

Министерство транспорта Российской Федерации

Утверждено
распоряжением
Министерства транспорта
Российской Федерации
от « 30 » мая 2001 г.
№ АН-47-р

И Н С Т Р У К Ц И Я
по эксплуатации железнодорожных
переездов на путях промышленного
транспорта

Москва 2001

СОДЕРЖАНИЕ:

	Стр.
1. Общие положения.....	3
2. Классификация переездов. Категория переездов и регулирование движения через них.....	5
3. Устройство и оборудование переездов.....	11
4. Организация работы и дежурного по переезду.....	25
5. Содержание и ремонт переездов.....	33
6. Термины, применяемые в Инструкции по эксплуатации переездов на путях промышленного железнодорожного транспорта.....	36
Приложение 1. Примерное содержание Инструкции по эксплуатации переезда.....	41
Приложение 2. Примерная Инструкция по технике безопасности и производственной санитарии для дежурных по переездам.....	42
Приложение 3. Журнал приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде.....	46

1. Общие положения

1.1. Железнодорожный переезд – пересечение в одном уровне автомобильной дороги с железнодорожными путями, оборудованное устройствами, обеспечивающими безопасные условия пропуска подвижного состава железнодорожного транспорта и транспортных средств.

Переезды – объекты повышенной опасности, требующие от участников дорожного движения и работников промышленного железнодорожного транспорта строгого выполнения установленных правил.

Лица, пользующиеся переездами, обязаны соблюдать главное условие обеспечения безопасности при движении по переезду: железнодорожный транспорт имеет преимущество в движении перед всеми остальными видами транспорта.

1.2. Настоящая Инструкция распространяется на эксплуатируемые и вновь проектируемые переезды необщего пользования, сооружаемые на пересечениях путей промышленного железнодорожного транспорта с внутренними автомобильными дорогами.

1.3. Переезды на пересечениях путей промышленного железнодорожного транспорта с автомобильными дорогами общего пользования, а также переезды, находящиеся на пересечении железнодорожных путей МПС России с внутренними автомобильными дорогами относятся к переездам общего пользования и классифицируются, оборудуются, эксплуатируются в соответствии с действующей Инструкцией по эксплуатации железнодорожных переездов МПС России (утвержденной МПС России от 29.06.98 №ЦП-566).

1.4. Переезды на пересечениях путей промышленного железнодорожного транспорта с автомобильными дорогами организаций, независимо от ведомственной подчиненности и форм собственности, относятся к переездам необщего пользования.

1.5. Открытие новых и закрытие действующих железнодорожных переездов производится по распоряжению руководителя организации

(далее – организация) в соответствии с требованиями настоящей Инструкции и согласно разработанных проектов переездов.

1.6. На каждый переезд с дежурным работником должна быть составлена инструкция по его обслуживанию с учетом местных условий эксплуатации данного переезда.

К составлению инструкции привлекаются службы: пути, сигнализации, централизации и блокировки(СЦБ) и связи, контактной сети, а также начальник станции при расположении переезда в пределах станции или при обслуживании переезда работниками службы эксплуатации (перевозок движения) организации.

Инструкция утверждается руководителем организации и пересматривается при изменении условий работы переезда или внесении изменений в переездную сигнализацию, но не реже одного раза в 5 лет.

1.7. Два раза в год (весной и осенью) выполняются комиссионные осмотры переездов комиссией, состав которой устанавливается руководителем организации.

В состав комиссии входит руководитель подразделения железнодорожного транспорта организации (руководитель организации промышленного железнодорожного транспорта) руководители подразделений (служб) пути, СЦБ и связи, контактной сети (электроснабжения), ревизор по безопасности движения (лицо исполняющее его обязанности), представитель дорожно-эксплуатационной службы организации.

По результатам осмотра составляется акт, в соответствии с которым разрабатываются мероприятия по приведению сооружений и устройств на переезде в соответствие с нормативной документацией и настоящей Инструкцией.

При необходимости (стихийные бедствия, паводковые воды, ливневые дожди и др.) в течение года могут проводиться и другие проверки состояния переездов и подходов к ним.

Комиссионные осмотры переездов согласно п.п. 1.3., 1.4. настоящей инструкции (переезды общего пользования) проводятся с участием представителей железной дороги примыкания и Государственной инспекции по безопасности дорожного движения (ГИБДД).

