

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ

Правила эксплуатации

ЧЫГУНАЧНЫЯ ПЕРАЕЗДЫ

Правілы эксплуатацыі

Издание официальное



**Минтранс
Минск**

Ключевые слова: автомобильная дорога, безопасность движения, дежурный по переезду, железнодорожный переезд, железнодорожный путь, железнодорожный подвижной состав, категория переезда, переезды регулируемые, нерегулируемые, поезд, проезжая часть, разметка, светофор, сигнализация, транспортное средство, условия видимости, шлагбаум

Предисловие

Цели, основные принципы, положения по государственному регулированию и управлению в области технического нормирования и стандартизации установлены Законом Республики Беларусь «О техническом нормировании и стандартизации».

1 РАЗРАБОТАН государственным объединением «Белорусская железная дорога»

2 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от _____ № _____

В национальном комплексе нормативных правовых актов в области архитектуры и строительства настоящий технический кодекс установившейся практики входит в блок 3.03 «Сооружения транспорта и транспортная инфраструктура»

3 ВЗАМЕН ТКП 543-2014 (02190) «Железнодорожные переезды. Правила проектирования, устройства и эксплуатации»

4 СОГЛАСОВАН Управлением Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь (письмо от _____ № _____), Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (письмо от _____ № _____)

Настоящий технический кодекс установившейся практики не может быть воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь

Издан на русском языке

Содержание

1 Область применения	
2 Нормативные ссылки	
3 Термины и определения	
4 Общие положения	
5 Классификация железнодорожных переездов	
6 Правила эксплуатации железнодорожных переездов	
7 Организация текущего содержания железнодорожных переездов и подходов к ним	
8 Эксплуатация технологических проездов	
9 Пропуск через железнодорожный переезд негабаритных, тяжеловесных и длинномерных грузов	
10 Перегон скота через железнодорожный переезд	
11 Охрана труда и окружающей среды	
Приложение А (обязательное) Схемы обустройства регулируемых железнодорожных переездов ...	
Приложение Б (обязательное) Организация работы, обязанности и порядок действий дежурного по переезду	
Приложение В (обязательное) Карточка на железнодорожный переезд (технологический проезд) ..	
Приложение Г (обязательное) Книга приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на железнодорожном переезде	
Приложение Д (обязательное) Книга регистрации нарушений правил проезда через железнодорожный переезд	
Приложение Е (обязательное) Сведения о дорожно-транспортном происшествии на железнодорожном переезде	
Приложение Ж (обязательное) Акт осмотра места дорожно-транспортного происшествия на железнодорожном переезде	
Библиография	

ТЕХНИЧЕСКИЙ КОДЕКС УСТАНОВИВШЕЙСЯ ПРАКТИКИ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ Правила эксплуатации

ЧЫГУНАЧНЫЯ ПЕРАЕЗДЫ Правілы эксплуатацыі

Railroad crossings
Maintenance rules

Дата введения 0000-00-00

1 Область применения

1.1 Настоящий технический кодекс установившейся практики (далее – технический кодекс) распространяется на пересечения в одном уровне (далее – железнодорожные переезды) автомобильных дорог общего и необщего пользования (далее – автомобильные дороги), в том числе технологических проездов, улиц в городах, поселках и сельских населенных пунктах (далее – улицы) с железнодорожными путями общего и необщего пользования (далее – железнодорожные пути), а также на пешеходные дорожки, устраиваемые совместно с пересечениями автомобильных дорог и улиц с железнодорожными путями.

1.2 Технический кодекс устанавливает:

- общие положения, классификацию и порядок определения категорий железнодорожных переездов независимо от их принадлежности;
- требования к содержанию железнодорожных переездов, участков автомобильных дорог, расположенных в границах железнодорожных переездов и на подходах к ним;
- требования к закрытию железнодорожных переездов, а также переводу железнодорожных переездов из одной категории в другую;
- порядок организации работы и обязанности работников, обслуживающих железнодорожные переезды независимо от их принадлежности (далее – дежурный по переезду).

1.3 Действие настоящего технического кодекса распространяется на организации железнодорожного транспорта и дорожного хозяйства, балансодержателей железнодорожных переездов, организации и индивидуальных предпринимателей, выполняющих работы (оказывающих услуги), связанные с обслуживанием, содержанием и ремонтом железнодорожных переездов.

2 Нормативные ссылки

В настоящем техническом кодексе использованы ссылки на следующие технические нормативные правовые акты в области технического нормирования и стандартизации (далее – ТНПА) ¹⁾:

ТР ТС 003/2011 О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта

ТКП 45-3.03-96-2008 (02250) Автомобильные дороги низших категорий. Правила проектирования

ТКП 100-2018 (02191) Порядок организации и проведения работ по зимнему содержанию автомобильных дорог

ТКП 317-2019 (33200) Автомобильные дороги. Правила пропуска тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств

ТКП 366-2021 (33200) Автомобильные дороги. Правила содержания

ТКП 493-2013 (02190) Верхнее строение железнодорожного пути. Правила устройства

ТКП 539-2014 (02190) Железнодорожные пешеходные переходы. Устройство и эксплуатация

СТБ 1140-2013 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические условия

СТБ 1231-2012 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Общие технические условия

СТБ 1291-2016 Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения

СТБ 1300-2014 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения

СТБ 1306-2002 Строительство. Входной контроль продукции. Основные положения

СТБ 1310-2002 Бетоны. Классификация. Общие технические требования
 СТБ 1492-2004 Стойки железобетонные для опор наружного освещения и контактных сетей городского электрифицированного транспорта. Технические условия
 СТБ 1544-2005 Бетоны конструкционные тяжелые. Технические условия
 СТБ 1732-2007 Элементы верхнего строения железнодорожного пути. Требования безопасности и методы контроля
 СТБ 2303-2013 Технические средства организации дорожного движения. Устройства направляющие. Общие технические условия
 СТБ 17.00.00-01-2008 Охрана окружающей среды и природопользование. Система стандартов в области охраны окружающей среды и природопользования. Основные положения
 СТБ 1158 Материалы противогололедные для зимнего содержания автомобильных дорог. Общие технические условия
 ГОСТ 32965-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока
 ГОСТ 9238-2022 Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений
 СН 3.03.04-2019 Автомобильные дороги
 СН 3.06.06-2022 Улицы нацеленных пунктов
 СНБ 3.03.01-98 1) Железные дороги колеи 1520 мм

Примечание – При пользовании настоящим техническим кодексом целесообразно проверить действие ссылочных документов на официальном сайте Национального фонда технических нормативных правовых актов в глобальной компьютерной сети Интернет.

Если ссылочные документы заменены (изменены), то при пользовании настоящим техническим кодексом следует руководствоваться действующими взамен документами. Если ссылочные документы отменены без замены, то положение, в котором дана ссылка на них, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.

3 Термины и определения

В настоящем техническом кодексе применяют термины, установленные в СТБ 1300, СН 3.03.04, [1], [2], а также следующие термины с соответствующими определениями:

3.1 автоматическая переездная светофорная сигнализация; АПСС: Устройства автоматического включения при приближении железнодорожного подвижного состава сигнальных показаний переездных светофоров и звуковой сигнализации, запрещающих движение через железнодорожный переезд транспортным средствам и пешеходам.

3.2 автомобильная дорога общего пользования: По СН 3.03.04.

3.3 автомобильная дорога общего пользования: По СН 3.03.04.

3.4 граница железнодорожного переезда: Условные линии, перпендикулярно пересекающие автомобильную дорогу, улицу по оси шлагбаумов или по оси установки дорожных знаков 1.3.1 «Однопутная железная дорога», 1.3.2 «Многопутная железная дорога» по СТБ 1140 при отсутствии шлагбаумов, а железнодорожные пути – по краям настила железнодорожного переезда.

3.5 дежурный по переезду: Работник балансодержателя железнодорожного переезда, в обязанности которого входит обеспечение безопасного пропуска железнодорожного подвижного состава и транспортных средств через железнодорожный переезд и его обслуживание в установленном порядке.

3.6 дистанционное управление железнодорожным переездом: Система управления переездной сигнализацией, при которой технические средства железнодорожной автоматики на железнодорожном переезде дополнены устройствами контроля и управления сигнализацией дежурным работником балансодержателя железнодорожного переезда, находящемся за специально оборудованным рабочим местом вне железнодорожного переезда.

3.7 железнодорожный переезд: Пересечение в одном уровне автомобильной дороги с железнодорожными путями, оборудованное устройствами, обеспечивающими безопасные условия пропуска подвижного состава железнодорожного транспорта и транспортных средств.

3.8 железнодорожный пешеходный переход: Пересечение в одном уровне пешеходной дорожки с железнодорожными путями, оборудованное устройствами, обеспечивающими безопасные условия прохода пешеходов.

3.9 железнодорожное транспортное средство: По [2].

¹⁾ СНБ имеют статус технического нормативного правового акта на переходной период до их замены техни-

ческими нормативными правовыми актами, предусмотренными Законом Республики Беларусь «О техническом нормировании и стандартизации».

3.10 заградительная сигнализация: Система сигнализации, требующая остановки железнодорожного подвижного состава в случае возникновения опасности для их движения через железнодорожный переезд. Заградительные (для железнодорожного подвижного состава) светофоры данной системы устанавливаются перед железнодорожным переездом на расчетном расстоянии и управляются автоматически или дежурным по переезду, либо дежурным по железнодорожной станции.

3.11 заградительный светофор: Железнодорожный светофор, сигнальные показания которого требуют остановки железнодорожного подвижного состава при опасности для движения, возникшей на железнодорожных переездах.

3.12 заграждение железнодорожного переезда: Перевод в запрещающее состояние всех железнодорожных светофоров, ограждающих железнодорожный переезд от железнодорожного подвижного состава.

3.13 извещение на железнодорожный переезд: Передача сообщения на железнодорожный переезд о необходимости закрытия движения транспортным средствам и пешеходам.

3.14 настил железнодорожного переезда: Покрытие проезжей части автомобильной дороги или улицы, устраиваемое в рельсовой колее, междупутье и на сопряжении с крайними рельсами.

3.15 ограничивающие пешеходные ограждения: Устройства, предназначенные для упорядочивания движения пешеходов.

3.16 оповестительная сигнализация: Система переездной сигнализации, при которой извещение дежурному по переезду о приближении железнодорожного подвижного состава к железнодорожному переезду подается оптическим и акустическим сигналами, а включение и выключение технических средств ограждения железнодорожного переезда осуществляет дежурный по переезду.

3.17 переездный автоматический шлагбаум; ПАШ: Шлагбаум с переводом заградительного бруса в закрытое (горизонтальное) положение, осуществляемым автоматически через расчетное время после вступления железнодорожного подвижного состава на участок приближения и включения красных сигналов переездных светофоров. Шлагбаум переводится в открытое (вертикальное) положение также автоматически после освобождения железнодорожного переезда железнодорожным подвижным составом и выключения красных сигналов переездных светофоров.

3.18 переездный полуавтоматический шлагбаум: Шлагбаум с переводом заградительного бруса в закрытое (горизонтальное) положение, осуществляемым автоматически при вступлении железнодорожного подвижного состава на участок приближения или при открытии сигнала железнодорожному подвижному составу и замыкании маршрута или нажатием специальной кнопки дежурным по станции, а в открытое (вертикальное) положение – нажатием специальной кнопки дежурным по переезду.

3.19 переездный светофор: Транспортный светофор, предназначенный для регулирования дорожного движения через железнодорожный переезд.

3.20 переездная сигнализация: Подсистема инфраструктуры железнодорожного транспорта, включающая в себя комплекс технических сооружений и устройств сигнализации, централизации и блокировки, обеспечивающих управление движением на железнодорожных переездах.

3.21 переездный шлагбаум: Устройство железнодорожного переезда, предназначенное для перекрытия автомобильной дороги или улицы заградительным брусом.

3.22 переездный электрический шлагбаум (электрошлагбаум): Шлагбаум с переводом заградительного бруса в закрытое (горизонтальное) и открытое (вертикальное) положение дежурным по переезду при помощи специальной кнопки.

3.23 пешеходная дорожка: По [2].

3.24 проезжая часть железнодорожного переезда: Элемент автомобильной дороги или улицы, предназначенный для движения транспортных средств в границах железнодорожного переезда.

3.25 светофорная сигнализация: Устройство зависимости между переездной сигнализацией и специальными светофорами, применяемыми в качестве заградительных. Может применяться только на путях общего пользования при невозможности оборудования нормальных (расчетной длины) участков приближения.

3.26 технические средства организации дорожного движения; ТСОДД: По СТБ 1300.

3.27 технологический проезд: Пересечения железнодорожных путей в границах территории различных предприятий с дорогами, предназначенными для обеспечения технологического процесса работы этих предприятий.

3.28 улица населенного пункта (улица): По СН 3.06.06-2022.

3.29 участок приближения: Оборудованный электрическими рельсовыми цепями, расположенный перед железнодорожным переездом участок пути, длина которого определяется расчетом в зависимости от скорости движения железнодорожного подвижного состава, длины проезжей части железнодорожного переезда и минимальной скорости движения транспортных средств для заблаговременной подачи извещения на железнодорожный переезд о приближении к нему железнодорожного подвижного состава и автоматического управления переездной сигнализацией и шлагбаумами, если железнодорожный переезд ими оборудован.

3.30 щиток переездной сигнализации; ЩПС: Пульт управления переездными светофорами и устройствами ограждения железнодорожного переезда дежурным по переезду.

4 Общие положения

4.1 Железнодорожные переезды должны быть оборудованы необходимыми устройствами и системами, обеспечивающими безопасность движения и улучшающими условия пропуска транспортных средств, пешеходов и других участников дорожного движения.

При эксплуатации железнодорожного переезда балансодержатель железнодорожного переезда обеспечивает содержание в исправном состоянии следующих его основных устройств, обеспечивающих безопасные условия прохода железнодорожного подвижного состава, проезда транспортных средств, прохода пешеходов и прогона скота:

- настил проезжей части;
- пешеходный настил;
- ТСОДД;
- железнодорожные предупредительные сигнальные знаки «С»;
- переездная сигнализация;
- система электрического освещения;
- система видеонаблюдения или фотофиксации (устанавливается по решению владельца инфраструктуры или путей необщего пользования);
- ограничивающие пешеходные ограждения на пешеходных переходах;
- заградительная сигнализация;
- прочие необходимые устройства и конструкции.

Железнодорожные переезды с дежурным по переезду дополнительно должны оборудоваться следующими устройствами и системами:

- переездными шлагбаумами с переездной сигнализацией;
- зданием переездного поста с необходимым оборудованием;
- системой связи.

Железнодорожные переезды, расположенные на автомобильных дорогах и улицах с двумя полосами движения в обоих направлениях, должны соответствовать требованиям, приведенным на схемах в приложении А.

4.2 Конструкции, системы и устройства железнодорожных переездов должны эксплуатироваться в исправном состоянии.

4.3 При эксплуатации железнодорожных переездов балансодержатели автомобильных дорог и улиц должны обеспечить безопасность дорожного движения на подходах к железнодорожному переезду до переездных шлагбаумов, при их отсутствии до дорожных знаков 1.3.1 или 1.3.2, а балансодержатель железнодорожного переезда – безопасность движения в границах железнодорожного переезда путем содержания его конструкций и обустройств в надлежащем состоянии.

4.4 Автомобильные дороги или улицы на подходах к железнодорожным переездам и в его границах, за исключением настила железнодорожного переезда, должны соответствовать СН 3.03.04, ТКП 45-3.03.

4.5 Организация трамвайного и троллейбусного движения на действующих железнодорожных переездах через железнодорожные пути общего пользования не допускается. Организация регулярного организованного пассажирского движения автотранспортом на действующих железнодорожных переездах допускается в каждом отдельном случае с разрешения владельца инфраструктуры или путей необщего пользования при условии оборудования железнодорожного переезда переездной сигнализацией и заключения комиссии, в состав которой входят представители транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникации Республики Беларусь, ГАИ, владельца инфраструктуры или путей необщего пользования, балансодержателя участка автомобильной дороги, пересекающей обследуемый железнодорожный переезд, представителей органов исполнительной власти и (или) органов местного управления, представителей заинтересованных перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров

автомобильным транспортом. До организации регулярного организованного пассажирского движения автотранспортом, заинтересованным перевозчиком следует разработать и реализовать комплекс мер, обеспечивающих безопасность движения через железнодорожный переезд.

4.6 При строительстве автодорожных путепроводов на участках железной дороги, расположенных вне городов, железнодорожные переезды, расположенные на расстоянии 5 км и менее от путепроводов, подлежат закрытию.

4.7 На закрываемых железнодорожных переездах (постоянно или временно) должны быть выполнены мероприятия по исключению возможности движения транспортных средств через железнодорожный переезд с установкой дорожных знаков 3.1 «Въезд запрещен» и 5.31 «Схема объезда» согласно СТБ 1300. Места установки дорожных знаков должны быть согласованы с подразделениями ГАИ.

На закрываемых железнодорожных переездах все применяемое оборудование должно быть демонтировано. Порядок демонтажа, хранения, повторного применения или выбраковки оборудования устанавливается балансодержателем железнодорожного переезда.

Прекращение работы железнодорожных переездов (постоянно) выполняется по решению балансодержателя железнодорожного переезда при согласовании ГАИ, владельца инфраструктуры или путей необщего пользования, балансодержателя участка автомобильной дороги, пересекающей закрываемый железнодорожный переезд, представителей органов исполнительной власти и (или) органов местного управления.

На железнодорожных переездах, закрываемых по временной схеме, автоматические устройства переездной сигнализации должны быть выключены на период закрытия железнодорожных переездов, установлены заградительные шлагбаумы. На подходах к закрываемым железнодорожным переездам при необходимости сооружают разворотные площадки для транспортных средств.

4.8 На время закрытия или ограничения движения на путепроводах, железнодорожных переездах в связи с проведением ремонтных работ допускается устройство временных железнодорожных переездов на расстоянии менее 5 км от путепровода или железнодорожного переезда, при этом настил железнодорожного переезда должен соответствовать п. 6.5. Порядок эксплуатации временных железнодорожных переездов определяет владелец инфраструктуры или путей необщего пользования в зависимости от местных условий.

5 Классификация железнодорожных переездов

5.1 По месту расположения железнодорожные переезды подразделяют на железнодорожные переезды общего пользования и необщего пользования.

