



МИНТРАНС РОССИИ
РОСТРАНСНАДЗОР
МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ
ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
ПО ПРИВОЛЖСКОМУ
ФЕДЕРАЛЬНОМУ ОКРУГУ
МТУ РОСТРАНСНАДЗОРА ПО ПФО
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА

ул. Удмуртская, д. 4А, г. Нижний Новгород
603952 АФТН УВВУЗЬВД
тел.: (831) 283-04-12

mtu@pfo.rostransnadzor.gov.ru

15.10.2025 № 52.04-10/2025-731

На № _____ от _____

Руководителям предприятий, имеющим на
праве собственности или ином законном
основании железнодорожные пути
необщего пользования

Информационное письмо

В целях ознакомления руководителей предприятий, имеющих на праве собственности или ином законном основании железнодорожные пути необщего пользования, с обстоятельствами и причинами транспортных происшествий, довожу до Вашего сведения информацию о допущенном транспортном происшествии:

1. Обстоятельства произошедшего:

19.08.2025г в 20 часов 15 минут при выполнении регламента поиска причины ложной занятости на перегоне Кукмор – Вятские Поляны 933 км 2 пк I главного пути машистом пассажирского поезда № 51 (электровоз ЭП1М № 6770 приписки эксплуатационного локомотивного депо Киров под управлением машиниста эксплуатационного локомотивного депо Ижевск Мокрушина М.В.) выявлен излом рельса вне зоны стыка с раскрытием 2 мм. В результате расследования установлено, что излом рельса произошел по I пути на 933 км 2 пк 4 звено, в кривом участке пути по правой рельсовой нити. Излом криволинейного характера, произошел на расстоянии 120 мм от оси сварного шва по головке рельса и 140 мм по подошве рельса, сечение излома рельса расположено в шпальном ящике на расстоянии 50 мм от края шпалы.

2. Последствия:

Задержаны поезда: пассажирские – 1, грузовые – 1, общее время задержки 01 часов 21 минут.

3. Причина нарушения безопасности движения:

Непосредственной причиной излома рельса явилось наличие поперечной усталостной трещины в пере подошвы рельса (плоское светлое пятно) шириной 17 мм и высотой 12 мм (код причины в системе учета АС РБ НБД № 32.0512 – Эксплуатация неисправных технических средств). Способствующей причиной



явилось динамическое воздействие от колес подвижного состава в виду смятия головки рельса глубиной 2 мм по коду 46.3 (требующего принятия к учету в ведомость ПУ – 2А).

Системной причиной явилось, не выявление и не принятие к учету дефектных рельсов при проведении осмотров железнодорожного пути.

В соответствии с материалами расследования, данное нарушение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, классифицируется как излом рельса под железнодорожным подвижным составом по вине предприятия – Казанская дистанция пути Горьковской дирекции инфраструктуры – Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД».

4. Обязательные требования, несоблюдение которых привело к возникновению нарушения безопасности движения:

В нарушение требований пункта 1 ст. 15 ФЗ от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ» железнодорожные пути общего пользования и расположенные на них сооружения и устройства должны содержаться с соблюдением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта в техническом состоянии, отвечающем требованиям соответствующих нормативных правовых актов, документов по стандартизации, правил и техническим нормам.

В нарушение требований пункта 42, IV раздела «Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации», утверждённых приказом Минтранса РФ №250 от 23.06.2022 г. где закреплено:

Порядок организации и выполнения работ, связанных с эксплуатацией всех элементов железнодорожного пути, железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционных зданий сооружений (за исключением искусственных сооружений) и устройств инфраструктуры общего и необщего пользования, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры(владельца железнодорожных путей необщего пользования) на основании проектной, ремонтной или эксплуатационной документации и должен содержать, в том числе: номенклатуру и периодичность выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту; порядок планирования и контроля выполнения работ; нормы материально-технического и технологического обеспечения работ по техническому обслуживанию и ремонту; состав, порядок оформления, согласования и утверждения технологической документации, используемой для проведения работ по техническому обслуживанию и ремонту.



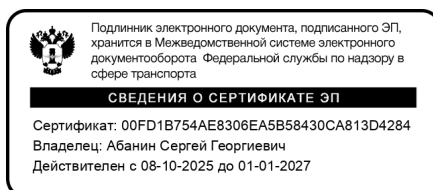
5. Классификация нарушения безопасности движения в соответствии с Положением о расследовании:

В соответствии с пунктом 5 Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утверждённого приказом Минтранса России от 18.12.2014 № 344, данное нарушение безопасности движения классифицировано как излом рельса под железнодорожным подвижным составом, не имеющей последствий, указанных в пункте 3 выше указанного Положения.

В целях обеспечения безопасности движения и исключения подобных случаев нарушения безопасности движения, рекомендую руководителям предприятий:

организовать и провести со всеми причастными работниками технические занятия, внеплановый инструктаж по обстоятельствам и причинам указанного случая.

О проделанной работе проинформировать МТУ Ространснадзора по ПФО по электронной почте: mtu_rtp@pfo.rostransnadzor.gov.ru.



С.Г.Абанин