2. Классификация переездов. Категория переездов и регулирование движения через них.

2.1. Переезды, расположенные на территории организаций, в зависимости от интенсивности движения железнодорожного и автомобильного транспорта делятся на четыре категории: I, II, III, IV (табл. 1).

Таблица 1.

Интенсивность движения через переезд (суммарная в двух направлениях), поездов/сут.	Интенсивность движения транспортных средств (суммарная в двух направлениях), авт./сут.			
	До 100	101-500	501-1000	1001-2000
До 8 включительно	IV	IV	IV	III
8-24	IV	IV	III	II
25-38	IV	III	II	I
39-52	III	II	I	I

К категории I относятся переезды, расположенные:

на перегонах с интенсивностью движения 39 и более поездов в сутки при пересечении с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 1001 и более транспортных средств в сутки;

на станциях, где производится регулярная маневровая работа, осуществляемая по технологическому процессу работы станции в течение половины рабочей смены, при пересечении с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 1001 и более транспортных средств в сутки;

на перегонах и станциях, где осуществляются организованные железнодорожные или автомобильные перевозки:

а) людей, опасных грузов;

б) огненно-жидких металлов и шлаков при пересечении с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 501 и более транспортных средств в сутки.

К категории II относятся переезды, расположенные:

на перегонах с интенсивностью движения 8-24 поездов в сутки при пересечении с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 1001 и более транспортных средств в сутки;

на перегонах с интенсивностью движения 25-38 поездов в сутки при пересечении с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 501-1000 транспортных средств в сутки;

на станциях, где производится регулярно маневровая работа, при пересечении с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 101-500 транспортных средств в сутки;

на перегонах и станциях, где осуществляются организованные железнодорожные или автомобильные перевозки огненно-жидких металлов и шлаков, при пересечении с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 101-500 транспортных средств в сутки;

на перегонах с интенсивностью движения 39-52 поездов в сутки при пересечении с железными дорогами с интенсивностью движения 101-500 транспортных средств в сутки.

К категории III относятся переезды, расположенные:

на перегонах с интенсивностью движения до 8 поездов в сутки при пересечении с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 1001-2000 транспортных средств в сутки;

на перегонах с интенсивностью движения 8-24 поездов в сутки при пересечении с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 501-1000 транспортных средств в сутки;

на перегонах с интенсивностью движения 25-38 поездов в сутки при пересечении с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 101-500 транспортных средств в сутки;

на перегонах с интенсивностью движения 39-52 поездов в сутки при пересечении с автомобильными дорогами с интенсивностью движения до 100 транспортных средств в сутки;

на перегонах и станциях, где производится регулярно маневровая работа, при пересечении с автомобильными дорогами с интенсивностью движения до 100 транспортных средств в сутки;

на перегонах и станциях, где осуществляется организованные железнодорожные и автомобильные перевозки огненно-жидких металлов и шлаков, при пересечении с автомобильными дорогами с интенсивностью движения до 100 транспортных средств в сутки.

К категории IV относятся все остальные переезды, в том числе временные и переезды через передвижные (переукладываемые) пути на открытых горных разработках.

2.2. Проверка интенсивности движения железнодорожного и автомобильного транспорта, условий работы переездов и пересмотр их категорийности должна производиться не реже одного раза в 5 лет комиссией, состав которой устанавливается руководителем организации.

Внеочередная проверка категорийности переезда производится при изменении интенсивности движения автомобильного или железнодорожного транспорта вследствие ввода в действие новых или

реконструируемых объектов производства, изменения грузопотоков в организации вследствие изменения технологии основного производства и др.

2.3. На вновь строящихся или реконструируемых объектах производства не допускается открытие переездов I, II и III категорий, по которым предусматриваются организованные железнодорожные или автомобильные перевозки огненно-жидких металлов и шлаков.

2.4. Переезды подразделяются на регулируемые и нерегулируемые.

К регулируемым относятся переезды, оборудованные устройствами переездной сигнализации, извещающей водителей транспортных средств о подходе к переезду поезда (подвижного состава) или обслуживаемые дежурными работниками (дежурными по переезду), а также другими работниками железнодорожного транспорта, которым поручено выполнять обязанности дежурного по переезду.

Указанные работники должны пройти обучение и выдержать проверку знаний в объеме, установленном для должности дежурного по переезду.