Железнодорожные переезды, расположенные на пересечении железнодорожных путей с автомобильными дорогами общего пользования или улицами, следует относить к железнодорожным переездам общего пользования.

Железнодорожные переезды, расположенные на пересечении железнодорожных путей с автомобильными дорогами необщего пользования, следует относить к железнодорожным переездам необщего пользования.

5.2 В зависимости от интенсивности движения железнодорожного подвижного состава и транспортных средств железнодорожные переезды подразделяют на четыре категории в соответствии с таблицей 1.

При установлении допускаемых скоростей движения железнодорожного подвижного состава по главным путям перегонов свыше 140 км/ч независимо от интенсивности движения транспортных средств по пересекаемым автомобильным дорогам или улицам железнодорожные переезды следует относить к I категории.

Таблица 1 – Категории железнодорожных переездов

Интенсивность движения железнодорожного подвижного состава по участку железной дороги (суммарно в обоих направлениях), поездов/сут	Интенсивность движения транспортных средств по автомобильной дороге или улице (суммарно в обоих направлениях), ед/сут				
	До 200 включ.	Св. 200 до 1000 включ.	Св. 1000 до 3000 включ.	Св. 3000 до 7000 включ.	Св. 7000
До 16 включ.	IV	IV	IV	III	II
Св. 16 до 100 включ.	IV	IV	III	II	I
« 100 « 200 «	IV	III	II	I	I

Интенсивность движения железнодорожного подвижного состава по участку железной дороги (суммарно в обоих направлениях), поездов/сут	Интенсивность движения транспортных средств по автомобильной дороге или улице (суммарно в обоих направлениях), ед/сут				
	До 200 включ.	Св. 200 до 1000 включ.	Св. 1000 до 3000 включ.	Св. 3000 до 7000 включ.	Св. 7000
« 200	III	II	II	I	I
Все станционные пути и пути необщего пользования	IV	IV	IV	III	II
Примечания 1 Интенсивность движения транспортных средств указана в единицах, приведенных к легковому автомобилю. Коэффициенты приведения различных типов транспортных средств принимаются по ГОСТ 32965. 2 Интенсивность движения железнодорожного подвижного состава по участку железной дороги принимается согласно размеру движения поездов по нормативному графику. 3 Интенсивность движения железнодорожного подвижного состава по станционным путям и путям необщего пользования не регламентируется.					

5.3 Категорию эксплуатируемого железнодорожного переезда устанавливает балансодержатель железнодорожного переезда один раз в год на основании:

- сведений о суточной интенсивности движения железнодорожного подвижного состава и маневровых передвижений на участке железнодорожного пути в зоне расположения железнодорожного переезда за нормируемый период, получаемых на основании нормативного графика движения;
- сведений о фактической интенсивности движения транспортных средств по автомобильной дороге, улице в зоне расположения железнодорожного переезда, представляемых балансодержателем данной дороги, или городской уполномоченной эксплуатирующей организацией.

Значения расчетной интенсивности движения транспортных средств определяются в соответствии с ГОСТ 32965.

Пересмотр категории железнодорожных переездов должен выполняться балансодержателем железнодорожного переезда не реже одного раза в год, а также в случае необходимости, вызванной изменением категории автомобильной дороги или улицы, изменением интенсивности движения железнодорожного подвижного состава, другими обоснованными причинами.

5.4 Железнодорожные переезды подразделяют на регулируемые и нерегулируемые.

К регулируемым следует относить железнодорожные переезды, оборудованные устройствами переездной сигнализации для водителей транспортных средств и (или) обслуживаемые дежурным по переезду, а также железнодорожные переезды, оборудованные средствами дистанционного управления.

К нерегулируемым следует относить железнодорожные переезды, не оборудованные устройствами переездной сигнализации и не обслуживаемые дежурным по переезду (далее – железнодорожный переезд без дежурного по переезду).

5.5 Обслуживание железнодорожных переездов дежурным по переезду либо дежурным работником посредством дистанционного управления устанавливается на следующих железнодорожных переездах:

- I категории;
- расположенных на участках железнодорожного пути с установленными допускаемыми скоростями движения железнодорожного подвижного состава свыше 140 км/ч;
- II категории, оборудованных переездной сигнализацией, расположенных на участках железнодорожного пути с интенсивностью движения свыше 16 поездов/сут и не оборудованных автоматическим контролем неисправности устройств переездной сигнализации у дежурного по станции (поездного диспетчера) и взаимозависимостью исправного действия переездной сигнализации и устройств автоблокировки или других систем автоматики. Железнодорожные переезды, не оборудованные переездной сигнализацией, обслуживаются дежурным по переезду в следующих случаях:
 - при пересечении трех и более главных путей, расстояние между которыми составляет менее 50 м, с автомобильными дорогами или улицами;
 - если железнодорожный переезд II категории имеет неудовлетворительные условия видимости, а на участках с интенсивностью движения свыше 16 поездов/сут – независимо от условий видимости;
 - если железнодорожный переезд III категории имеет неудовлетворительные условия видимости и расположен на участке с интенсивностью движения свыше 16 поездов/сут, а на участках с интенсивностью движения свыше 200 поездов/сут – независимо от условий видимости.

5.6 Для водителей транспортных средств, находящихся перед дорожным знаком «Стоп линия»

(линией горизонтальной дорожной разметки 1.12 ПДД), а при ее отсутствии у дорожных знаков 1.3.1 или 1.3.2, удовлетворительной следует считать видимость, при которой обеспечена видимость приближающегося к железнодорожному переезду с любой стороны железнодорожного подвижного состава на расстоянии согласно таблице 2.

Таблица 2 – Нормы обеспечения видимости железнодорожного подвижного состава, приближающегося к железнодорожному переезду

Установленная скорость движения железнодорожного подвижного состава в зоне железнодорожного переезда, км/ч	Расстояние, при котором обеспечена удовлетворительная видимость для водителей транспортных средств, м
До 25 включ.	100
Св. 25 до 40 включ.	150
« 40 « 80 «	250
« 80 « 120 «	400
« 120 « 140 «	500
« 140 « 200 «	700

Технологические проезды, на которых не обеспечиваются условия видимости в соответствии с нормами, приведенными в таблице 2, могут оборудоваться дорожными зеркалами. Определение места установки дорожных зеркал и поворота поверхности отражателя по отношению к водителю транспортного средства выбирают исходя из местных условий с учетом обеспечения видимости скрытого от наблюдателя участка дороги. Во всех случаях зеркало устанавливают таким образом, чтобы оно находилось как можно ближе к месту, где водитель должен уступить дорогу приближающемуся транспортному средству.

6 Правила эксплуатации железнодорожных переездов

6.1 При эксплуатации железнодорожных переездов должно обеспечиваться безопасное движение железнодорожного транспорта и транспортных средств через железнодорожный переезд с установленными скоростями движения, а также пешеходов по пешеходным дорожкам.

6.2 Эксплуатация железнодорожных переездов, а также автомобильных дорог и улиц на подходах к железнодорожным переездам и железнодорожного пути в границах железнодорожных переездов должна выполняться согласно настоящему техническому кодексу, ТКП 100, ТКП 366, СТБ 1291, [1], и другим ТНПА, в которых установлены требования к организации безопасной работы, техническому обслуживанию, текущему содержанию и ремонту железнодорожных переездов и их обустройств, а также подходов к железнодорожным переездам.

6.3 Эксплуатация железнодорожного переезда осуществляется в соответствии с инструкцией по эксплуатации железнодорожного переезда, в которой должны быть отражены правила эксплуатации конкретного железнодорожного переезда в зависимости от местных условий.

В общем случае в инструкции по эксплуатации железнодорожного переезда должны быть приведены следующие сведения:

- общие данные о железнодорожном переезде;
- наличие пешеходных дорожек;
- наличие и порядок пользования средствами связи;
- устройства переездной сигнализации;
- работа переездной сигнализации;
- обязанности дежурного по переезду по осмотру проходящего железнодорожного подвижного состава;
- общие обязанности дежурного по переезду либо дежурного работника балансодержателя железнодорожного переезда при нахождении железнодорожного переезда на дистанционном управлении;
- действия дежурного по переезду либо дежурного работника балансодержателя железнодорожного переезда при нахождении железнодорожного переезда на дистанционном управлении при пропуске через железнодорожный переезд железнодорожного подвижного состава и автотранспорта;
- порядок передачи информации дежурному работнику владельца инфраструктуры или владельца пути необщего пользования о неисправности сигнализации и связи через дежурного по железнодорожному переезду;

дорожной станции;

- порядок ограждения мест препятствия на железнодорожном переезде;
- порядок действия дежурного по переезду или дежурного работника балансодержателя железнодорожного переезда при нахождении его на дистанционном управлении при неисправности автоматической сигнализации и связи;
- порядок пользования прожекторными установками;
- правила проезда железнодорожного переезда водителями транспортных средств;
- порядок действий дежурного по переезду или дежурного работника балансодержателя железнодорожного переезда при нахождении железнодорожного переезда на дистанционном управлении в случае нарушений правил проезда водителями автотранспорта;
- сигналы, применяемые при регулировании движения автотранспорта;
- порядок подачи «ЗНАКА БОДРСТВОВАНИЯ», а также приведены схема расположения напольных устройств, схема оповещения должностных лиц при нарушении нормальных условий работы железнодорожного переезда, схема щитка управления, схема заградительной сигнализации на железнодорожном переезде и инструкция по охране труда дежурного по переезду.

Инструкцию по эксплуатации железнодорожного переезда составляет балансодержатель железнодорожного переезда и пересматривает ее в случае отсутствия изменений эксплуатационных характеристик с периодичностью:

- один раз в пять лет для железнодорожных переездов, регулируемый с дежурным по переезду или дежурным работником при нахождении железнодорожного переезда на дистанционном управлении;
- один раз в десять лет для железнодорожных переездов, регулируемый без дежурного по переезду и нерегулируемых.

6.4 На каждый железнодорожный переезд должна быть оформлена карточка согласно приложения В в 2 экземплярах. Один экземпляр карточки должен храниться в здании переездного поста либо при его отсутствии у ответственного за содержание железнодорожного переезда лица, второй – у балансодержателя железнодорожного переезда.

При эксплуатации железнодорожного переезда с дежурным по переезду должна быть оформлена книга приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на железнодорожном переезде согласно приложения Г, а также книга регистрации нарушений правил проезда через железнодорожный переезд согласно приложения Д.

6.5 Настилы проезжей части (дорожная одежда) железнодорожных переездов должны соответствовать действующим типовым проектам и конструктивным решениям, утвержденным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования и соблюдением требований СН 3.03.04, ТКП 45-3.03-227, а также по техническим условиям производителей настилов.

Эксплуатационное состояние проезжей части настила должно соответствовать СТБ 1291.

6.6 Настил пешеходных дорожек на железнодорожных переездах, как правило, принимают таким же, как и на проезжей части автомобильной дороги (улицы). На время производства путевых работ может быть применен временный тип настила из старомодных железобетонных плит или шпал. Его конструкция должна обеспечивать безопасность пропуска железнодорожного подвижного состава и транспортных средств через железнодорожный переезд.

6.7 Для обеспечения безопасности пешеходов, пешеходные дорожки, как правило, оборудуются ограничивающими пешеходными ограждениями, замедляющими скорость пешеходного потока. Ограничивающие пешеходные ограждения должны быть установлены на расстоянии не менее чем 2,5 м от крайнего рельса. Высота ограничивающих пешеходных ограждений должна быть не менее 1,1 м.

До проведения реконструкции или капитального ремонта железнодорожных переездов, пешеходные дорожки на них могут эксплуатироваться без ограничивающих пешеходных ограждений в соответствии с утвержденными ранее проектными решениями.

6.8 Настил железнодорожного переезда должен эксплуатироваться в одном уровне с верхом головки рельса. Допускается изменение положения верха настила железнодорожного переезда относительно верха головки рельса не более 20 мм в сторону понижения и 30 мм в сторону возвышения.

6.9 При эксплуатации переездного настила из сборных железобетонных плит или асфальтобетона, а также комбинированного, укладываются металлические контррельсы либо резиновые профили (контррельсы) на всю ширину настила для обеспечения беспрепятственного прохода реборды колес подвижного состава. Ширина желоба контррельсов должна быть от 75 до 110 мм, глубина желоба – не менее 45 мм. Контррельсы должны быть надежно прикреплены к элементам железнодорожного пути и конструкции настила. Допускается эксплуатация железнодорожного переезда без контррельсов, если это предусмотрено типовым проектным решением, а также на время производства работ по

ремонту железнодорожного пути с ограничением скорости движения поездов до 40 км/ч.

6.10 Параметры и конструкции железнодорожных переездов и подходов к ним автомобильных дорог и улиц, применяемые системы и обустройства, ТСОДД на железнодорожном переезде должны соответствовать требованиям настоящего технического кодекса. На эксплуатируемых железнодорожных переездах без дежурного по переезду и не оборудованных переездной сигнализацией знак 2.5, 5.3.3 по СТБ 1140 следует применять, если не обеспечена видимость, установленная СТБ 1300.

6.11 ТСОДД на подходе к железнодорожному переезду должны соответствовать требованиям организации дорожного движения пересекаемой железнодорожный переезд автомобильной дороги или улицы (далее – ОДД), и содержаться балансодержателями железнодорожного переезда и автомобильной дороги или улицы в соответствии с требованиями СТБ 1300.

В состав ТСОДД в зависимости от конкретных условий должны быть включены:

- дорожные знаки по СТБ 1140;
- дорожная разметка по СТБ 1231;
- дорожные (переездные) светофоры по СТБ 1300, устанавливаются на эксплуатирующихся железнодорожных переездах при интенсивности движения:

- а) до 16 поездов/сут включительно и транспортных средств свыше 3000 ед/сут;
- б) свыше 16 до 100 включительно поездов/сут и транспортных средств свыше 1000 ед/сут;
- в) свыше 100 до 200 включительно поездов/сут и транспортных средств свыше 200 ед/сут;
- г) свыше 200 поездов/сут независимо от интенсивности движения транспортных средств;
- д) независимо от интенсивности движения при установленных скоростях движения железнодорожного подвижного состава свыше 120 км/ч;

- е) независимо от интенсивности движения при неудовлетворительных условиях видимости;
- ж) независимо от интенсивности движения при наличии регулярного автобусного движения.

Примечание – Переездные светофоры также устанавливаются на железнодорожных переездах на станционных путях или путях необщего пользования с интенсивностью движения транспортных средств свыше 3000 ед/сут.;

– дорожные удерживающие ограждения, устанавливаемые на автомобильных дорогах и улицах на подходах к железнодорожным переездам согласно СТБ 1300;

– направляющие устройства (сигнальные столбики, сигнальные щитки и т. п.) по СТБ 2303, устанавливаемые на автомобильных дорогах и улицах на подходах к железнодорожным переездам согласно СТБ 1300.

Оснащение ТСОДД регулируемых железнодорожных переездов, расположенных на автомобильных дорогах и улицах с двумя полосами движения в обоих направлениях, следует выполнять в соответствии с приложением А.

Допускается применение отдельных элементов ТСОДД (перил, ограждений, направляющих устройств) по индивидуальным проектам, а также эксплуатация существующих шлагбаумов, у которых ориентация направления брусьев в нерабочем состоянии отличается от приведенной приложение А, при условии обеспечения безопасности движения.

6.12 Перед железнодорожными переездами, в зависимости от конкретных условий, применяются следующие дорожные знаки по СТБ 1140, устанавливаемые согласно требованиям СТБ 1300:

а) знак 1.1 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» или 1.2 «Железнодорожный переезд без шлагбаума».

Если на автомобильной дороге расположено несколько железнодорожных переездов, то знаки 1.1 или 1.2 должны быть установлены:

- только перед первым железнодорожным переездом, если расстояние между смежными железнодорожными переездами менее 50 м;
- перед каждым железнодорожным переездом в остальных случаях.

Расстановка знаков 1.1 и 1.2 в случае необходимости их дублирования приведена в приложении А;

б) знак 1.3.1 «Однопутная железная дорога» или 1.3.2 «Многопутная железная дорога»;

в) знаки 1.4.1 – 1.4.6 «Приближение к железнодорожному переезду»;

г) знак 2.5 «Движение без остановки запрещено», знак 5.3.3 «Стоп-линия», которые применяют совместно с горизонтальной дорожной разметкой 1.12, 1.21;

д) на электрифицированных линиях с обеих сторон железнодорожного переезда должны быть установлены дорожные знаки 3.13 «Ограничение высоты» с надписью на знаке «4 м» на расстоянии не менее 5 м от шлагбаума, а при его отсутствии не менее 10 м от крайнего рельса.

Перед железнодорожными переездами, в зависимости от условий дорожного движения, также могут быть предусмотрены следующие дорожные знаки по СТБ 1140: знак 1.8 «Светофорное регулирование»; знак 3.20.1 «Обгон запрещен»; знак 3.24.1 «Ограничение максимальной скорости»; знак

3.28 «Стоянка запрещена»; знак 4.2.1 «Объезд препятствия справа», другие необходимые дорожные знаки.

Ответственность за установку дорожных знаков в границах железнодорожного переезда несет балансодержатель железнодорожного переезда, на подходах к железнодорожному переезду балансодержатель автомобильной дороги или улицы.

6.13 На проезжей части и элементах обустройства железнодорожных переездов в зависимости от местных условий и в соответствии с СТБ 1300 применяется горизонтальная и вертикальная дорожная разметка в соответствии с СТБ 1231.

6.14 Переездные светофоры следует применять на железнодорожных переездах в соответствии с СТБ 1300.

6.15 Положение дорожного ограждения на дорожном полотне, его высота, конструкция начального и конечного участков, другие необходимые параметры должны соответствовать СТБ 1300. Крайние точки ограждения должны находиться на расстоянии вне габаритов приближения подвижного состава, установленных ГОСТ 9238.

При наличии пешеходных ограждений их удерживающая способность и высота пешеходных ограждений должны соответствовать СТБ 1300.

6.16 Железнодорожные сигнальные знаки «С» устанавливаются балансодержателем железнодорожного переезда на подходах к железнодорожному переезду с правой стороны по ходу движения железнодорожного подвижного состава на расстоянии:

- от 500 до 1500 м от железнодорожных переездов;
- от 800 до 1500 м от железнодорожных переездов, если установленные скорости движения железнодорожного подвижного состава на перегонах более 120 км/ч.

