информации о диагностике бортовой системы безопасности в бортовом регистраторе и вывод информации на дисплей машиниста;

17) информирование машиниста о местоположении стационарных устройств (Устройств контроля схода подвижного состава, контрольно-габаритных устройств, комплексных технических средств мониторинга, железнодорожного переезда и так далее.);

Не допускается эксплуатировать бортовую систему безопасности, у которой не обеспечивается хотя бы одно из перечисленных требований.

123-3 Бортовая система безопасности, входящая в состав радио блокировки, не допускает:

1) проезд подвижным составом запрещающего показания входного (выходного, маршрутного) светофора без ответственной команды поездного (станционного) диспетчера, переданной с автоматизированного рабочего места;

2) возможность движения подвижного состава после его остановки принудительной командой поездного (станционного) диспетчера до соответствующей отмены такой команды;

3) возможность сближения к впереди идущему поезду на расстояние менее тормозного пути необходимого для автоматической безопасной остановки.";

пункт 135 изложить в следующей редакции:

"135. Проходные светофоры автоматической блокировки устанавливаются на границах между блок-участками, а проходные светофоры полуавтоматической блокировки - на границах между межпостовыми перегонами.

На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи, на границах блок-участков устанавливаются сигнальные знаки "Граница блок-участка".

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

На участках, оборудованных радио блокировкой для осуществления интервального регулирования движением поездов применяются подвижные блок-участки.";

пункт 140 изложить в следующей редакции:

"140. Перегоны оборудуются путевой блокировкой или радио блокировкой, а на отдельных участках - автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, при которой движение поездов на перегоне в обоих направлениях осуществляется по сигналам локомотивных светофоров .";

пункт 146 изложить в следующей редакции:

"146. Автоматическая блокировка, дополняется автоматической локомотивной сигнализацией и устройствами диспетчерского контроля.

Полуавтоматическая блокировка дополняется автоматической локомотивной сигнализацией на определенных участках пути.

Радио блокировка дополняется бортовой системой безопасности.";

пункт 161 изложить в следующей редакции:

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

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

На станциях, расположенных на участках, оборудованных радио блокировкой, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, главные пути, пути приема и отправления пассажирских поездов, а также приемоотправочные пути для безостановочного пропуска поездов контролируются системой радио блокировки.";

пункт 168 изложить в следующей редакции:

"168. Средства автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда должны обеспечивать:

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

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

3) регистрацию передаваемой дежурному по впереди лежащей станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - поездному диспетчеру

информации о наличии и расположении в поезде неисправного подвижного состава и виде неисправности.";

пункт 190 изложить в следующей редакции:

"190. Перегоны и станции, расположенные на участках железных дорог, на которых обращаются скоростные пассажирские поезда, оборудуются: автоматической блокировкой или радио блокировкой, автоматической локомотивной сигнализацией с автостопом (далее – АЛСН), многозначной АЛСН или бортовой системой безопасности, электрической централизацией стрелок и сигналов, микропроцессорными устройствами диспетчерской централизации или диспетчерского контроля, устройствами автоматического выявления неисправных вагонов, видами связи и радиосвязи в соответствии с настоящими Правилами, при этом, поездная радиосвязь должна быть дуплексной.

Системы автоматического управления движением поездов, автоматизированных рабочих мест внедряются в плановом порядке.";

пункты 214 и 215 изложить в следующей редакции:

"214. Работники, обслуживающие устройства сигнализации и связи обеспечивают постоянную нормальную видимость сигнальных показаний светофоров и маршрутных указателей.

Видимость показаний светофоров проверяется с пути электромехаником после каждой замены светофорных ламп, светодиодных модулей.

Видимость сигналов по главным путям перегонов и станций проверяется с локомотива старшим электромехаником не реже одного раза в месяц и руководителями линейных предприятий сигнализации и связи - не реже одного раза в квартал.

215. Автоматическая локомотивная сигнализация, радиосвязь и устройство безопасности проверяется не реже одного раза в квартал.

Действие автоматической локомотивной сигнализации, радиоблокировки, поездной радиосвязи и средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда периодически проверяется вагоном-лабораторией.";

пункт 219 изложить в следующей редакции:

"219. Уровень напряжения на токоприемнике электроподвижного состава не менее 21 киловольт при переменном токе, 2,7 киловольт при постоянном токе и не более 29 киловольт при переменном токе и 4 киловольт при постоянном токе.

На отдельных участках по согласованию уполномоченного органа допускается уровень напряжения не менее 19 киловольт при переменном токе и 2,4 киловольт при постоянном токе

Номинальное напряжение переменного тока на устройствах автоматики и телемеханики 115, 230 или 380 Вольт. Отклонения от указанных величин номинального напряжения допускаются в сторону уменьшения не более 10 %, а в сторону увеличения - не более 5 %.";

пункт 248 изложить в следующей редакции:

"248. На время производства работ, вызывающих перерыв движения, а также для производства которых в графике движения предусмотрены окна, руководитель работ устанавливает постоянную связь (телефонную, по радио или мобильную с регистрацией записи переговоров) с поездным диспетчером.

На участках, где окна в графике движения поездов предусматриваются в темное время суток, руководитель работ обеспечивает освещение места производства работ.";

2. Комитету автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта Республики Казахстан в установленном законодательством порядке обеспечить:

1) государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

2) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства транспорта Республики Казахстан после его официального опубликования.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра транспорта Республики Казахстан.

4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

исполняющий обязанности

Министра транспорта

Республики Казахстан

М. Калиакпаров

"СОГЛАСОВАНО"

Министерство национальной экономики

Республики Казахстан

"СОГЛАСОВАНО"

Министерство внутренних дел

Республики Казахстан