На отдельных регулируемых переездах допускается обслуживание одним дежурным двух и более близкорасположенных переездов при условии хорошей видимости их и оборудовании шлагбаумами, управляемыми с одного места.

Регулируемыми должны быть переезды категорий I и II.

Необходимость регулирования движения транспортных средств на переездах других категорий устанавливается руководителем организации.

Нерегулируемыми называются переезды, не оборудованные устройствами переездной сигнализации и не обслуживаемые дежурными по переезду или другими работниками железнодорожного транспорта, которым в установленном порядке поручено выполнение их обязанностей.

Возможность безопасного проезда через такие переезды определяется водителем транспортного средства в соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации.

К нерегулируемым относятся переезды категорий III и IV.

2.5. В дополнение к переездной сигнализации организуется обслуживание дежурным по переезду переездов категории I.

На переездах с удовлетворительными условиями видимости допускается, с разрешения руководителя организации, содержать переездную сигнализацию без дежурного по переезду.

В соответствии с ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения» удовлетворительными условиями видимости является видимость на

переездах без дежурного, когда водителям транспортных средств, находящимся на удалении не более 50 м от ближнего рельса, должна быть обеспечена видимость приближающегося с любой стороны поезда в соответствии с нормами указанными в табл. 2.

Таблица 2

Максимальная скорость движения поезда, км/ч	5-10	11-15	16-25	26-40	41-70
Расстояние видимости, м, не менее	25	50	100	150	250

2.6. В целях обеспечения безопасности движения на переездах категории I, расположенных на перегонах и станциях, где осуществляются организованные (регулярные) железнодорожные или автомобильные перевозки людей или опасных грузов должны выполняться требования:

2.6.1. Переезды, расположенные на участках, имеющих спуски круче 0,0025, создающие опасность ухода подвижного состава в сторону переезда, должны ограждаться предохранительными устройствами – сбрасывающими башмаками, сбрасывающими остряками или стрелками.

Управление предохранительными устройствами должно осуществляться дежурным по переезду, при этом показания светофоров переездной сигнализации в сторону транспортных средств должны находиться во взаимной враждебной зависимости с положением предохранительных устройств, при которой движение транспортных средств по переезду возможно только при положении предохранительных устройств на сброс.

2.6.2. Переезды, расположенные на участках, имеющих подходы с затяжными спусками, а также на станциях, ограничивающих такие перегоны, в горловинах которых расположены указанные переезды, ограждаются улавливающими тупиками по специальным проектам.

Управление переездной сигнализацией и стрелочным переводом улавливающего тупика осуществляется дежурным по переезду при обеспечении взаимно противоположной зависимости показаний переездных светофоров и положением стрелки улавливающего тупика.

В тех случаях, когда по местным условиям не представляется возможным укладка предохранительных устройств и предохранительных

тупиков организацией совместно со специализированной проектной организацией разрабатываются организационно-технические мероприятия, обеспечивающие безопасность движения подвижного состава и транспортных средств по переезду или принимается решение о закрытии переезда и составляют соответствующий акт.

2.6.3. В организации должны быть разработаны перспективные планы, предусматривающие переоборудование действующих переездов категории I с организованными (регулярными) железнодорожными или автомобильными перевозками людей или опасных грузов согласно требований п.п. 2.6.1., 2.6.2.

2.6.4. Порядок эксплуатации и технического обслуживания предохранительных устройств и улавливающих тупиков устанавливается инструкцией по эксплуатации переезда.

2.7. Перечень переездов, обслуживаемых дежурным работником, и продолжительность их охраны в течение суток, устанавливается руководителем организации.

При перерыве в обслуживании переезда дежурным работником шлагбаумы устанавливаются в запрещающее для движения транспортных средств положение, а запасные шлагбаумы, полностью перекрывающие проезжую часть автомобильной дороги, устанавливаются в заградительное положение и запираются на замок.

О режиме работы таких переездов водители транспортных средств должны быть извещены руководителями соответствующих служб организации.

2.8. Переезды, расположенные на малодейственных участках и станционных путях и оборудованные горизонтально-поворотными шлагбаумами, должны оборудоваться светофорной сигнализацией, управляемой составительской или локомотивной бригадой.

До оборудования переездов сигнализацией горизонтально-поворотные шлагбаумы сохраняются и такие переезды дежурным работником не обслуживаются.