Дополнительные железнодорожные сигнальные знаки «С» также должны предусматриваться, если не обеспечена удовлетворительная видимость на железнодорожных переездах без дежурного по переезду, и устанавливаться на расстоянии:

- 250 м от железнодорожных переездов;
- 400 м от железнодорожных переездов, если установленные скорости движения железнодорожного подвижного состава на перегонах более 120 км/ч.

Железнодорожные сигнальные знаки «С» должны располагаться на расстоянии не менее 3,1 м от оси крайнего пути.

Места и порядок установки железнодорожных сигнальных знаков «С», конструкция опор знаков должны удовлетворять требованиям [1].

6.17 Железнодорожные переезды, расположенные на участках, оборудованных продольными линиями электроснабжения или имеющие вблизи другие постоянные источники электроснабжения, как правило должны иметь электрическое освещение, а железнодорожные переезды являющимися «ПОСТАМИ БЕЗОПАСНОСТИ» прожекторные установки.

Наружное электрическое освещение следует предусматривать на всех железнодорожных переездах I, II категорий, а также на железнодорожных переездах III и IV категорий при:

- интенсивности движения железнодорожного подвижного состава по участку железной дороги более 16 поездов/сут;
- интенсивности движения транспортных средств по автомобильной дороге или улице (суммарно в обоих направлениях) более 1000 ед/сут;
- регулярном организованном пассажирском движении автотранспорта;
- установленной скорости движения железнодорожного подвижного состава более 120 км/ч;
- неудовлетворительной видимости как машинисту железнодорожного подвижного состава, так и водителю автотранспортного средства.

Система электрического освещения на железнодорожных переездах должна соответствовать СН 2.04.03, СН 3.03.04 и требованиями владельца инфраструктуры или путей необщего пользования.

Требуемую освещенность следует обеспечивать по поверхности железнодорожного полотна в границах настила железнодорожного переезда и настила тротуара при его наличии.

Требуемый нормами уровень освещенности должен быть обеспечен в момент вступления железнодорожного подвижного состава на участок приближения.

Если движение железнодорожного транспорта через железнодорожный переезд в темное время суток отсутствует, то освещенность на железнодорожном переезде допускается не устраивать.

Устройства системы освещения располагаются вне габаритов приближения подвижного состава по ГОСТ 9238.

6.18 Железнодорожные переезды с дежурным по переезду оборудуются автоматическими, полуавтоматическими переездными шлагбаумами или электрошлагбаумами, а также перекрывающими

всю проезжую часть запасными ручными шлагбаумами, применяемыми в случае неисправности основных шлагбаумов.

На железнодорожном переезде, как правило, должно быть два шлагбаума. На железнодорожных переездах, расположенных на улицах с двумя и более полосами движения в каждом направлении, при устройстве перед железнодорожным переездом направляющих островков допускается применение четырех шлагбаумов. На железнодорожных переездах, оборудованных дистанционным управлением дежурным работником балансодержателя железнодорожного переезда, допускается установка дополнительных шлагбаумов для перекрытия проезжей части на всю ширину.

Длина заградительных брусьев шлагбаумов, как правило, должна быть стандартная, равная 4, 6 или 8 м. Допускается применение брусьев нестандартной длины, если это необходимо по местным условиям. Заградительные брусья должны располагаться на высоте от 1 до 1,25 м от уровня проезжей части автомобильной дороги или улицы.

Заградительные брусья шлагбаумов должны перекрывать не менее половины ширины проезжей части автомобильной дороги или улицы с правой стороны по ходу движения транспортных средств. На железнодорожных переездах с двумя шлагбаумами (основными) проезжая часть встречного движения не перекрывается.

Шлагбаумы располагаются перед железнодорожным переездом по обе стороны от него на расстоянии от крайнего рельса не менее 6, 8, 10 м при длине заградительного бруса соответственно 4, 6, 8 м, а при нестандартной длине бруса – на расстоянии, равном длине бруса плюс 2 м. Дополнительные шлагбаумы устанавливаются на одной оси с основными, с левой стороны автодороги. При установке дополнительных шлагбаумов их опускание должно происходить с выдержкой времени, достаточной для выезда транспортного средства длиной 24 м за пределы дополнительного шлагбаума.

Фундаменты шлагбаумов размещаются на обочине автомобильной дороги или газоне улицы с правой стороны по направлению движения транспортных средств на расстоянии не менее 1,0 м от края проезжей части. Размещение фундаментов шлагбаумов на тротуарах разрешается при обеспечении возможности беспрепятственного прохода пешеходов.

Шлагбаумы могут быть установлены на индивидуальном фундаменте или на фундаменте совместно с переездными светофорами.

На железнодорожных переездах расположенных на малоделятельных участках путей необщего пользования или станционных путях допускается применение в качестве основных ручные шлагбаумы.

Примечание – К малоделятельным участкам относятся участки путей необщего пользования или станционных путей с интенсивностью движения пассажирских и грузовых поездов (в сумме) по графику не более 8 пар в сутки.

Ручные шлагбаумы располагаются на расстоянии не менее 1 м от основных шлагбаумов со стороны автомобильной дороги или улицы с обеих сторон железнодорожного переезда. Заградительные брусья и опоры ручных шлагбаумов должны располагаться на обочине автомобильной дороги на расстоянии не менее 0,75 м от края проезжей части, причем брусья должны находиться вдоль проезжей части.

Ручные шлагбаумы состоят из двух брусьев, которые размещают по правой и левой стороне автомобильной дороги или улицы или из одного бруса, конструкция которого позволяет перекрывать всю ширину проезжей части, и устанавливаемого с правой стороны автомобильной дороги или улицы перед железнодорожным переездом. Заградительные брусья ручных шлагбаумов должны перекрывать проезжую часть на всю ширину, причем при устройстве двух заградительных брусьев ручного шлагбаума, они должны располагаться в одном створе. Ручные шлагбаумы должны оснащаться приспособлениями для закрепления их в открытом и закрытом положении.

Брусья основных и ручных шлагбаумов со стороны автомобильной дороги или улицы должны окрашиваются чередующимися полосами красного и белого цвета, наклоненными под углом 40° – 50° к проезжей части. Ширина полос должна быть 500 мм. Концевой участок заградительного бруса должен иметь красную вертикальную полосу шириной 250 – 300 мм.

Для обозначения брусьев шлагбаумов, как правило, применяется световозвращающая пленка, которая должна быть надежно закреплена. Для окрашивания деревянных брусьев шлагбаумов можно применять световозвращающие материалы или обычные лакокрасочные материалы с установкой трех световозвращающих элементов красного цвета. Со стороны железнодорожного переезда на концевом участке брусьев должен быть установлен световозвращающий элемент белого цвета.

Шлагбаумы должны работать совместно с системой переездной сигнализации, предусматриваемой на железнодорожных переездах с дежурным по переезду или дежурным работником, при нахож-

дении железнодорожного переезда на дистанционном управлении.

На железнодорожных переездах с дежурным по переезду, оборудуемых АПСС с ПАШ, должен предусматриваться следующий порядок их работы:

- 1) попеременно мигающие красные сигналы переездных светофоров, а также звуковые сигналы включаются с момента вступления железнодорожного подвижного состава на участок приближения;
- 2) через расчетное время после включения красных сигналов брусья шлагбаумов плавно опускаются в горизонтальное положение;
- 3) ПАШ должны оставаться закрытыми, красные сигналы гореть, звуковые сигналы работать до полного освобождения железнодорожного переезда железнодорожным подвижным составом;
- 4) после полного освобождения железнодорожного переезда железнодорожным подвижным составом заградительные брусья ПАШ поднимаются и затем красные сигналы выключаются.

На железнодорожных переездах с дежурным по переезду, АПСС с полуавтоматическими переездными шлагбаумами, должен предусматриваться следующий порядок их работы:

- 1) попеременно мигающие красные сигналы переездных светофоров и акустические сигналы включаются, а шлагбаумы опускаются с момента занятия железнодорожным подвижным составом участка приближения или при открытии сигнала железнодорожному подвижному составу и замыкании маршрута, а также дежурным по станции нажатием специальной кнопки;
- 2) через расчетное время после включения красных сигналов брусья шлагбаумов плавно опускаются в горизонтальное положение;

3) шлагбаумы должны оставаться закрытыми, красные сигналы гореть, звуковые сигналы работать до полного освобождения железнодорожного переезда железнодорожным подвижным составом;

4) открытие шлагбаумов, выключение красных сигналов и акустических сигналов производится дежурным по переезду путем нажатия кнопки «Открытие – поддержание бруса шлагбаума» на ЩПС.

Железнодорожные переезды с дежурным по переезду должны обслуживаться круглосуточно в случае их оборудования переездными автоматическими или полуавтоматическими шлагбаумами.

Некруглосуточная работа железнодорожных переездов может быть установлена на железнодорожных переездах необщего пользования. В рабочем режиме пропуск транспортных средств через такие железнодорожные переезды следует осуществлять дежурным по переезду путем перевода механизированного шлагбаума в открытое положение. При наступлении перерыва в работе железнодорожного переезда пропуск транспортных средств должен быть прекращен, при этом дежурному по переезду следует перевести шлагбаум в закрытое положение и зафиксировать его в таком положении механическими запорными устройствами на установленный промежуток времени. Заградительный брус шлагбаума должен перекрывать проезжую часть автомобильной дороги на всю ширину.

Режим работы ручных шлагбаумов или светофорной сигнализации, которыми могут быть оборудованы железнодорожные переезды, расположенные на малодеятельных участках станционных путей или путей необщего пользования, должен быть определен инструкцией, согласованной с органами ГАИ.

Железнодорожные переезды с дежурным по переезду, расположенные на путях необщего пользования и других путях, не оборудованные рельсовыми цепями участков приближения, оборудуются светофорной сигнализацией со следующим порядком ее работы:

- 1) попеременно мигающие красные сигналы переездных светофоров включаются при нажатии кнопки на ЩПС или на колонке, установленной на мачте маневрового светофора;
- 2) затем закрываются шлагбаумы дежурным по переезду путем нажатия кнопки на ЩПС;
- 3) после нажатия кнопки красный сигнал маневрового светофора гаснет и включается белосветный сигнал;
- 4) после проследования железнодорожного подвижного состава красные сигналы переездных светофоров выключаются, шлагбаумы открываются, а красные сигналы маневрового светофора включаются дежурным по переезду кнопкой на ЩПС.

На железнодорожных переездах с дежурным по переезду, оборудуемых оповестительной сигнализацией с электрошлагбаумами, предусматривается следующий порядок их работы:

- 1) попеременно мигающие красные сигналы переездных светофоров и звуковой сигнал включается с момента занятия железнодорожным подвижным составом участка приближения или путем нажатия кнопки дежурным по станции;
- 2) электрошлагбаумы закрываются путем нажатия кнопки «Закрытие шлагбаума» дежурным по переезду;
- 3) открытие шлагбаумов, выключение красных сигналов и звуковых сигналов производится дежурным по переезду со ЩПС.

На существующих железнодорожных переездах допускается применение механизированных шлагбаумов. Механизированные шлагбаумы, как правило, должны перекрывать всю проезжую часть автомобильной дороги. Заградительный брус шлагбаума должен иметь светоотражающие элементы, или сигнальные фонари, которые необходимо включать в темное время суток и при недостаточной видимости в светлое время суток (туман, интенсивные осадки и т. п.), или светоотражающие элементы. Шлагбаумы должны располагаться на расстоянии не менее 8,5 м и не более 14 м от крайнего рельса.

6.19 Здания переездных постов должны быть оснащены согласно приложению Б.

На железнодорожных переездах с наружной стороны здания переездного поста в зоне хорошей видимости железнодорожного пути и автомобильной дороги или улицы устанавливаются ЩПС.

На железнодорожных переездах, оборудуемых ПАШ или полуавтоматическими шлагбаумами, на ЩПС необходимо размещать следующие кнопки и контрольные индикаторы:

- кнопка «Закрытие шлагбаумов» с фиксацией положения, непломбируемая;
- кнопка «Аварийное открытие шлагбаумов» без фиксации положения, пломбируемая;
- кнопка «Поддержание бруса шлагбаума» без фиксации положения, непломбируемая, размещаемая на ЩПС при ПАШ;
- кнопка «Открытие – поддержание бруса шлагбаума» без фиксации положения, непломбируемая, размещаемая на ЩПС при полуавтоматических шлагбаумах;
- кнопка «Включение заградительной сигнализации» с фиксацией положения, пломбируемая, размещаемая на ЩПС при ПАШ;
- кнопка «Выключение заградительной сигнализации» с фиксацией положения, пломбируемая, размещаемая на ЩПС при полуавтоматических шлагбаумах;
- индикатор «Включение заградительных светофоров»;
- индикаторы «Раздельный контроль», сигнализирующие о состоянии участков приближения (занят или свободен) отдельно четного и нечетного направления. Индикатор белого цвета сигнализирует о свободности участков приближения, красного цвета – о занятости участков приближения;
- индикатор «Контроль неисправности переездной сигнализации».

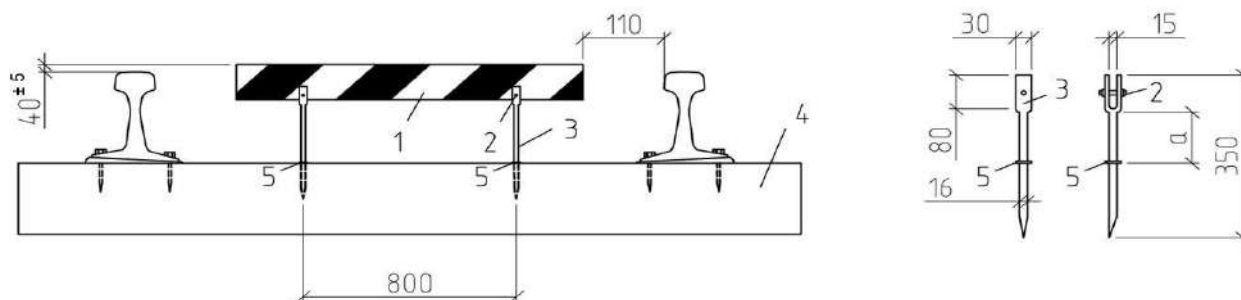
На железнодорожных переездах, оборудуемых электрошлагбаумами, следует устанавливать такие же ЩПС, как и на железнодорожных переездах с полуавтоматическими шлагбаумами.

Закрытие и открытие электрошлагбаумов выполняется непломбируемой кнопкой «Закрытие шлагбаумов» с фиксацией положения. При включенном положении кнопки электрошлагбаумы закрыты, при выключенном положении – открыты.

В зависимости от применяемых на железнодорожном переезде устройств переездной сигнализации на ЩПС также могут размещаться и другие кнопки, контрольные индикаторы, назначение и порядок применения которых должны быть приведены в инструкции по эксплуатации железнодорожного переезда.

6.20 На железнодорожных переездах с дежурным по переезду внутри колеи каждого пути на расстоянии 0,75 – 1,0 м от края настила с обеих сторон устанавливаются приспособления, используемые для установки переносных сигналов остановки железнодорожного подвижного состава (красного щита, сигнального фонаря).

На железнодорожных переездах с дежурным по переезду внутри колеи каждого главного и приемоотправочного пути следует устраивать устройство для обнаружения нижней негабаритности подвижного состава в железнодорожном подвижном составе (далее – устройства) согласно рисунку 1. Верхняя плоскость деревянной планки устройства должна располагаться выше головки рельса на $40 \text{ мм} \pm 5 \text{ мм}$. Длина деревянной планки устройства может превышать 1300 мм, при этом расстояние между боковыми гранями деревянной планки и железнодорожного рельса не должна быть менее 75 мм. Способ крепления устройства приведен для деревянного подрельсового основания и может быть изменен в соответствии с применяемыми шпалами.



- 1 – окрашенная деревянная планка размером 140×1300×15 мм;
- 2 – болт или валик диаметром 8 – 12 мм;
- 3 – стальной штырь;
- 4 – шпала;
- 5 – специальная шайба.

Примечания

- 1 Деревянная планка должна крепиться к стальным штырям болтом с гайкой или валиком со шплинтом. Крепление необходимо для исключения вертикального и горизонтального смещения планки.
- 2 Для обеспечения выхода планки над головкой рельса на 40 мм необходимо на штырях приваривать специальную шайбу размером, мм: наружный диаметр – 30; внутренний – 16; толщина – 5 – 6. Место расположения шайбы определяется размером «а», который для рельса Р-43 равен 80 мм, Р-50 – 92 мм, Р-65 – 120 мм. Планка окрашивается в белый цвет с черными наклонными полосами шириной 200 мм.

Рисунок 1 – Устройство для обнаружения нижней негабаритности подвижного состава в железнодорожном подвижном составе, устанавливаемое на железнодорожных переездах с дежурным по переезду

6.21 Управление устройствами переездной сигнализации при дистанционном управлении в нормальном режиме осуществляется дежурным работником балансодержателя железнодорожного переезда со специально оборудованного рабочего места.

В случае неисправности устройств дистанционного управления или устройств видеообзора, а также при неисправности или повреждении устройств на железнодорожном переезде, и в других случаях, при которых дежурный балансодержателя железнодорожного переезда не может управлять железнодорожным переездом, переездная сигнализация передается на резервное управление. В этом режиме управление устройствами до устранения неисправности осуществляется дежурным по железнодорожному переезду или дежурным работником балансодержателя железнодорожного переезда со щитка управления, установленного у железнодорожного переезда.

Железнодорожные переезды с дистанционным управлением должны оборудоваться устройствами контроля свободности зоны переезда (далее – КСЗП), которые дополнительно обеспечивают:

1) непрерывный автоматический контроль наличия движущегося или неподвижного транспортного средства в зоне железнодорожного переезда;

2) автоматическое формирование сигнала «Предварительная тревога» о возможной аварийной ситуации на железнодорожном переезде в случае обнаружения неподвижного транспортного средства в зоне железнодорожных путей и габарита приближения строений «С», согласно ГОСТ 9238 при отсутствии извещения о железнодорожном подвижном составе;

3) автоматическое формирование сигнала «Тревога» в случае обнаружения неподвижного транспортного средства в зоне железнодорожных путей и габарита приближения строений «С», согласно ГОСТ 9238 при наличии извещения о приближении железнодорожного подвижного состава к железнодорожному переезду;

4) возможность принудительного включения либо выключения устройств КСЗП по команде дежурного работника балансодержателя железнодорожного переезда;

5) возможность передачи сигналов «Предварительная тревога», «Тревога» локомотивной бригаде и дежурному работнику балансодержателя железнодорожного переезда;

6) возможность передачи сигналов «Тревога» устройствам переездной сигнализации для автоматического включения заградительной сигнализации железнодорожному подвижному составу.