Порядок закрытия и открытия горизонтально-поворотных шлагбаумов или включение и выключение светофорной сигнализации устанавливается инструкцией, утверждаемой руководителем организации.

2.9. Переезды, расположенные вблизи помещений дежурных стрелочных постов, дежурных по станции (посту), могут обслуживаться работниками, связанными с движением поездов и маневровой работой.

Перечень таких переездов и порядок работы обслуживающих их работников устанавливается руководителем организации.

Допускается обслуживание одним дежурным по переезду двух и более близко расположенных регулируемых переездов при условии хорошей видимости и оборудовании шлагбаумами, управляемыми с одного пульта.

2.10. Порядок перевода переездов на эксплуатацию без дежурного устанавливается руководителем организации.

2.11. Перед прекращением обслуживания переезда дежурным работником должны быть выполнены следующие меры:

2.11.1. – проведены работы по оборудованию переезда устройством контроля автоматической сигнализации (при ее наличии) у дежурного по станции (поста);

2.11.2. - проверено соответствие состояния и оборудования переезда настоящей Инструкции комиссией под председательством руководителя организации для проверки готовности его эксплуатации без дежурного по переезду;

2.11.3. - демонтированы автоматические, полуавтоматические шлагбаумы, электрические шлагбаумы и другие устройства, связанные с обслуживанием переезда дежурным работником;

2.11.4. – заменены соответствующие дорожные знаки;

2.11.5. – проведен инструктаж с локомотивными бригадами и бригадами специального подвижного состава об особой бдительности при приближении к указанным переездам;

2.11.6. – выставляются на подходах к переезду с правой стороны на обочине автомобильной дороги на подходах к переезду с правой стороны на обочине автомобильной дороги не менее чем за 15 дней до снятия дежурного по переезду хорошо видимые объявления «Переезд с (дата) переводится на работу без дежурного по переезду».

2.12. На закрываемых переездах (постоянно или временно) настил разбирается, подъезды к переездам со стороны автомобильных дорог на расстоянии не менее 10 м от крайних рельсов по всей ширине перегораживаются барьерами, а при необходимости и канавами на расстоянии 2 м от барьера в сторону железнодорожных путей.

Предупреждающие знаки на подъездах и подходах к переездам снимаются и устанавливаются информационно-указательные знаки, указывающие направление объезда.

На закрываемых переездах все оборудование демонтируется. При временном прекращении эксплуатации переездов на срок их закрытия автоматические устройства выключаются, а брусья запасных шлагбаумов устанавливаются в закрытое для движения транспортных средств положение и запираются на замок.

На подъездах к закрываемым переездам службой пути сооружаются площадки для разворота транспортных средств.

Порядок демонтажа сооружений, устройств и оборудования закрываемых переездов, их сохранности или повторного использования устанавливается руководителем организации.

3. Устройство и оборудование переездов

3.1. Сооружение и оборудование переездов должны выполняться с учетом требований Правил технической эксплуатации промышленного железнодорожного транспорта, утвержденных распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 29.03.01 №АН-22р, настоящей Инструкции, Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23.10.93 № 1090, типовых проектов переездов.

При проектировании и сооружении новых переездов необходимо учитывать их категорию и требования СНиП 2.05.07-91 «Промышленный транспорт».

3.2. Переезды, организуемые для нужд строительства, сооружаются и оборудуются силами строительных организаций по специальным проектам, утвержденным руководителем организации.

Категория таких переездов, порядок их охраны, оборудование и порядок эксплуатации определяются настоящей Инструкцией.

3.3. Переезды должны располагаться преимущественно на прямых участках железных и автомобильных дорог, вне пределов выемок, стрелочных переводов в местах, где обеспечиваются удовлетворительные условия видимости.

Пересечения железнодорожных путей автомобильными дорогами должны осуществляться преимущественно под прямым углом.

Допускается устройство переездов в пределах переводной кривой стрелочного перевода, а также пересечение железнодорожного пути автомобильной дорогой под меньшим углом, но не менее 30° .

На существующих переездах на протяжении не менее 10 м от крайнего рельса автомобильная дорога в продольном профиле должна иметь горизонтальную площадку или вертикальную кривую большого радиуса, или уклон, обусловленный превышением одного рельса над другим, когда пересечение находится в кривом участке пути.