6.22 Придорожные насаждения железных и автомобильных дорог, защитные леса и иная древесно-кустарниковая растительность, произрастающая в районе железнодорожных переездов, не должны снижать видимость для водителей транспортных средств ниже установленной в п. 5.6.

6.23 В случае возникновения неисправности железнодорожного пути под настилом железнодо-

рожного переезда (излом рельса, острodefектный рельс и др.), работник отвечающий за текущее содержание железнодорожного пути, имеет право закрыть движение автомобильного транспорта через железнодорожный переезд на срок до 2 ч без согласования с дорожными организациями с установкой соответствующих дорожных информационных знаков и обязательным информированием территориальных подразделений ГАИ.

6.24 На железнодорожных переездах со светофорной сигнализацией, в участки приближения которых входят станционные пути, при отправлении железнодорожного подвижного состава при запрещающих сигналах светофоров или при отправлении железнодорожного подвижного состава с неспециализированных путей поездным диспетчером или дежурным по станции должна включаться светофорная и оповестительная сигнализация нажатием кнопки «Закрытие переезда». Скорость движения железнодорожного подвижного состава при приближении к такому железнодорожному переезду не должна превышать 20 км/ч.

6.25 Техническое обслуживание и ремонт устройств сигнализации и шлагбаумов на железнодорожных переездах, а также оценку состояния сигнализации следует выполнять в соответствии с требованиями, установленными владельцем инфраструктуры или путей необщего пользования.

6.26 Порядок работы систем переездной сигнализации и шлагбаумов должен соответствовать следующим требованиям:

- нормальное положение автоматических (ПАШ) и полуавтоматических шлагбаумов, как правило, открытое, а электрошлагбаумов и механизированных шлагбаумов – закрытое. При необходимости на железнодорожных переездах с интенсивным движением транспортных средств (более 3000 авт/сут) нормальное положение электрошлагбаумов и механизированных шлагбаумов может быть установлено открытое. Кнопка на ЩПС «Поддержание бруса шлагбаума» (при ПАШ) или «Открытие – поддержание бруса шлагбаума» (при полуавтоматических шлагбаумах и электрошлагбаумах) используется для задержки, при необходимости, дежурным по переезду закрытия шлагбаумов до момента проследования под заградительным брусом крупногабаритного транспортного средства и исключения поломки бруса. Время задержки закрытия шлагбаума дежурным по переезду не должно превышать 5 – 10 с;

- на железнодорожных переездах с полуавтоматическими шлагбаумами кнопка «Открытие – поддержание бруса шлагбаума» используется также для открытия шлагбаумов. Дежурный по переезду после проследования железнодорожного подвижного состава через железнодорожный переезд и освобождения участка приближения включает шлагбаум для перевода его в открытое положение путем нажатия этой кнопки.

6.27 Путевые работы, при которых нарушается действие автоматики на железнодорожных переездах, должны быть согласованы с балансодержателями железнодорожного пути и устройств автоматики и телемеханики, а при расположении железнодорожных переездов в пределах станций – и с начальником станции.

6.28 Порядок движения через железнодорожный переезд или объезд его на время выполнения ремонтных работ на железнодорожном переезде, при которых нарушается или затрудняется пропуск транспортных средств, должен быть согласован с балансодержателями железнодорожного пути, устройств автоматики и телемеханики, ГАИ и письменным уведомлением о предстоящих ремонтных работах на железнодорожном переезде организаций, эксплуатирующих автомобильную дорогу или улицу организациями.

6.29 Все железнодорожные переезды подлежат осмотру и проверкам. Виды, порядок и сроки осмотров и проверок определяет владелец инфраструктуры или путей необщего пользования.

Результаты осмотров и проверок железнодорожных переездов заносят в книгу приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на железнодорожном переезде и в другие книги установленной формы.

Руководители предприятий, на чьем балансе находится железнодорожный переезд с дежурным по переезду, и их заместители должны проводить не реже одного раза в квартал внезапные проверки работы дежурных по переезду.

6.30 Ежегодно с 1 апреля по 1 июля все железнодорожные переезды и технологические проезды должны быть комиссионно обследованы владельцем инфраструктуры или железнодорожных путей необщего пользования. О предстоящей проверке не позднее чем за 14 календарных дней до даты его проведения информируются представители ГАИ (за исключением железнодорожных переездов и технологических проездов расположенных на территории промышленных предприятий), балансодержатели автомобильных дорог или улиц, на которых расположены железнодорожные переезды и технологические проезды, другие заинтересованные органы, которые по согласованию принимают участие в комиссионном обследовании. В течение года по инициативе владельца инфраструктуры или

владельца железнодорожных путей необщего пользования могут проводить и другие проверки состояния железнодорожных переездов, технологических проездов и подходов к ним. Заблаговременно до проведения комиссионного обследования железнодорожных переездов составляются сведения по определению интенсивности движения на участке автомобильных дорог на подходах к железнодорожным переездам для установления категоричности в соответствии с требованиями ГОСТ 32965.

По результатам обследования должны быть:

- составлен акт обследования и разработан календарный план устранения выявленных отклонений от требуемого технического состояния конструкций и оборудования железнодорожного переезда, технологического проезда (срок устранения выявленных неисправностей устанавливается комиссией в зависимости от влияния на дальнейшую работу железнодорожного переезда и не должен превышать 3 месяцев с момента проведения осмотра);

- выполнены работы по приведению оборудования железнодорожного переезда, технологического проезда, железнодорожных путей, элементов автомобильной дороги или улицы в границах железнодорожного переезда, а также подходов к железнодорожному переезду в соответствии с требованиями [1], [2], СТБ 1291, настоящего технического кодекса, других ТНПА и документов, в которых регламентированы требования к техническому состоянию оборудования и конструкции железнодорожных переездов.

Контроль за устранением недостатков, выявленных по результатам комиссионного обследования железнодорожных переездов и технологических проездов, осуществляется владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, а также владельцем автомобильных дорог. Копия акта обследования направляется участникам комиссионного обследования.

Если при комиссионном обследовании или регламентированных осмотрах установлено, что автомобильная дорога или улица на подходах к железнодорожному переезду на протяжении 50 м от шлагбаумов или крайних рельсов (при отсутствии шлагбаумов) и (или) проезжая часть железнодорожного переезда по эксплуатационному состоянию не отвечает требованиям СТБ 1291 и (или) имеет геометрические параметры ниже предельно допустимых по СН 3.03.04, СТБ 1300 и настоящему техническому кодексу, то должно быть введено временное ограничение или временное запрещение проезда транспортных средств через этот железнодорожный переезд.

По результатам проверок следует определять железнодорожные переезды, на которых планируется прекращение или установление обслуживания их дежурными по переезду. Перевод конкретного железнодорожного переезда на работу без дежурного по переезду или с дежурным необходимо согласовывать с уполномоченными областными или городскими управлениями ГАИ.

До даты перевода железнодорожного переезда на работу без дежурного по переезду должно быть выполнено:

- оборудование железнодорожного переезда с АПСС устройствами контроля работы сигнализации на железнодорожном переезде на рабочем месте дежурного по станции или поездного диспетчера;

- проверка железнодорожного переезда на предмет соответствия его технического состояния и применяемого оборудования требованиям настоящего технического кодекса. По результатам проверки должен быть подготовлен акт о готовности железнодорожного переезда к эксплуатации без дежурного по переезду, согласованный с уполномоченным органом ГАИ;

- демонтаж применяемых на железнодорожном переезде шлагбаумов, прочих устройств и систем, используемых при обслуживании железнодорожного переезда дежурным по переезду;

- корректировка применяемых ТСОДД;

- работы по консервации здания переездного поста и другие необходимые мероприятия.

Порядок перевода железнодорожных переездов в эксплуатацию без дежурного по переезду, а также обслуживание железнодорожных переездов дежурным по переезду устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Обустройство железнодорожных переездов в случае перевода их на работу с дежурным по переезду следует выполнять с учетом требований настоящего технического кодекса.

Не менее чем за 15 дней до даты перевода железнодорожного переезда на работу без дежурного по переезду на согласованных с органами ГАИ участках автомобильных дорог или улиц перед железнодорожным переездом следует устанавливать временные дорожные информационные знаки индивидуального проектирования с надписью «Железнодорожный переезд с (дата) без дежурного по переезду» сроком на один месяц.

6.31 При очистке пути от снега с помощью снегоочистителей, согласно [1], с двух сторон перед

железнодорожными переездами должны быть установлены временные железнодорожные сигнальные знаки «Поднять нож, закрыть крылья» и «Опустить нож, открыть крылья».

6.32 Перед производством работ по ремонту пути, автоматических устройств (шлагбаумов и сигнализации) на железнодорожных переездах, а также при ремонте устройств автоблокировки или электроснабжения с нарушением нормальной работы автоматики на железнодорожных переездах владелец инфраструктуры или пути необщего пользования разрабатывают мероприятия с учетом требований [1], обеспечивающие безопасность движения на период выполнения этих работ. При необходимости владелец инфраструктуры или пути необщего пользования организуют дополнительный инструктаж по обеспечению безопасности движения дежурных по переезду, машинистов железнодорожного подвижного состава, дежурных по станции, выделяют для оказания помощи на железнодорожном переезде дополнительных работников, выдают предупреждения об особых условиях следования железнодорожного подвижного состава по ремонтируемому железнодорожному переезду, осуществляют другие меры. На дежурных по переезду возлагается ответственность за обеспечение безопасности движения при производстве работ на железнодорожном переезде.

На железнодорожных переездах без дежурного по переезду на период выполнения ремонтных работ работниками, выполняющими этот ремонт, должны быть установлены дорожные знаки 2.5 «Движение без остановки запрещено» по СТБ 1140. Знаки следует устанавливать с обеих сторон железнодорожного переезда перед переездными светофорами. Ответственность за установку знаков несет предприятие, выполняющее ремонтные работы на железнодорожном переезде.

7 Организация текущего содержания железнодорожных переездов и подходов к ним

7.1 На балансодержателя железнодорожного переезда возлагается ответственность за исправное содержание настилов железнодорожных переездов, изолирующих стыков, сигнальных столбиков от края настила до границы железнодорожного переезда, ограждений, заградительных брусьев шлагбаумов, дорожных знаков, других путевых обустройств в пределах границы железнодорожного переезда, т.е. между переездными шлагбаумами или между дорожными знаками 1.3.1 или 1.3.2, а также выполнение работ по ремонту автодорожного покрытия и выполнение работ зимнему содержанию железнодорожного переезда.

Балансодержатель автомобильной дороги (улицы) осуществляет содержание автомобильной дороги (улицы) на подходе к железнодорожному переезду в зависимости от балансовой принадлежности до настила железнодорожного переезда или до переездных шлагбаумов или дорожных знаков 1.3.1 или 1.3.2, обеспечивает отвод талых и ливневых вод на подходе к железнодорожному переезду для исключения подтопления железнодорожного земляного полотна и попадания воды под настил железнодорожного переезда, очистку водопропускных труб на подходах к железнодорожному переезду, содержание сигнальных столбиков от границы железнодорожного переезда в сторону автомобильной дороги, исправное содержание дорожных знаков 3.13. При ремонте дорожного покрытия автомобильной дороги (улицы) на подходах к железнодорожному переезду, балансодержатель автомобильной дороги (улицы) выполняет ремонт дорожного покрытия до сопряжения его с настилом железнодорожного переезда независимо от балансовой принадлежности.

Балансодержатель железнодорожного переезда на каждый железнодорожный переезд заводит карточку на железнодорожный переезд в соответствии с приложением В.

7.2 На владельца инфраструктуры или пути необщего пользования возлагается ответственность за исправное содержание и работу автоматических (полуавтоматических) шлагбаумов, электрошлагбаумов, автоматической, светофорной, оповестительной и заградительной сигнализации, телефонной (радио) связи, замену автоматических (полуавтоматических) шлагбаумов и электрошлагбаумов, бесперебойное электроснабжение железнодорожных переездов, запитанных от сетей, принадлежащих владельцу инфраструктуры или путей необщего пользования, исправность наружных электросетей, автоматическое включение и отключение наружного освещения, прожекторных установок, замену электроламп наружного освещения.

Электроснабжение устройств переездной сигнализации, связи, промышленного видеонаблюдения, автоматического рабочего места дежурного работника балансодержателя железнодорожного переезда должно осуществляться по первой категории с наличием аккумуляторного резерва на 8 часов.

7.3 Содержание автомобильных дорог и улиц на подходах к железнодорожному переезду выполняют эксплуатирующие дорогу или улицу организации в соответствии с ТКП 366, обеспечивая выполнение требований СТБ 1291 к эксплуатационному состоянию дорог и улиц по условиям обеспечения безопасности дорожного движения.

7.4 При возникновении на железнодорожном переезде дорожно-транспортных происшествий (ДТП), заполняют сведениях о дорожно-транспортном происшествии согласно приложения Е, а также оформляют акт осмотра места ДТП согласно приложения Ж.

8 Эксплуатация технологических проездов

8.1 При эксплуатации технологических проездов должны соблюдаться требования настоящего технического кодекса, обеспечивающие безопасность движения железнодорожного подвижного состава и технологического автомобильного транспорта.

8.2 На каждый технологический проезд должна быть оформлена карточка согласно приложения В, один экземпляр карточки должен храниться у балансодержателя переезда, второй – в организации, эксплуатирующей технологический проезд. Оформление карточки (внесение изменений) производится балансодержателем технологического проезда.

8.3 Содержание технологического проезда (т.е. настилов, желобов, дорожных знаков), а также подходов к нему осуществляет организация, эксплуатирующая технологический проезд. Содержание железнодорожного пути осуществляет балансодержатель пути. Уровень содержания технологического проезда должен соответствовать требованиям к эксплуатационному состоянию железнодорожных переездов, установленным настоящим техническим кодексом.

8.4 При неудовлетворительном содержании технологического проезда балансодержатель железной дороги вправе направить организации, эксплуатирующей технологический проезд, уведомление о приведении технологического проезда к нормативному эксплуатационному состоянию.

При неисполнении организацией, эксплуатирующей технологический проезд, сроков устранения выявленных несоответствий, а также при систематическом неудовлетворительном содержании балансодержатель железной дороги вправе закрыть технологический проезд.

На закрытых технологических проездах должны быть установлены соответствующие дорожные знаки по СТБ 1300. Дополнительно могут быть применены другие меры, препятствующие движению технологического транспорта через железнодорожные пути: надолбы, песчаные валы, шлагбаумы, устанавливаемые на подходах к железнодорожному переезду в зоне установки запрещающих движение знаков.

При возникновении на технологическом проезде транспортных происшествий (ДТП) заполняют форму о сведениях о дорожно-транспортном происшествии согласно приложения Е, а также оформляют акт осмотра места ДТП согласно приложения Ж.

9 Пропуск через железнодорожный переезд негабаритных, тяжеловесных и длинномерных грузов

9.1 Пропуск по железнодорожному переезду по железнодорожному пути негабаритных, тяжеловесных и длинномерных грузов осуществляют в порядке, предусмотренном владельцем инфраструктуры или путей необщего пользования.

9.2 Пропуск через железнодорожный переезд по автомобильной дороге или улице крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств (ТКТС) следует осуществлять в соответствии с требованиями ТКП 317.

10 Перегон скота через железнодорожный переезд

10.1 Перегон скота через железнодорожный переезд допускается по автомобильным дорогам низших категорий по ТКП 45-3.03-96.

10.2 Подходы к железнодорожным переездам при систематическом прогоне по ним скота должны быть обустроены металлическим защитным ограждением от животных по СТБ 1300 высотой 1,2 м, устанавливаемым на обочине автомобильной дороги. Защитное ограждение должно быть устроено на подходах к железнодорожному переезду на протяжении не менее 20 м.

11 Охрана труда и окружающей среды

11.1 При текущем содержании железнодорожных переездов следует соблюдать требования безопасности труда в соответствии с [4], [6], [7].

11.2 Территория в пределах переезда, производственные, санитарно-бытовые и вспомогательные помещения должны содержаться в соответствии с [5], а также соблюдаться требования по охране окружающей среды в соответствии с СТБ 17.00.00-01.