Продольный уклон подхода автомобильной дороги к переезду на протяжении не менее 20 м перед площадкой должен быть не более $50^{\circ}/_{00}$.

В трудных условиях профиль автомобильной дороги на подходах к переездам может быть индивидуальным, что требует дополнительного согласования с дорожно-эксплуатационной службой организации.

На подходах к переезду автомобильных грунтовых дорог на протяжении не менее 10 м от головки крайнего рельса в обе стороны должно укладываться твердое покрытие.

3.4. Проезжая часть автомобильной дороги на подходах к переезду и в его границах, а также настил, направляющие столбики, перила и ограждения должны соответствовать типовому проекту переезда.

3.5. С наружной стороны колеи настил должен быть в одном уровне с верхом головок рельсов, а внутри колеи, во избежание замыкания рельсовых цепей и повреждения рельсов при проходе тракторов, катков и других машин и механизмов, его располагают выше головок рельсов на 30-40 мм.

Настил может быть из железобетонных плит, асфальтобетона, деревянных брусьев, старогодных рельсов и т.д.

В зависимости от конструкции настила, по типовому проекту для обеспечения беспрепятственного прохода колесных пар подвижного состава в пределах настила укладываются контррельсы из путевых рельсов или спецпроката.

Концы контррельсов на длине 50 см отгибаются внутрь колеи на 25 см. Ширина желоба должна быть 75-100 мм, а глубина – не менее 45 мм.

3.6. Ширина проезжей части переезда должна быть равной ширине проезжей части автомобильной дороги, но не менее 6 м.

На переездах с дежурным работником внутри колеи каждого пути (на однопутных участках – с обеих сторон) на расстоянии 0,75 – 1,0 м от настила закрепляются приспособления в виде металлических трубок для установки переносных сигналов остановки подвижного состава (красного щита, фонаря).

3.7. Автомобильная дорога на подходах к переезду должна иметь ограждение: перила, направляющие столбики между железнодорожным путем и шлагбаумом.

Направляющие столбики и стойки для перил размещают на обочинах автомобильной дороги через каждые 2,5 м; ближайший к пути столбик (конец перил) должен быть расположен на расстоянии 2,5 м от крайнего рельса.

Стойки шлагбаумов, мачты светофоров переездной сигнализации, перил и направляющих столбиков располагают на расстоянии не менее 0,75 м от кромки проезжей части дороги.

Направляющие столбики устанавливают на участке длиной в зависимости от местных условий, но не менее 9 м от крайних рельсов вдоль автомобильной дороги.

Высота направляющих столбиков или перил от поверхности проезжей части автомобильной дороги должна быть 0,7 – 0,8 м.

Ограждения переездов окрашивают согласно требованиям ГОСТов 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения».

3.8. На переездах с интенсивным пешеходным движением устраивают по типовым проектам пешеходные дорожки.

При наличии на таких переездах переездной сигнализации пешеходные дорожки оборудуются звуковой сигнализацией, дополнительно информирующей пешеходов о запрещении движения через переезд.

3.9. На подходах к переездам со стороны железнодорожного пути устанавливают постоянные предупредительные знаки «С» о подаче машинистами локомотивов свистка, а со стороны автомобильной дороги перед всеми переездами без дежурного работника – предупреждающие дорожные знаки 1.3.1. «Однопутная железная дорога» или 1.3.2. «Многопутная железная дорога» (рис. 1).

При наличии на переезде светофорной сигнализации знаки 1.3.1 и 1.3.2 устанавливают на одной опоре со светофорами, а при ее отсутствии – на расстоянии не менее 6 м от ближнего рельса, а от кромки проезжей автомобильной дороги до края знака на расстоянии 0,5 – 2,0 м.

Сигнальные знаки «С» устанавливают за пределами станции с правой стороны по ходу движения на расстоянии 100-300 м от переездов в зависимости от местных условий.

3.10. На подходах к переездам со стороны автомобильных дорог перед шлагбаумами, а где их нет перед дорожным знаком 1.3.1 или 1.3.2 в соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации

устанавливаются дорожные предупреждающие знаки 1.1 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» или 1.2. «Железнодорожный переезд без шлагбаума» (см. рис. 1) на расстоянии 50-100 м от крайнего рельса.

3.11. При неудовлетворительной видимости приближающихся поездов перед переездами без дежурных работников и не оборудованными переездной сигнализацией, а также при производстве работ на переезде, устанавливаются на расстоянии не менее 10 м от крайнего рельса дорожный знак приоритета 2.5 «Движение без остановки запрещено».

Решение об установке такого дорожного знака принимается руководителем организации после осмотра переезда с участием соответствующих служб.

3.12. На электрифицированных участках с обеих сторон переезда устанавливаются габаритные ворота с высотой проезда не более 4,7 м (рис. 2).

На переездах, где организовано движение большегрузных автомобилей, высота габаритных ворот может быть больше указанной. Во всех случаях высота габаритных ворот должна быть меньше высоты подвешивания контактного провода на 0,5 м.

Габаритные ворота устанавливают на расстоянии не менее 8,5 м от крайнего рельса, а при наличии шлагбаумов – не менее 5 м от них в сторону автомобильной дороги, а на переездах не обслуживаемых дежурным – не менее 14 м от крайнего рельса.

Опоры габаритных ворот устанавливают на расстоянии не менее 1,75 м от кромки проезжей части автомобильной дороги.

На габаритных воротах над серединой проезжей части автомобильной дороги подвешивают дорожный знак 3.13 «Ограничение высоты» с цифрой на знаке «4,5» м.

Верхнюю перекладину габаритных ворот окрашивают прямыми поперечными полосами шириной 0,2 м черного и белого цветов, а ограничительные планки – полосами красного и белого цветов.

Опоры габаритных ворот на высоте 2 м от поверхности проезжей части автомобильной дороги окрашивают черно-белыми наклонными (под углом 45°) полосами шириной 0,2 м.

Расположение устройств и оборудования на переездах приведено на рис. 3-5.

3.13. Переезды, обслуживаемые дежурными работниками, оборудуются шлагбаумами.

Брусья автоматических, полуавтоматических шлагбаумов, а также электрошлагбаумов должны иметь световозвращающие устройства красного цвета и иметь стандартную длину – 4; 6 и 8 м.

Автоматические и полуавтоматические шлагбаумы и электрошлагбаумы должны перекрывать не менее половины проезжей части автомобильной дороги с правой стороны по ходу движения транспортных средств. Левая часть дороги шириной не менее 3 м не перекрывается.

При необходимости, по местным условиям, допускается установка указанных шлагбаумов нестандартной длины.

Механизированные шлагбаумы, как правило, должны перекрывать всю проезжую часть автомобильной дороги и иметь сигнальные фонари, применяемые в темное время суток, а также днем при плохой видимости (туман, метель, снегопад и др.). Сигнальные фонари, установленные на заградительных брусках механизированных шлагбаумов, должны подавать в сторону автомобильной дороги:

при закрытом положении шлагбаумов – красные сигналы (огни);

при открытом положении шлагбаумов – прозрачно-белые сигналы (огни).

В сторону железнодорожного пути – контрольные прозрачно-белые сигналы (огни), как при открытом, так и при закрытом положении шлагбаумов.

Шлагбаумы устанавливаются с правой стороны на обочине автомобильной дороги с обеих сторон переезда, чтобы их брусья при закрытом положении располагались на высоте 1-1,5 м от поверхности проезжей части автомобильной дороги. При этом:

- механизированные шлагбаумы располагаются на расстоянии не менее 8,5 м от крайнего рельса;
- автоматические, полуавтоматические шлагбаумы и электрошлагбаумы – на расстоянии не менее 6; 8; 10 м в зависимости от длины заградительного бруса (4; 6; 8 м – если такая длина бруса предусмотрена проектом).

3.14. Для ограждения переезда при производстве ремонта пути, сооружений и устройств должны использоваться запасные горизонтально-поворотные шлагбаумы ручного действия, установленные на расстоянии не менее 1 м от основных шлагбаумов в сторону автомобильной дороги и перекрывающие проезжую часть дороги не менее, чем основные. Эти шлагбаумы должны иметь приспособления для закрепления их в открытом и закрытом положениях и навешивания сигнального фонаря.

Заградительные брусья шлагбаумов (основных и запасных) окрашивают чередующимися полосами красного и белого цвета, наклоненными (если смотреть со стороны автомобильной дороги) вправо по горизонтали под углом 45-50°. Ширина полос 500-600 мм. Конец заградительного бруса должен иметь красную полосу шириной 250-300 мм. Брусья механизированных и запасных шлагбаумов оборудуют световозвращающими устройствами красного цвета.