Приложение А
(обязательное)

Схемы обустройства регулируемых железнодорожных переездов

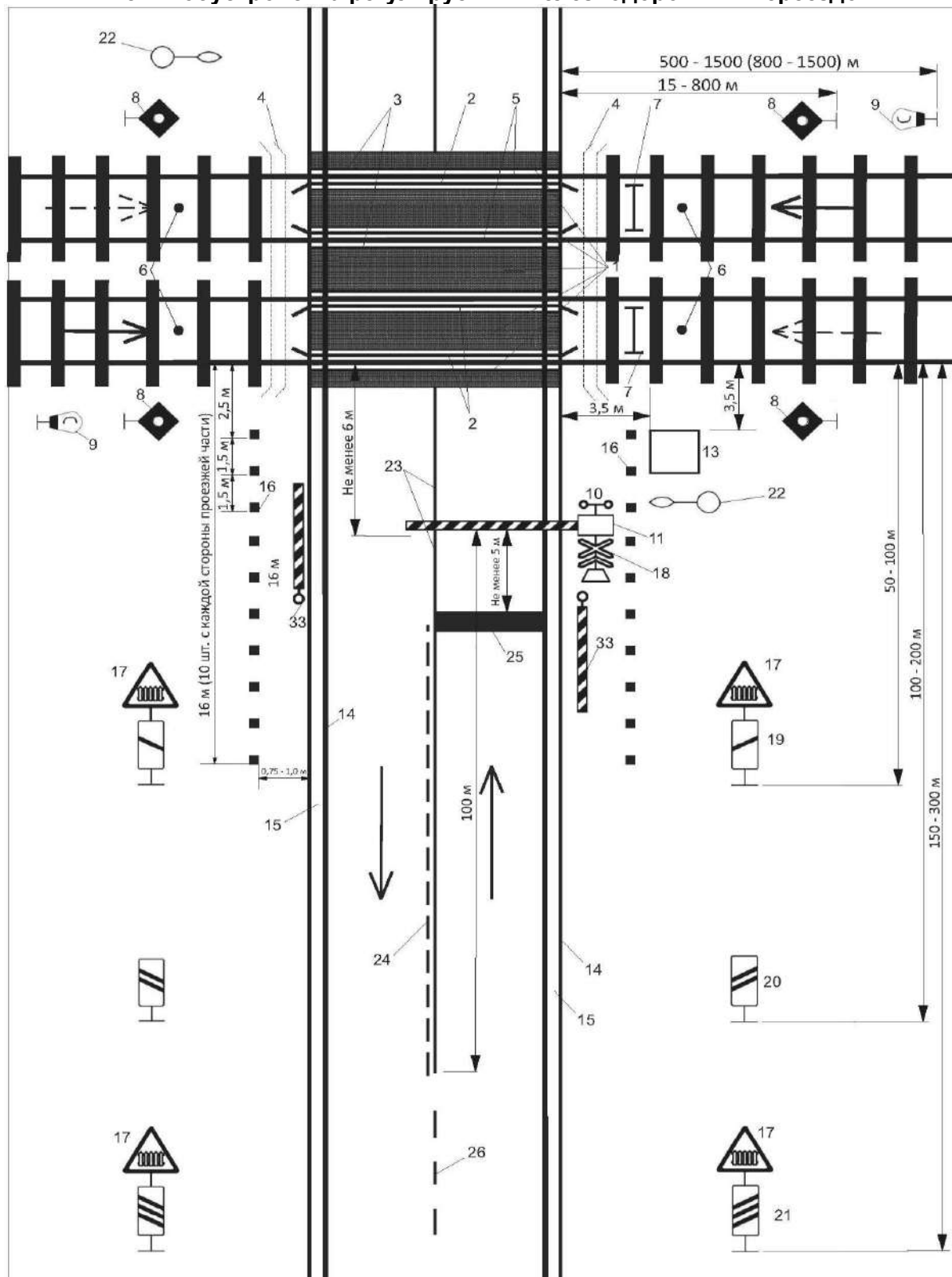


Рисунок А.1, лист 1 – Схема обустройства железнодорожного переезда со флагбаумом вне населенных пунктов

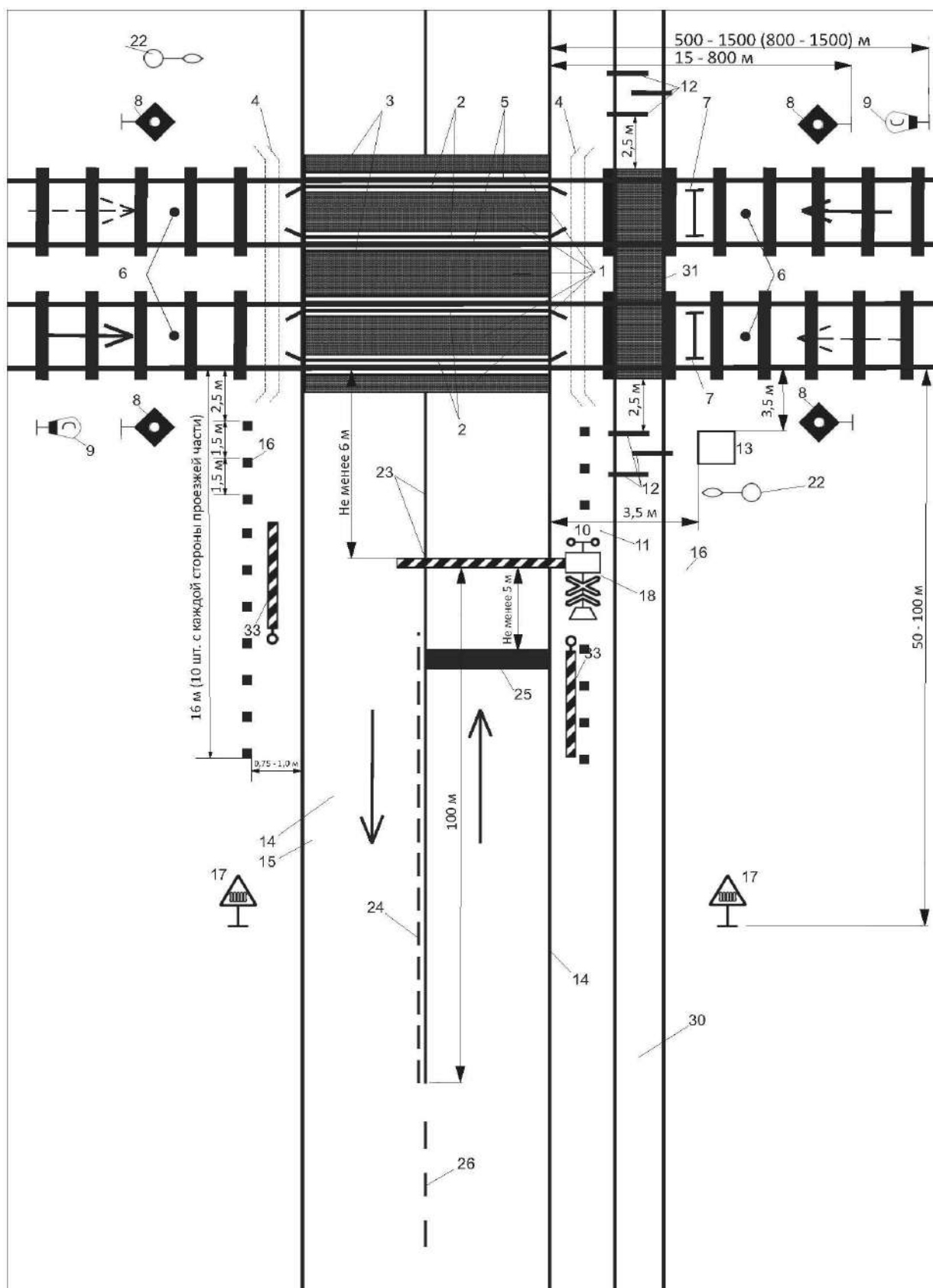


Рисунок А.1, лист 2 – Схема обустройства железнодорожного переезда со шлагбаумом в населенных пунктах

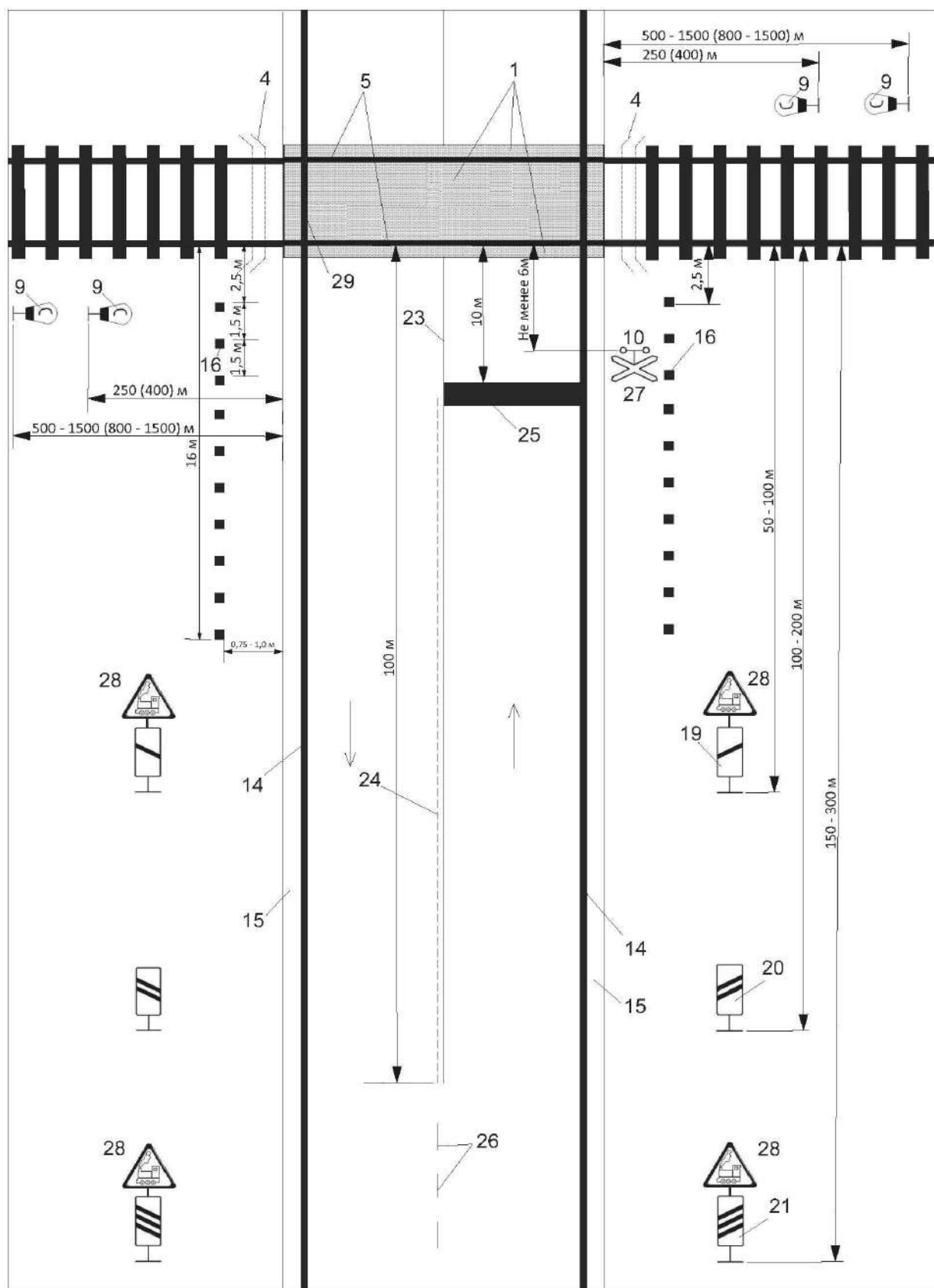


Рисунок А.1, лист 3 – Схема обустройства железнодорожного переезда без шлагбаума вне населенных пунктов

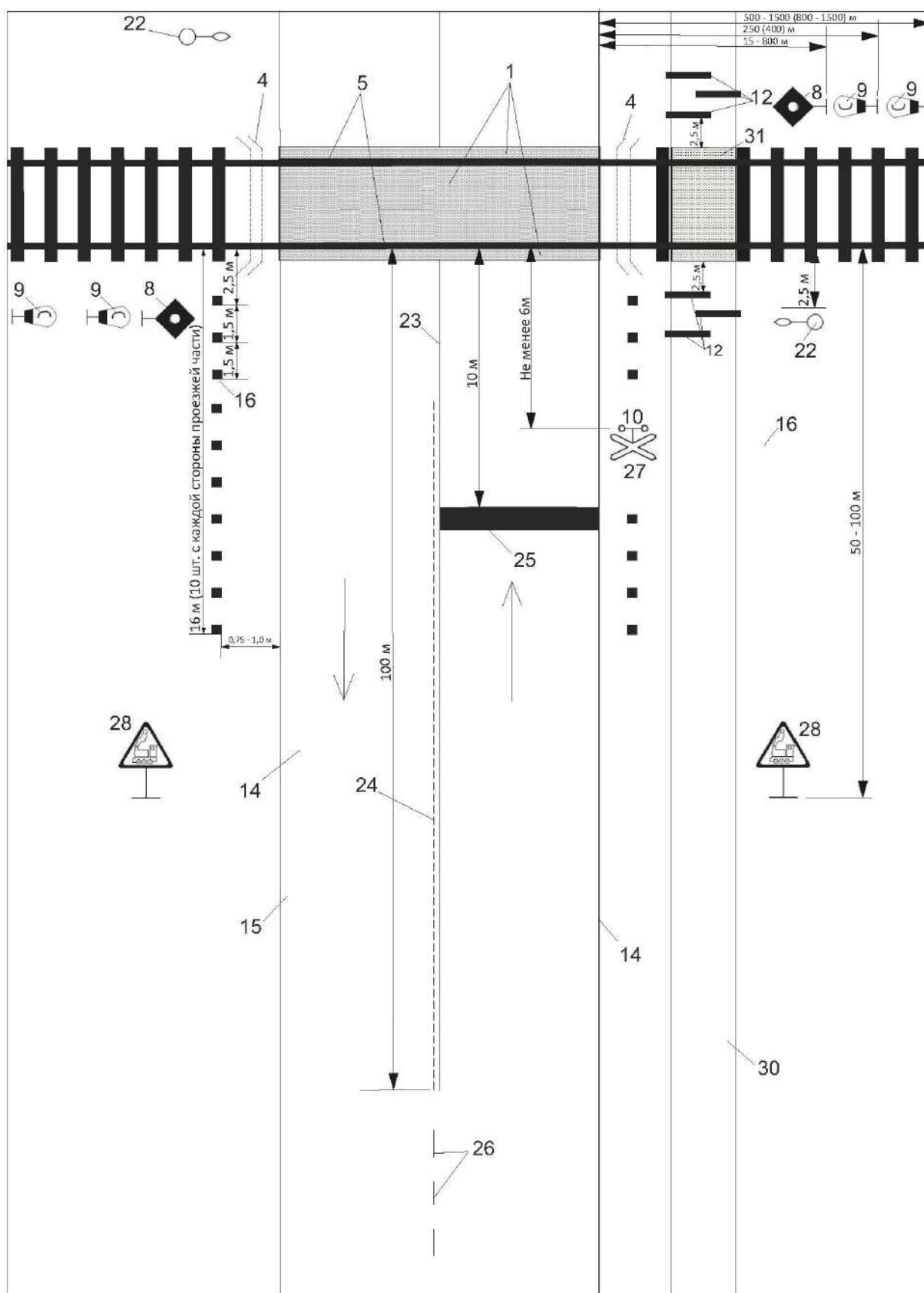


Рисунок А.1, лист 4 – Схема обустройства железнодорожного переезда без шлагбаума в населенных пунктах

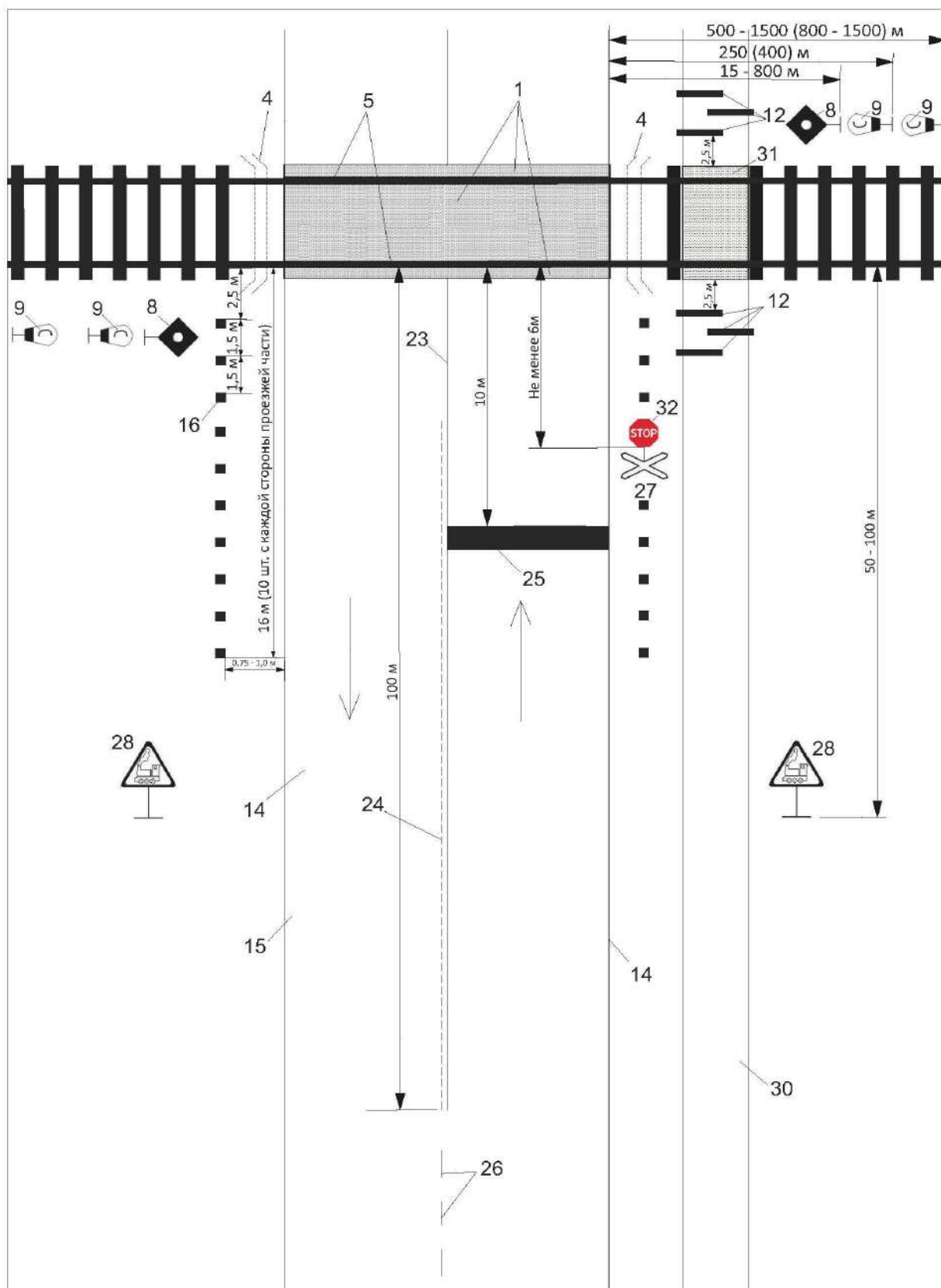


Рисунок А.1, лист 5 – Схема обустройства не регулируемого железнодорожного переезда без шлагбаума

- 1 – настил проезжей части;
- 2 – контррельсы;
- 3 – деревянные брусья (применяются при устройстве контррельсов);
- 4 – водоотводные лотки;
- 5 – железнодорожные рельсы;
- 6 – приспособление для установки переносных сигналов остановки железнодорожного подвижного состава;
- 7 – приспособление для определения нижней негабаритности подвижного состава;
- 8 – заградительный светофор, другие светофоры, используемые в качестве заградительного;
- 9 – железнодорожный предупредительный сигнальный знак «С»;
- 10 – переездный светофор;
- 11 – переездный шлагбаум (ПАШ, полуавтоматический переездный шлагбаум или электрошлагбаум);
- 12 – ограничивающее пешеходное ограждение;
- 13 – здание переездного поста;
- 14 – край проезжей части;
- 15 – укрепленная обочина;
- 16 – сигнальные столбики (устанавливаются дорожно-эксплуатационными организациями или организациями на балансе которых находится автомобильная дорога);
- 17 – дорожный знак 1.1 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом»;
- 18 – дорожный знак 1.3.2 «Многопутная железная дорога»;
- 19 – 21 – дорожные знаки 1.4.1 – 1.4.6 «Приближение к железнодорожному переезду»;
- 22 – опора освещения;
- 23 – горизонтальная разметка 1.1.1;
- 24 – горизонтальная разметка 1.11;
- 25 – горизонтальная разметка 1.12;
- 26 – горизонтальная разметка 1.6;
- 27 – дорожный знак 1.3.1 «Однопутная железная дорога»;
- 28 – дорожный знак 1.2 «Железнодорожный переезд без шлагбаума»;
- 29 – горизонтальная разметка 1.2;
- 30 – пешеходная дорожка;
- 31 – пешеходный настил;
- 32 – дорожный знак 2.5 «Движение без островки запрещено»;
- 33 – ручной шлагбаум;

Примечания

- 1 В скобках указаны расстояния от железнодорожного переезда до железнодорожного предупредительного сигнального знака «С» при установленных скоростях движения железнодорожного подвижного состава свыше 120 км/ч.
- 2 Дублирующие дорожные знаки 1.1 и дополнительные светофоры необходимо устанавливать при неудовлетворительной видимости.
- 3 Цифровые обозначения горизонтальной разметки приняты согласно СТБ 1300.
- 4 Горизонтальная разметка на схеме приведена при двух полосах движения в обоих направлениях.
- 5 Количество мачт освещения на железнодорожном переезде определяется требуемым уровнем освещенности верха покрытия настила.
- 6 Расстояние от центра верхней плоскости фундамента переездного шлагбаума (поз. 11) до края проезжей части должно быть не менее 1 м.
- 7 На схеме приведена расстановка заградительных светофоров при движении железнодорожного подвижного состава в обоих направлениях каждого пути. При движении железнодорожного подвижного состава только по правильному пути заградительные светофоры устанавливают с правой стороны по ходу движения железнодорожного подвижного состава.
- 8 Пешеходная дорожка и пешеходный настил условно показаны только с одной стороны дороги.

Приложение Б (обязательное)

Организация работы, обязанности и порядок действий дежурного по переезду

Б.1 На должность дежурного по переезду назначают работников, прошедших проверку знаний правил обеспечения безопасности на железной дороге, правил эксплуатации железнодорожных переездов и своих должностных обязанностей, установленных настоящим техническим кодексом, [1].

Б.2 Дежурному по переезду необходимо иметь при себе во время дежурства:

- на железнодорожных переездах, расположенных вне станций, – одну коробку петард в количестве 6 шт., требуемых для ограждения возникшего препятствия для движения железнодорожного подвижного состава;
- свисток для подачи звуковых сигналов работникам, обслуживающим железнодорожный путь;
- два сигнальных флага в чехле: один красного, а второй желтого цвета. В темное время суток и при недостаточной видимости, вызванной неблагоприятными погодными условиями (туман, интенсивные осадки и т. п.) или техногенными факторами (задымленность, смог), – сигнальный ручной электрический фонарь.

Б.3 В здании переездного поста должны быть в наличии:

- график дежурств по железнодорожному переезду;
- настоящий ТКП;
- инструкция по эксплуатации железнодорожного переезда с карточкой на железнодорожный переезд, согласно приложения В;
- выписка расписания движения поездов с указанием времени отправления поездов с ближайших к железнодорожному переезду станций;
- книга приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на железнодорожном переезде согласно приложения Г;
- книга регистрации нарушений правил проезда через железнодорожный переезд согласно приложения Д;
- буксировочный трос длиной 4 – 6 м и буксировочная штанга для буксировки остановившихся на железнодорожном переезде транспортных средств;
- один переносной красный щит и один сигнальный фонарь на каждый железнодорожный путь, пересекаемый железнодорожным переездом, применяемые дежурным по переезду при необходимости согласно настоящему техническому кодексу и [1];
- один запасной красный щит и один запасной сигнальный фонарь;
- один комплект сигнальных флагов;
- коробка петард в количестве 6 шт. при расположении железнодорожного переезда на двухпутных участках и не менее двух коробок петард в количестве 12 шт. при расположении железнодорожного переезда на участках с тремя и более главными путями (только на железнодорожных переездах, расположенных вне станций);
- настенные часы;
- аптечка;
- необходимый инструмент, хозяйственный инвентарь, мебель.

В зимний период на железнодорожном переезде необходимо иметь постоянный запас противогололедных материалов и по мере необходимости их пополнять. Данные материалы следует применять согласно ТКП 100.

Б.4 Железнодорожные переезды с дежурным по переезду должны быть оборудованы средствами радиосвязи с машинистами железнодорожного подвижного состава, а также прямой телефонной связи с ближайшей станцией или постом, а на участках с диспетчерской централизацией – с поездным диспетчером.

Б.5 Схема оповещения должностных лиц при нарушении нормальных условий работы железнодорожного переезда должна составляться с учетом местоположения железнодорожного переезда и вида применяемой сигнализации и связи.

Б.6 Дежурный по переезду при вступлении на дежурство должен проверить:

- железнодорожный путь на протяжении 50 м в каждую сторону от железнодорожного переезда и убрать с пути посторонние предметы;
- эксплуатационное состояние оборудования железнодорожного переезда и всех его устройств;
- наличие пломб у пломбируемых устройств;

- исправность телефонной и радиосвязи;
- наличие требуемого количества и состояние ручных и переносных сигналов, петард, инструмента и инвентаря.

По факту всех замечаний, неисправностей шлагбаумов, переездной и заградительной сигнализации, телефонной и радиосвязи, системы освещения, а также об устраненных неисправностях дежурный по переезду должен сделать запись в книгу приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на железнодорожном переезде (приложение Г). При наличии на железнодорожном переезде систем автоматики в данную книгу следует вносить запись «Автоматика исправна» или «Автоматика неисправна».

Б.7 Если обнаруженная неисправность угрожает безопасности движения поездов, а также транспортных средств, и ее невозможно немедленно устранить своими силами, то дежурному по переезду необходимо:

- немедленно включить заградительную сигнализацию;
- оградить опасное место переносными сигналами остановки согласно [1];
- закрыть движение транспортных средств по переезду;
- немедленно уведомить дежурного по станции или поездного диспетчера, дорожного мастера (бригадира) дистанции пути об имеющейся неисправности и установленном ограждении.

Об имеющихся неисправностях переездной, заградительной сигнализации, автоматических шлагбаумов или электрошлагбаумов, а также телефонной и радиосвязи, дежурный по переезду должен немедленно сообщить дежурным ближайших отдельных пунктов, а также поезвному диспетчеру. Порядок пропуска транспортных средств по переезду до устранения неисправности должен устанавливаться согласно инструкции на конкретный переезд.

В случае отключения переездной сигнализации или ее неисправности дежурному ближайшей станции или поезвному диспетчеру на участках с диспетчерской централизацией должно автоматически подаваться извещение о неисправности переездной сигнализации.

Дежурный по станции или поездной диспетчер на участках с диспетчерской централизацией после получения извещения должен сделать запись о неисправности устройств автоматики на переезде в журнале установленной формы и сообщить о неисправности дежурным станций, ограничивающих перегон, на котором находится переезд, диспетчеру (дежурному инженеру) дистанции сигнализации и связи, пути, электроснабжения, которые должны принять меры по устранению неисправности.

Дежурный по станции или поездной диспетчер на участках с диспетчерской централизацией должен немедленно передать по радиосвязи сообщение машинистам поездов, следующих без остановки на отдельных пунктах к переезду, о неисправности устройств автоматики на переезде и необходимости проследования его с особой бдительностью и скоростью не более 20 км/ч.

На железнодорожный подвижной состав, имеющий остановку на станциях, о неисправности переездной сигнализации должны выдаваться письменные предупреждения согласно [1].

Не допускается пользоваться неисправными устройствами до устранения неисправности и отметки об ее устранении электромехаником СЦБ владельца инфраструктуры в книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на железнодорожном переезде (приложение Г).

Книга приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на железнодорожном переезде (приложение Г) должна проверяться при каждой проверке уровня содержания и обслуживания железнодорожного переезда ответственным работником владельца инфраструктуры и балансодержателя железнодорожного переезда не реже двух раз в месяц, а также в случае внеплановых проверок. О результатах проверки и имеющихся замечаниях в данной книге должны быть сделаны необходимые записи.

Б.8 При возникновении на переезде различного рода препятствий, угрожающих безопасности движения, в т.ч. при блокировании переезда упавшим грузом или остановившимся транспортным средством, дежурному по переезду необходимо действовать в следующем порядке:

- незамедлительно включить заградительную сигнализацию при ее наличии, сняв пломбу с кнопки «Включение заградительной сигнализации» и нажав ее, и закрыть шлагбаумы. Включение заградительных светофоров следует проверять по индикаторам (лампочкам), имеющимся на щитке управления шлагбаумами;
- после включения заградительной сигнализации сообщить по телефонной связи дежурному по станции или поезвному диспетчеру о ситуации на переезде, а при наличии радиосвязи сообщить машинистам поездов о необходимости остановки и о наличии препятствия на переезде;
- принять меры по устранению препятствия.

О срыве пломбы с кнопки заградительной сигнализации должна быть сделана запись в книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на железнодорожном переезде (приложение Г) и не-

медленно сообщено электромеханику СЦБ.

В случае, когда требуется помощь, дежурный по переезду должен:

- подавать сигнал общей тревоги свистком. Сигнал подается группами из одного длинного и трех коротких звуков по схеме: длинный – три коротких – длинный – три коротких - длинный – и т.д.

После устранения на переезде препятствия для движения или неисправности запрещающий сигнал заградительного светофора должен быть погашен.

Если не выключается красный сигнал заградительного светофора, то дежурному по переезду необходимо закрыть шлагбаумы и лично сообщить машинисту по радиосвязи о неисправности заградительного светофора, после чего машинист может проследовать на запрещающий сигнал заградительного светофора.

Б.9 Дежурный по переезду в течение дежурства должен ¹⁾: – своевременно открывать и закрывать шлагбаумы, подавать установленные сигналы и наблюдать за состоянием проходящего железнодорожного подвижного состава. В случае обнаружения неисправности, угрожающей безопасности движения, принять меры по остановке железнодорожного подвижного состава, а в случае отсутствия сигнала, обозначающего хвост железнодорожного подвижного состава, доложить об этом дежурному по станции и машинисту железнодорожного подвижного состава, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией – поезвному диспетчеру;

– перед пропуском пассажирского железнодорожного подвижного состава, обращающегося со скоростью свыше 140 км/ч, прекращать движение транспортных средств по железнодорожному переезду и закрывать шлагбаумы, установленные на железнодорожном переезде, в том числе и автоматические, за 5 мин до проследования железнодорожного подвижного состава;

– прекращать прогон скота по железнодорожному переезду перед проходом железнодорожного подвижного состава;

– немедленно ограждать сигналом остановки место повреждения пути, угрожающее безопасности движения железнодорожного подвижного состава, и сообщать об этом по имеющимся на железнодорожном переезде средства связи дежурного по станции или поезвному диспетчера;

– не допускать остановку механических и гужевых транспортных средств, пешеходов, скота на железнодорожном переезде;

¹⁾ Для дежурных стрелочных постов и других работников, совмещающих функции дежурного по переезду, должностные обязанности по обслуживанию железнодорожных переездов должны устанавливаться инструкцией по эксплуатации железнодорожного переезда.

– регистрировать в книге регистрации нарушений правил проезда через железнодорожный переезд нарушения правил проезда через железнодорожный переезд транспортных средств;

– следить за исправным состоянием шлагбаумов и сигналов на заградительных брусках; оборудования для закрытия и открытия шлагбаумов, находящегося в здании поста; устройств сигнализации; железнодорожных предупредительных сигнальных знаков и временных сигнальных знаков, устанавливаемых перед железнодорожным переездом при работе снегоочистителей согласно [1];

– предупреждать пешеходов в случае необходимости о приближении к железнодорожному переезду железнодорожного подвижного состава;

– регулярно прочищать на железнодорожном переезде желоба вдоль рельсов с целью беспрепятственного прохода по ним реборд колес железнодорожного подвижного состава, очищать устройство для обнаружения нижней негабаритности подвижного состава в железнодорожном подвижном составе от снега, содержать всю площадь железнодорожного переезда в пределах его границ в требуемом порядке;

– своевременно зажигать фонари на железнодорожном переезде и шлагбаумах, включать и отключать наружное освещение и прожекторные установки (при их наличии), а при их неисправности уведомлять по телефонной связи дежурного по станции или поезвного диспетчера, которые, в свою очередь, должны уведомить об имеющейся неисправности балансодержателя железнодорожного переезда;

– проверять устройства для обнаружения нижней негабаритности подвижного состава в железнодорожном подвижном составе при приеме (сдаче) дежурств и после прохождения железнодорожного подвижного состава;

– соблюдать требования по охране труда и санитарные нормы.

Производить работы на железнодорожном переезде, в том числе непосредственно на пути, разрешается только при закрытых шлагбаумах.

Дежурный по переезду в течение дежурства должен находиться на железнодорожном переезде,

открытой или застекленной веранде поста. В помещение поста дежурный по переезду может заходить, первоначально убедившись в отсутствии на железнодорожном переезде транспортных средств и приближающихся к железнодорожному переезду железнодорожного подвижного состава, и только после закрытия неавтоматических шлагбаумов.

Запрещается дежурному по переезду уходить с поста или поручать временное обслуживание железнодорожного переезда другим лицам.

Б.10 При приближении к железнодорожному переезду железнодорожного подвижного состава дежурному по переезду после закрытия шлагбаумов необходимо проверить, свободны ли пути на железнодорожном переезде и в обе стороны от него. Затем дежурному по переезду следует отойти от пути при нахождении железнодорожного подвижного состава от железнодорожного переезда на расстоянии не менее 400 м, а при встрече железнодорожного подвижного состава, следующих со скоростью более 140 км/ч, за 5 мин до проследования железнодорожного подвижного состава через железнодорожный переезд. Автоматические шлагбаумы должны быть закрыты принудительно путем нажатия соответствующей кнопки на щитке переездной сигнализации, см. п. Б.9.

Встречая железнодорожный подвижной состав, дежурному по переезду необходимо стоять лицом к пути с полуоборотом головы навстречу движению, как правило, у переездного поста (на открытой или застекленной веранде) на расстоянии от крайнего рельса, м, не менее:

- при пропуске железнодорожного подвижного состава, следующего со скоростью до 140 км/ч, – 2;
- при пропуске железнодорожного подвижного состава, следующего со скоростью более 140 км/ч, – 4;
- при пропуске железнодорожного подвижного состава, следующего со скоростью более 160 км/ч, – 5

и подавать следующие сигналы:

- свистком: один длинный сигнал (звук) при приближении нечетного железнодорожного подвижного состава; два длинных сигнала при приближении четного железнодорожного подвижного состава;
- флагами и фонарем: при свободном пути в светлое время суток – свернутый желтый флаг, в темное время суток и в условиях недостаточной видимости – прозрачно-белый сигнал ручного фонаря; при необходимости снижения скорости железнодорожного подвижного состава в светлое время суток – развернутый желтый флаг, в темное время суток и в условиях недостаточной видимости – медленное движение вверх и вниз ручного фонаря: на перегонах – с прозрачно-белым сигналом; на станциях – с желтым сигналом, а при отсутствии такого фонаря – с прозрачно-белым сигналом.

При встрече железнодорожного подвижного состава дежурный по переезду должен внимательно осматривать подвижной состав, в темное время суток ему необходимо использовать прожекторные установки.

После проследования железнодорожного подвижного состава дежурному по переезду необходимо, не выходя на пути, убедиться, что по соседнему пути или вслед за ушедшим железнодорожным подвижным составом не движется другой железнодорожный подвижной состав, затем ему следует открыть неавтоматические шлагбаумы для пропуска по железнодорожному переезду транспортных средств или скота.

После проследования путевого вагончика, путевого тележки или съемной дрезины дежурный по переезду должен заменить желтый свернутый флаг красным развернутым и подавать им сигнал до появления сигналиста, который следует за вагончиком или тележкой и ограждает их, или до момента удаления дрезины от железнодорожного переезда на 200 – 250 м.

Б.11 Дежурный по переезду должен подавать сигнал остановки проходящему железнодорожному подвижному составу, если:

- будут замечены неисправности или состояние, угрожающее безопасности движения: колеса, идущие юзом или издающие сильные удары из-за наличия дефектов на поверхности катания колесных пар; пожар, горение букс, течь, просыпание, дымление груза; угроза падения с железнодорожного подвижного состава человека или груза; прочие опасности;
- железнодорожный подвижной состав, следующий по неправильному пути двухпутной линии, не будет иметь в голове установленных сигналов;
- будет замечено, что один железнодорожный подвижной состав идет навстречу другому по одному и тому же пути или один железнодорожный подвижной состав настигает другой, а также дрезину или путевого вагончик. Сигнал остановки в последнем случае подается только настигающему железнодорожному подвижному составу;
- машинисту железнодорожного подвижного состава подаются сигналы остановки с железнодо-

рожного подвижного состава или пути, а железнодорожный подвижной состав продолжает движение без торможения;

- в полосе отвода возник пожар, угрожающий движению,
- а также в других случаях, угрожающих безопасности движения и жизни людей.

После проследования железнодорожного подвижного состава, в котором была обнаружена колесная пара, идущая юзом или с дефектом на поверхности катания колесных пар, предположительно превышающим допустимые размеры, дежурному по переезду необходимо сообщить об этом дежурному по станции (поездному диспетчеру), ответственному за содержание железнодорожного пути владельца инфраструктуры или пути необщего пользования и произвести детальный осмотр пути в границах железнодорожного переезда.

Обо всех замеченных неисправностях в железнодорожном подвижном составе дежурный по переезду при наличии радиосвязи должен сообщить машинисту данного железнодорожного подвижного состава, а также по телефонной связи дежурному по станции (поездному диспетчеру).

Б.12 При оборудовании железнодорожных переездов полуавтоматическими шлагбаумами их открытие разрешается только после проследования железнодорожного подвижного состава через железнодорожный переезд нажатием дежурным по переезду кнопки «Открытие – поддержание бруса шлагбаумов» на щитке управления шлагбаумами.

Если при нажатии данной кнопки полуавтоматические шлагбаумы не переводятся в открытое положение, а на железнодорожных переездах, оборудованных автоматическими шлагбаумами, они не переводятся в открытое положение автоматически, то дежурному по переезду прежде, чем снять пломбу и воспользоваться кнопкой «Аварийное открытие шлагбаумов» на щитке, необходимо убедиться в отсутствии на подходах к железнодорожному переезду железнодорожного подвижного состава, сделать запись в книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на железнодорожном переезде (согласно приложения Г) о неисправности устройств автоматики, немедленно сообщить о неисправности дежурному по станции (поездному диспетчеру) и пропускать транспортные средства и пешеходов по железнодорожному переезду по разрешению дежурного по станции (поездного диспетчера). Затем дежурному по переезду разрешается снять пломбу с кнопки «Аварийное открытие шлагбаумов», нажать ее для перевода шлагбаумов в открытое положение и удерживать в течение промежутка времени, достаточного для безопасного пропуска транспортных средств.

Дежурный по переезду, нажимая и удерживая кнопку «Аварийное открытие шлагбаумов», одновременно отключает на этот промежуток времени светофорную и звуковую сигнализацию, принудительно открывает шлагбаумы и берет управление ими на себя. При пользовании данной кнопкой транспортные средства должны пропускаться небольшими группами.

Переездная сигнализация должна автоматически включаться, а шлагбаумы должны автоматически переводиться в закрытое положение после снятия руки с кнопки «Аварийное открытие шлагбаумов».

Порядок информирования дежурного по переезду о движении железнодорожного подвижного состава в случае неисправности устройств автоматики на железнодорожном переезде и во всех случаях при следовании дрезин ввиду возможного нешунтирования ими рельсовых цепей должен устанавливаться владельцем инфраструктура или пути необщего пользования.

Дежурный по переезду, получив сообщение о движении к железнодорожному переезду дрезина, должен следить за ее проходом, а на железнодорожных переездах, оборудованных электрошлагбаумами, дежурному по переезду необходимо нажать кнопку «Закрытие шлагбаумов» и удерживать ее в нажатом положении до прохода дрезина через железнодорожный переезд.

Если переездная сигнализация не действует, а автоматические или полуавтоматические шлагбаумы находятся в открытом положении, то дежурному по переезду необходимо нажатием кнопки «Закрытие шлагбаумов» включить сигнализацию и перевести шлагбаумы в закрытое положение. Если после нажатия данной кнопки шлагбаумы не закрываются, то дежурный по переезду должен оградить железнодорожный переезд запасными ручными шлагбаумами. До устранения неисправности переездной сигнализации возобновлять пропуск транспортных средств по железнодорожному переезду разрешается только после получения подтверждения от дежурных по соседним станциям об отсутствии приближающихся к железнодорожному переезду железнодорожного подвижного состава и согласования с ними порядка движения.

Примечание – При неисправностях переездной сигнализации дежурному по переезду также следует руководствоваться инструкцией по эксплуатации железнодорожного переезда.

Б.13 При отсутствии или неисправности заградительной сигнализации или если контрольные индикаторы (лампочки) на щитке не загораются, дежурный по переезду должен:

- незамедлительно установить на каждом железнодорожном пути, на котором появилось препятствие, переносной сигнал остановки: в светлое время суток – красный щит; в темное время суток и в условиях недостаточной видимости – фонарь с красным сигналом;

- закрыть шлагбаумы, а в случае неисправности переездной сигнализации оградить железнодорожный переезд запасными горизонтально-поворотными шлагбаумами;

- оповестить дежурного по станции или поездного диспетчера о наличии препятствия и одновременно выяснить, отправлен или нет со станции на перегон в сторону железнодорожного переезда железнодорожного подвижного состава.

Если со станции на перегон ушел железнодорожный подвижной состав, то дежурный по станции или поездной диспетчер должен по радиосвязи предупредить машиниста железнодорожного подвижного состава о наличии на железнодорожном переезде препятствия.

Дежурный по переезду, получив уведомление от дежурного по станции или поездного диспетчера об отправлении на перегон поезда, должен действовать в следующем порядке:

- бежать навстречу железнодорожному подвижному составу, подавая сигнал остановки;

- уложить петарды на необходимом расстоянии, устанавливаемом [1], или на более близком расстоянии в случае сближения его с железнодорожным подвижным составом, в том числе и по соседнему пути при обнаружении на нем препятствия;

- возвратиться к месту нахождения препятствия и принять необходимые меры по его устранению.

Пропуск транспортных средств по железнодорожному переезду в рабочем режиме разрешается только после устранения препятствия или неисправности.

Б.14 При неисправности переездной сигнализации автоматические и полуавтоматические шлагбаумы должны закрываться дежурным по переезду нажатием кнопки «Закрытие шлагбаума».

Дежурному по переезду необходимо ограждать железнодорожный переезд запасными горизонтально-поворотными шлагбаумами, если:

- при нажатии кнопки «Закрытие шлагбаума» автоматические или полуавтоматические шлагбаумы не закрываются;

- невозможно закрыть механизированные шлагбаумы в связи с их повреждением;

- повреждены или неисправны заградительные брусья шлагбаумов.

До устранения неисправности возобновлять пропуск транспортных средств дежурному по переезду допускается согласно Б.12.

Во всех случаях неисправностей автоматических устройств дежурному по переезду необходимо незамедлительно вызвать через дежурного по станции или прочих уполномоченных лиц ответственных работников за устройства СЦБ, по содержанию железнодорожного пути владельца инфраструктуры или пути необщего пользования с целью оперативного устранения неисправности.

Б.15 При обрыве на железнодорожном переезде проводов контактной сети или линии электропередачи, пересекающей железнодорожные пути, дежурный по переезду должен действовать в следующем порядке:

- включить заградительную сигнализацию;

- закрыть шлагбаумы;

- оградить опасную зону на расстоянии не менее 50 м от места обрыва переносными сигналами остановки;

- сообщить о возникшем препятствии машинистам приближающегося железнодорожного подвижного состава, дежурному по станции или поездному диспетчеру;

- находиться на безопасном расстоянии около опасной зоны до прибытия ответственных работников балансодержателя контактной сети, чтобы никто не приближался к оборванным проводам на расстояние менее 10 м и не прикасался к рельсам.

Б.16 В случае дорожно-транспортного происшествия, возникшего на железнодорожном переезде или в непосредственной близости от него, дежурный по переезду должен:

- принять меры по обеспечению безопасности движения железнодорожного подвижного состава и транспортных средств согласно настоящему приложению;

- сообщить о происшествии дежурному по станции или поездному диспетчеру, ответственному работнику балансодержателя железнодорожного переезда, в региональный орган ГАИ, в эксплуатирующую дорожную организацию в соответствии с порядком, установленным инструкцией по эксплуатации железнодорожного переезда;

- оказать первую помощь пострадавшему и вызвать экстренную службу «Скорая медицинская помощь».

Б.17 При отправлении железнодорожного подвижного состава по неправильному пути порядок обеспечения безопасности движения на перегонах с железнодорожными переездами, оборудованными автоматическими устройствами для движения железнодорожного подвижного состава только по правильному пути, должен устанавливаться владельцем инфраструктуры.

Для обеспечения безопасности движения также необходимо:

- осуществлять управление автоматическими шлагбаумами в ручном режиме при помощи кнопок на щитке на железнодорожных переездах, обслуживаемых дежурными по переезду, в случае выполнения путевых и прочих работ, нарушающих действие автоматической светофорной сигнализации. Нормальное положение шлагбаумов при ручном режиме работы должно быть закрытое. Шлагбаумы следует открывать для пропуска транспортных средств только при отсутствии железнодорожного подвижного состава, о приближении которых дежурный по переезду должен получить уведомление от дежурного по станции;

- установить дежурство на железнодорожных переездах, не обслуживаемых дежурными по переезду и оборудованных светофорной сигнализацией, на период движения железнодорожного подвижного состава по одному пути;

- при отсутствии телефонной связи установить временную телефонную или радиосвязь на железнодорожных переездах, обслуживаемых дежурными по переезду, а также взятых временно на обслуживание;

- дежурным по станции или поездным диспетчерам заблаговременно оповещать дежурных по переездам о каждом отправлении железнодорожного подвижного состава;

- машинистам железнодорожного подвижного состава, отправляемых в порядке регулирования движения на перегон по неправильному пути, проследовать железнодорожные переезды, оборудованные односторонними автоматическими устройствами, со скоростью, км/ч, не более:

- а) с дежурными по переезду – 40;

- б) без дежурных по переезду – 25.

После проследования по железнодорожному переезду ведущего локомотива машинист имеет право повысить скорость движения вплоть до установленной для данного перегона.

С такими же скоростями должны проследовать железнодорожные переезды машинисты локомотивов хозяйственных, восстановительных и прочего железнодорожного подвижного состава при возвращении с перегона по неправильному пути.

Порядок действий дежурного по переезду по регулированию движения на период организации двустороннего движения железнодорожного подвижного состава по одному пути на двух и многопутных участках при выполнении путевых и прочих работ, а также при отправлении железнодорожного подвижного состава на перегон по неправильному пути должен быть приведен в инструкции на железнодорожный переезд.

Во всех случаях следования по неправильному пути в связи с выполнением путевых и прочих работ, в порядке регулирования движения и по другим причинам машинисты железнодорожного подвижного состава в соответствии с требованиями [1] должны несколько раз подать оповестительный звуковой сигнал свистком локомотива по схеме: длинный – короткий – длинный; длинный – короткий – длинный.

На участках, оборудованных двусторонней автоблокировкой с наличием устройств извещения на железнодорожные переезды, железнодорожному подвижному составу в обоих направлениях разрешается проследовать через железнодорожные переезды с установленными скоростями.

Б.18 Дежурный по переезду должен требовать от всех лиц, пользующихся железнодорожными переездами, строгого соблюдения правил их проезда, установленных [2].

При нарушении правил дорожного движения, касающихся железнодорожных переездов, дежурному по переезду следует:

- принять возможные меры к остановке транспортных средств;

- выяснить и записать в книгу регистрации нарушений правил проезда через железнодорожный переезд (согласно приложения Д) (см. Б.3) номера транспортных средств, время и характер нарушений;

- передать сведения о зафиксированных нарушениях при проезде железнодорожных переездов, в том числе номера транспортных средств, в региональный орган ГАИ в согласованные с ним сроки, но не позднее 15 дней с момента нарушения. Сведения в ГАИ следует подавать дежурному по переезду или владельцу инфраструктуры или пути необщего пользования.

Б.19 Дежурный по переезду должен непосредственно подчиняться ответственному работнику за содержание железнодорожного пути владельца инфраструктуры или пути необщего пользования. В

случае получения распоряжения от вышестоящего должностного лица дежурному по переезду необходимо его выполнить, а затем по телефонной связи или лично доложить о выполнении ответственному работнику.

Б.20 Дежурный по переезду несет ответственность в установленном порядке в случае невыполнения возложенных на него обязанностей, нарушения требований [1] и настоящего технического кодекса.

Б.21 Организация работы, обязанности и порядок действий дежурного по переезду, на которого возложено дистанционное управление железнодорожным переездом, устанавливается балансодержателем железнодорожного переезда совместно с владельцем инфраструктуры или владельцем пути необщего пользования.

Приложение В (обязательное)

Форма карточки на железнодорожный переезд (технологический проезд)

Общие положения

Карточка на железнодорожный переезд (технологический проезд) является первичным документом, удостоверяющим сведения о техническом состоянии железнодорожного переезда, и предназначена для систематизации данных о железнодорожных переездах, разработки мероприятий по улучшению их состояния. Карточка заполняется на основании данных годового комиссионного осмотра работником предприятия балансодержателя железнодорожного переезда, ведающим вопросами содержания железнодорожных переездов. Один экземпляр карточки должен находиться в здании переездного поста либо при его отсутствии у ответственного за содержание железнодорожного переезда лица, второй – храниться у балансодержателя железнодорожного переезда. По состоянию на 1 января каждого года в карточки вносятся дополнения и изменения по результатам работы, проведенной в течение года на железнодорожном переезде по улучшению технического состояния. Сведения, внесенные в карточку, сверяются с фактическими данными 1 раз в год при комиссионном обследовании железнодорожных переездов.

Порядок заполнения

Местонахождение железнодорожного переезда – указывается километр и пикет, на которых расположен железнодорожный переезд, перегон или наименование станции.

Вид пользования – общего пользования, либо необщего.

Владелец железнодорожного переезда – название предприятия, на балансе которого находится железнодорожный переезд.

Вид железнодорожного переезда – регулируемый, либо нерегулируемый, в зависимости от наличия средств сигнализации на железнодорожном переезде, либо обслуживания дежурным по переезду.

Наличие дежурных – с дежурным по переезду, либо без дежурного.

Число смен – указывается в зависимости от наличия смен на железнодорожном переезде, при круглосуточном дежурстве, либо при дежурстве в дневное время.

Железнодорожный переезд обслуживается дежурными по переезду – указывается работником, какого предприятия обслуживается железнодорожный переезд.

Железнодорожный переезд пересекает автомобильная дорога – указывается наименование автодороги, километр по автодороге, категория и значение (местная, республиканского значения, либо городская), указывается также владелец автомобильной дороги.

Нормальное положение шлагбаумов – указывается закрытое, либо открытое.

Тип переездной сигнализации: автоматическая переездная сигнализация с автоматическими шлагбаумами, полуавтоматическими шлагбаумами и т.п.

Видимость железнодорожного подвижного состава водителю – указываются сведения на основании комиссионного осмотра железнодорожного переезда.

Видимость середины железнодорожного переезда машинисту железнодорожного подвижного состава – указываются данные на основании проверок, проведенных руководством предприятия, на балансе которого находится железнодорожный переезд проездом в голове железнодорожного подвижного состава.

Количество железнодорожного подвижного состава в сутки – указываются сведения из графика движения поездов.

Количество автомобилей в сутки – указываются данные хронометражных наблюдений, проведенных предприятием балансодержателем железнодорожного переезда, либо по данным дорожных организаций, осуществляющих обслуживание автомобильных дорог.

Наличие маршрутов пассажирского транспорта – по данным предприятий пассажирского автотранспорта, либо хронометражных наблюдений предприятия балансодержателя железнодорожного переезда.

Максимальная скорость следования железнодорожного подвижного состава – указывается максимально установленные скорости движения для железнодорожного подвижного состава на данном участке пути.

Расположение железнодорожного переезда в плане и профиле – указываются сведения из паспортных данных балансодержателя железнодорожного пути.

В карточке указываются сведения о дате последнего капитального ремонта железнодорожного переезда.

Форма карточки на железнодорожный переезд (технологический проезд)

КАРТОЧКА № _____

железнодорожный переезд _____ категории

(наименование балансодержателя)

Место нахождения железнодорожного переезда:

_____ км _____ пикет участка _____,

станция _____

Вид пользования (общий, необщий) _____

Владелец переезда _____

Вид переезда (регулируемый, нерегулируемый) _____

Наличие дежурных (с дежурным, без дежурного) _____

Число смен _____; продолжительность смены _____; количество дежурных _____

Переезд обслуживается дежурными по переезду (предприятие) _____

Переезд пересекает автомобильная дорога (наименование) _____

_____ км; _____ категории; _____ значения

Владелец автомобильной дороги _____

Нормальное положение шлагбаумов _____

Тип переездной сигнализации _____

Наличие заградительных устройств _____

Видимость железнодорожного подвижного состава водителю:

с правой стороны: нечетного поезда _____ м

четного поезда _____ м

с левой стороны: нечетного поезда _____ м

четного поезда _____ м

Видимость середины переезда машинисту железнодорожного подвижного состава:

нечетного поезда _____ м

четного поезда _____ м

Количество поездов/сутки (суммарно в двух направлениях) _____

Количество автомобилей/сутки (суммарно в двух направлениях) _____

Наличие маршрутов пассажирского транспорта:

автобусов _____; троллейбусов _____; трамваев _____.

Максимальная скорость движения поездов:

грузовых четных _____ км/ч, нечетных _____ км/ч

пассажирских четных _____ км/ч, нечетных _____ км/ч

Количество пересекаемых путей: главных _____, станционных _____, прочих _____

Переезд расположен (насыпь, выемка, кривая, прямая) _____

Переезд введен в эксплуатацию _____ (дата и номер приказа)

Дата ремонта: _____

Данные заполнены _____

(дата, подпись ответственного лица)

№ п/п	Технические данные железнодорожного переезда (оборудование, устройство и т.д.)	Фактические данные			
		20	г.	20	г.
1	Угол пересечения железной и автомобильной дорог				
2	Продольный профиль автомобильной дороги с горизонтальной площадкой, м				
3	Продольный профиль железной дороги в границах железнодорожного переезда				
4	Уклон автомобильной дороги на протяжении 20 м от железнодорожного переезда				
5	Видимость приближающегося к железнодорожному переезду железнодорожного подвижного состава с автомобильной дороги на расстоянии 50 м от крайнего рельса, м				
6	Видимость середины железнодорожного переезда машинисту приближающегося железнодорожного подвижного состава, м				
7	Ширина проезжей части железнодорожного переезда, м				
8	Наличие пешеходных дорожек				
9	Материал настила железнодорожного переезда				
10	Дорожное покрытие на подходах к железнодорожному переезду				
11	Состояние покрытия:				
11.1	железнодорожного переезда, настила				
11.2	пешеходных дорожек				
11.3	подъездов к железнодорожному переезду				
12	Протяженность установки сигнальных столбиков, м:				
12.1	по счету км автодороги				
12.2	по счету км автодороги в обратном направлении				
13	Протяженность установки перил, ограждений, м				
14	Материал сигнальных столбиков, перил, ограждений и т.п.				
15	Расстояние от сигнальных столбиков, перил, оград и т.п. до кромки проезжей части, м				
16	Состояние и уход за заградительными сооружениями				
17	Наличие знаков, указателей, габаритов:				
17.1	«Железнодорожный переезд со шлагбаумом» (без шлагбаумов)				
17.2	«Однопутная (многопутная) железная дорога»				
17.3	наличие постоянных предупредительных знаков «С»				
17.4	«Внимание! Автоматический шлагбаум»				
17.5	«Ограждение высоты»				
17.6	«Приближение к железнодорожному переезду»				
17.7	«Движение без остановки запрещено»				
18	Состояние знаков, указателей габаритов				
19	Наличие на железнодорожном переезде с дежурным работником:				
19.1	запасного шлагбаума ручного действия				
19.2	освещения				
19.3	телефонной и радиосвязи связи (с ближайшей станцией, постом, поездным диспетчером (при нахождении станции на диспетчерском управлении))				

№ п/п	Технические данные железнодорожного переезда (оборудование, устройство и т.д.)	Фактические данные			
		20__ г.	20__ г.	20__ г.	20__ г.
19.4	управление шлагбаумом (автоматическое, полуавтоматическое, электрическое, механическое)				
20	Наличие щитка управления и контроля за сигнализацией				
21	Сигнализация на подходах к железнодорожному переезду:				
21.1	звонок				
21.2	сигнальные фонари на шлагбаумах				
21.3	светофор автодорожный				
21.4	светофор заградительный				
22	Набор принадлежностей для аварийной сигнализации				
23	Разметка проезжей части при ширине 6 м и более				
24	Наличие документации на железнодорожный переезд (согласно описи)				
25	Наличие противогололедных материалов в зимний период				

Фактические данные внесены

(дата и подпись ответственного лица)

Приложение Г
(обязательное)

Форма книги приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на железнодорожном переезде

Книга приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на железнодорожном переезде ведется на железнодорожном переезде дежурным по переезду и предназначена для учета времени его работы и записи состояния оборудования железнодорожного переезда и исправности всех его устройств, в том числе автоматически действующих, наличия пломб у пломбируемых устройств, наличия и состояния ручных сигналов и инвентаря, петард, инструмента и инвентаря. Все неисправности, выявленные как при приеме и сдаче дежурства, так и во время дежурства, которые могут быть устранены силами дежурного по переезду, должны быть им устранены, или сделана запись в книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на железнодорожном переезде с извещением причастных работников о выявленных неисправностях и недостатках (с указанием времени). Дальнейшие действия дежурного по переезду регламентируются местной инструкцией. Книга хранится в здании переездного поста.

В книге, кроме того, делаются записи:

о результатах проверки железнодорожного переезда делаются записи: ответственным работником предприятия балансодержателя железнодорожного переезда и руководителем предприятия балансодержателя железнодорожного переезда, и их заместителями. Виды и сроки проверок железнодорожных переездов устанавливаются настоящим техническим кодексом;

о результатах проверок автоматической переездной сигнализации и автоматических шлагбаумов, радиосвязи нормативными правовыми актами владельца инфраструктуры или путей необщего пользования;

при весеннем и осеннем осмотрах пути и сооружений в книге отмечаются неисправности, требующие немедленного устранения.

(наименование балансодержателя железнодорожного переезда)

К Н И Г А № _____

книга приема и сдачи дежурств и осмотра устройств
на железнодорожном переезде _____ км,

перегона (станции) _____

Начата _____ 20__ г.

Окончена _____ 20__ г.

Возможные неисправности устройств и оборудования железнодорожных переездов

№ п/п	Наименование устройств и оборудования	Возможные их неисправности и недостатки
1	Проезжая часть железнодорожного переезда	Подпучивание настила, недостаточное прикрепление настила, запрессовка желобов, гололед, выбоины дорожного покрытия, сбитое ограждение железнодорожного переезда
2	Основные шлагбаумы	Механические повреждения, не выдерживается замедление шлагбаума
3	Запасные шлагбаумы	Не перекрывают всю проезжую часть, не имеют приспособлений для закрытия и навешивания сигнального фонаря
4	Переездная сигнализация	Не горят огни светофоров, не работает звуковая сигнализация
5	Планки нижней негабаритности	Сбиты, повреждены или установлены с нарушением габарита
6	Трубки для установки переносных красных сигналов	Запрессовка
7	Электрическое освещение	Не горят лампы прожектора, отсутствие основного или резервного питания
8	Щиток управления шлагбаумами и УЗП	Не опломбированы кнопки включения заградительной сигнализации, не горят контрольные лампы. Не опломбирована кнопка включения/выключения работы устройств УЗП
9	Устройства заграждения железнодорожного переезда	Повреждены плиты УЗП, не фиксируются крайние положения закрытой или открытой крышки УЗП
10	Телефонная и радиосвязь	Неисправность установленных видов связи
11	Дорожные знаки	Механические повреждения или отсутствие знаков
12	Защитные лесонасаждения	Водителям не обеспечивается видимость приближающегося железнодорожного подвижного состава
13	Прочие недостатки	Отсутствие в здании переездного поста: - графика дежурств по железнодорожному переезду; - инструкции по эксплуатации железнодорожных переездов; - местной инструкции по обслуживанию железнодорожного переезда; - выписки из расписания движения пассажирских и пригородных поездов с указанием времени отправления железнодорожного подвижного состава с соседних станций; - книги приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на железнодорожном переезде; - книги для записи нарушений Правил проезда через железнодорожный переезд; - стенных часов, аптечки; - необходимого инструмента, мебели, хозяйственного инвентаря; - жезла регулировщика и красной нарукавной повязки; - троса для буксировки остановившихся на железнодорожном переезде транспортных средств; - сигнальных принадлежностей и петард (комплектность, срок эксплуатации); - запасы противогололедных материалов;

Приложение Д (обязательное)

Книга регистрации нарушений правил проезда через железнодорожный переезд

Общие положения.

Книга регистрации нарушений правил проезда через железнодорожный переезд является формой первичного учета нарушений участниками дорожного движения Правил дорожного движения на железнодорожном переезде и положений настоящего технического кодекса.

Книга ведется дежурным по переезду, который обязан требовать от всех лиц, пользующихся железнодорожными переездами, неуклонного выполнения правил. Эти обязанности содержатся в Правилах дорожного движения.

Согласно правилам дорожного движения – участники дорожного движения обязаны «...выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах, предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами».

При нарушении правил проезда дежурный по переезду обязан при возможности принять меры к остановке транспортного средства, выяснить и записать в книгу номер транспортного средства, время и характер нарушения.

Порядок сбора и передачи сведений о нарушениях Правил дорожного движения водителями транспортных средств при проезде через железнодорожный переезд в соответствующие организации, а также срок их расследования и информации о принятых мерах устанавливаются руководителем предприятия балансодержателя железнодорожного переезда совместно с руководителями территориальных подразделений Государственной автомобильной инспекции МВД Республики Беларусь

Порядок ведения.

Книга ведется следующим образом:

В графах 2, 3, 4 и 5 указываются цифрами: число месяца, месяц, часы и минуты совершенного нарушения правил проезда через железнодорожный переезд;

В графах 6, 7, 8, 9, 10 отмечается знаком «+» тип транспортного средства, водитель которого нарушил правила

В графе 11 указывается марка транспортного средства;

В графе 12 указывается регистрационный номерной знак транспортного средства, нарушившего правила, например, 8682 АХ-3.

В графе 13 указывается принадлежность транспортного средства буквами «Г»- государственное, «АО»- акционерного общества, "Ч" - частное (физических лиц) и т.п.

В графах 14, 15, 16, 17 вид нарушения отмечается знаком «+».

В графе 18 данные о нарушении заверяются подписью дежурного по переезду.

В графах 19, 20 знаком «+» отмечается передача информации о нарушении: «ПЧ» – балансодержателю железнодорожного переезда; «ГАИ» – территориальному подразделению Госавтоинспекции.

При необходимости регистрации дополнительных сведений о нарушении дежурный переезду вносит такие сведения в строки, расположенные под регистрируемым нарушением.

(наименование балансодержателя железнодорожного переезда)

К Н И Г А № _____

регистрации нарушений правил проезда
через железнодорожный переезд

км _____, участка _____, перегона _____

Начата _____ 20__ г.

Окончена _____ 20__ г.

ТКП 000-0000

№ п/п	Дата нарушения				Тип транспортного средства					Марка транс- портного средства	Регистра- ционный номерной знак	Принад- лежность транс- портного средства	Вид нарушения				Подпись дежурного по переез- ду	Сообщено в	
	число	месяц	час	минуты	легковой автомобиль	грузовой автомобиль	трактор	автобус	прочий транспорт				объезд закрыто- го шлаг- баума	обгон в границах переезда	проезд красного сигнала переезд- ного светофора	прочие нару- ше- ния		ПЧ	ГАИ
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

Приложение Е
(обязательное)

Сведения о дорожно-транспортном происшествии (ДТП) на железнодорожном переезде

Общие положения.

Сведения о дорожно-транспортном происшествии (ДТП) на железнодорожном переезде являются первичным документом служебного расследования и предназначены для совершенствования системы расследования ДТП на железнодорожных переездах, подготовки информации руководителям заинтересованных организаций и ведомств, использования имеющихся в сведениях данных для анализа, обобщения и разработки мероприятий по предупреждению подобных случаев на железнодорожных переездах.

Сведения заполняются на каждый случай столкновения автотранспорта с железнодорожного подвижного состава на железнодорожном переезде работником балансодержателя железнодорожного переезда и хранятся в материалах служебного расследования. При необходимости, после завершения служебного расследования в сведения вносятся соответствующие коррективы.

Порядок заполнения

Пункт 1.1 – цифрами указываются: дата, месяц, год, часы и минуты дорожно-транспортного происшествия.

Пункт 1.2 – указываются фамилия, имя и отчество водителя полностью.

Пункт 1.3 – указывается тип, марка, регистрационный номер и принадлежность транспортного средства.

Пункт 1.4 – указывается номер железнодорожного подвижного состава, тип, серия и номер железнодорожного подвижного состава.

Пункт 1.5 – указываются причины и обстоятельства дорожно-транспортного происшествия. Например, проезд водителем красного сигнала переездного светофора, объезд водителем закрытого шлагбаума, остановка на железнодорожном переезде из-за неисправности двигателя, отказ тормозов и т.п. При наличии дополнительных сведений указывается состояние водителя (в нетрезвом состоянии, утомленность из-за превышения нормы рабочего времени и т.п.).

Пункт 2 – указываются данные о пострадавших: количество пострадавших, Ф.И.О, возраст.

Пункт 3 – указывается количество поврежденных автотранспортных средств.

Пункт 4 – указываются повреждения пути и других железнодорожных обустройств. Например, повреждено 40 деревянных шпал, сбита 1 опора контактной сети, сбит (поврежден) релейный шкаф, светофор и т.п.

Пункт 5 – указываются данные о повреждениях железнодорожного подвижного состава. Например, на локомотиве поврежден путеочиститель и автосцепка, а также данные о количестве поврежденных вагонов.

Пункт 6 – указывается время перерыва движения поездов (часов, минут).

Пункт 7 – указываются характеристики железнодорожного переезда (в т.ч. из карточки на железнодорожный переезд).

Пункт 8 – указываются характеристики и принадлежность автомобильной дороги. Например, Брест-Минск, местная, городская обслуживается ДРСУ № 1 г. Минск и т.д.

Пункт 9 – указываются погодные условия.

Пункт 10 – указывается скорость следования железнодорожного подвижного состава (по данным скоростемерной ленты), скорость автотранспортного средства по показаниям очевидцев и свидетелей ДТП.

Пункт 11 – указывается сторонность столкновения с железнодорожным подвижным составом.

Пункт 12 – указывается должности и фамилии лиц, производивших расследование.

СВЕДЕНИЯ

о дорожно-транспортном происшествии (ДТП) на железнодорожном переезде

_____ км _____
(наименование балансодержателя переезда)

1. Общие сведения:

- 1.1. Дата, время _____
- 1.2. ФИО водителя _____, возраст _____
- 1.3. Тип и марка транспортного средства _____ № _____, принадлежность: гос., личн., АО, общ. организ., в/ч, др. орг. (подчеркнуть, указать иное) _____
- 1.4. Поезд № _____, локом. _____ № _____, депо _____
- ФИО машиниста _____
- 1.5. Причина и обстоятельства ДТП: _____

2. Сведения о пострадавших: всего _____ в т.ч. погибло _____
- ФИО и возраст _____

3. Повреждено автотранспортных средств _____
4. Повреждено пути и других обустройств _____
5. Повреждено ж.д. подвижного состава _____
6. Перерыв в движении поездов _____
7. Характеристика железнодорожного переезда: участок 1-путный, 2-путный (подчеркнуть).
- 7.1. С дежурным по переезду, без дежурного (подчеркнуть);
- 7.2. Наличие переездной сигнализации: имеется, не имеется (подчеркнуть);
- 7.3. Наличие: заграждения (УЗП), дополнительных шлагбаумов (подчеркнуть);
- 7.4. Видимость железнодорожного подвижного состава водителю, _____ м;
- 7.5. Видимость железнодорожного переезда машинисту, _____ м.
8. Автомобильная дорога: принадлежность _____
- 8.1. Твердое покрытие, грунтовое (подчеркнуть или указать иное) _____;
- 8.2. Угол между дорогой и железнодорожным путем _____;
- 8.3. Профиль автодороги: подъем, спуск, площадка (подчеркнуть);
9. Погода: ясно, туман, снег, гололед, дождь (подчеркнуть).
10. Скорости при столкновении: трансп. средства _____ км/ч;
железнодорожного подвижного состава _____ км/ч.
11. Столкновение произошло: со стороны водителя, с противоположной стороны, передней частью транспортного средства (подчеркнуть или указать иное) _____
12. Расследование на месте проводили: _____

13. Другие данные: _____
- Сведения передал: _____

(Ф.И.О., должность)

« _____ » _____ 20 _____ г.

Приложение Ж
(обязательное)

Акт осмотра места дорожно-транспортного происшествия (ДТП) на железнодорожном переезде

Общие положения

Акт осмотра места дорожно-транспортного происшествия (ДТП) на железнодорожном переезде является первичным документом служебного расследования и предназначен для подготовки информации руководителям заинтересованных организаций, учреждений, министерств и ведомств.

Акт заполняется комиссией в составе представителей балансодержателя железнодорожного переезда, владельца инфраструктуры или пути необщего пользования, государственной автомобильной инспекции.

Порядок заполнения

Пункт 1 – указывается номер поезда, тип, марка и номер транспортного средства.

Пункт 2 – указывается повреждение пути, железнодорожных обустройств и подвижного состава.

Пункт 3 – указывается исправность звуковой и световой сигнализации.

Пункт 4 – должен содержать информацию о видимости железнодорожного подвижного состава водителю транспортного средства (указывается видимость водителю с обеих сторон железнодорожного переезда в метрах).

Пункт 5 – вносятся данные о состоянии проезжей части.

Пункт 6 – указывают сведения об ограждении на железнодорожном переезде.

Пункт 7 – указывается наличие дорожных знаков.

Пункт 8 – указывают необходимые дополнительные данные.

А К Т
осмотра места дорожно-транспортного происшествия (ДТП)
на железнодорожном переезде

(наименование балансодержателя переезда)

Составлен « ____ » _____ 20 ____ г. в том, что комиссией в составе

(должность, ФИО)

при осмотре места ДТП на железнодорожном переезде _____ км перегона _____ установлено:

1. Поезд № _____, автотранспортное средство _____ № _____

2. Повреждения _____

3. Исправность звуковой и световой сигнализации _____

4. Видимость _____

5. Состояние проезжей части _____

6. Ограждение _____

7. Дорожные знаки _____

8. Другое _____

Члены комиссии: _____ (Ф. И. О.)

(подпись)

(Ф. И. О.)

(подпись)

(Ф. И. О.)

(подпись)

(Ф. И. О.)

(подпись)

(Ф. И. О.)

(подпись)

Библиография

- [1] Правила технической эксплуатации железной дороги в Республике Беларусь
Утверждены постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25.11.2015 № 52 (в ред. постановлений Минтранса от 28.05.2020 N 25, от 31.05.2022 N 64)
- [2] Правила дорожного движения
Утверждены Указом Президента Республики Беларусь «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» от 28.11.2005 № 551 (в ред. Указов Президента Республики Беларусь от 18.10.2007 N 526, от 04.12.2008 N 663, от 23.01.2009 N 52, от 17.12.2009 N 634, от 25.11.2010 N 611, от 30.12.2011 N 621, от 27.09.2012 N 426, от 08.01.2013 N 8, от 13.06.2013 N 268, от 31.12.2013 N 589, от 20.02.2014 N 71, от 14.04.2014 N 165, от 13.10.2014 N 483, от 10.08.2015 N 349, от 30.12.2019 N 492, от 18.04.2022 N 145, от 31.07.2023 N 240)
- [3] Закон Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» от 06.01.1999 № 237-3 (в ред. Законов Республики Беларусь от 31.12.2014 N 227-3, от 17.07.2018 N 134-3)
- [4] Правила по охране труда
Утверждены Постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 01.07.2021 N 53
- [5] Санитарные нормы и правила «Санитарно-эпидемиологические требования к условиям труда работающих, содержанию и эксплуатации производственных объектов»
Утверждены Постановлением Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 19.07.2023 N 114
- [6] Межотраслевые правила по охране труда при техническом обслуживании и ремонте зданий и сооружений.
Утверждены постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 29.12.2011 № 141
- [7] Отраслевые правила по охране труда при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог
Утверждены постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 26.02.2008 № 14

Главный инженер Белорусской железной дороги



С.А.Новодворский

Начальник службы пути Управления Белорусской железной дороги



Н.В.Мамсиков

Заместитель начальника отдела эксплуатации службы пути Управления Белорусской железной дороги



А.В.Архипов

Старший ревизор дорожный по безопасности движения поездов отдела эксплуатации службы пути Управления Белорусской железной дороги



С.В.Ляжневич

Ведущий инженер отдела эксплуатации службы пути Управления Белорусской железной дороги



А.В.Даргель