3.15. Нормальное положение автоматических и полуавтоматических шлагбаумов – открытое, а электрошлагбаумов и механизированных шлагбаумов – закрытое.

В отдельных случаях на переездах с интенсивным движением транспортных средств, а также на переездах, переданных на обслуживание других служб, нормальное положение электрошлагбаумов и механизированных шлагбаумов может быть установлено открытое.

При нормально закрытом положении шлагбаумов они открываются только для пропуска транспортных средств при отсутствии приближающегося поезда.

3.16. При необходимости разделения транспортных потоков противоположных направлений (осевая линия) на дороге, имеющих две или три полосы движения в обоих направлениях, наносится разметка дорожная согласно ГОСТ Р 51256-99 «Технические средства организации дорожного движения. Типы и основные параметры. Общие технические требования».

Необходимость нанесения горизонтальной разметки и порядок ее нанесения устанавливается комиссией под председательством руководителя организации.

3.17. На переездах, обслуживаемых дежурным работником железной дороги, должны быть построены по типовым проектам помещения для дежурных – здания переездных постов, которые, как правило, располагают на расстоянии 3,5 м от крайнего рельса железнодорожного пути и от кромки проезжей части автомобильной дороги.

При обслуживании одним дежурным двух и более близко расположенных переездов здание переездного поста размещают таким образом, чтобы от него обеспечивались условия хорошей видимости этих обслуживаемых переездов.

Переездный пост должен иметь выход вдоль пути в сторону автомобильной дороги. Выходы в сторону железнодорожного пути в зданиях переездных постов должны ограждаться перилами.

3.18. Переезды категорий I и II оборудуют электрическим освещением. Необходимость освещения переездов III и IV категорий и степень освещенности определяются руководителем организации с учетом местных условий.

Освещенность переездов должна быть не менее: категории I – 5 люксов, категории II – 3 люкса.

3.19. Переезды с дежурными работниками должны иметь прямую телефонную связь (или радиосвязь) с ближайшей станцией, радиосвязь с машинистами поездных локомотивов (если они оборудованы такой связью), а на участках с диспетчерской централизацией – с поездным диспетчером.

Вызов по телефонной связи дополняется наружным звонком (ревуном).

3.20. Применение типовых систем переездной сигнализации на переездах промышленного железнодорожного транспорта устанавливается комиссией, состав которой определяется руководителем организации.

Типы переездной сигнализации и шлагбаумов для переездов устанавливаются проектами с учетом требований настоящей Инструкции и местных условий эксплуатации транспорта.

3.21. На автомобильных дорогах перед переездами, оборудованными переездной сигнализацией, устанавливаются светофоры с двумя горизонтально расположенными и попеременно мигающими красными сигналами (огнями), имеющими значение (рис. 6):

красный сигнал (огонь) включен – движения транспортных средств запрещено;

красный сигнал (огонь) выключен – движение транспортных средств разрешается только после того, когда водитель убедится в отсутствии приближающегося к переезду поезда.

Светофоры устанавливают с правой стороны по направлению движения транспортных средств. В отдельных случаях по местным условиям (условия видимости, интенсивность движения и др.) сигналы (огни) светофоров могут повторяться на противоположной стороне автомобильной дороги.

3.22. На переездах без дежурного может применяться светофорная сигнализация со светофорами с двумя попеременно мигающими красными сигналами (огнями) и одним бело-лунным мигающим сигналом (огнем), сигнализирующими (рис. 6):

красный сигнал (огонь) включен, бело-лунный сигнал (огонь) выключен – движение транспортных средств запрещено;

бело-лунный сигнал (огонь) включен, красный огонь (сигнал) выключен – движение транспортных средств разрешено;

красный и лунно-белый сигналы (огни) выключены – переездная сигнализация отключена или неисправна.

О случае отключения сигнализации или ее неисправности дежурному ближайшей станции (или поездному диспетчеру при диспетчерской централизации) автоматически подается извещение о неисправности переездной сигнализации.

Порядок извещения машинистов локомотивов и регулирования движения транспортных средств по переезду устанавливается соответствующей инструкцией.

3.23. Автоматическая светофорная сигнализация должна быть отрегулирована таким образом, чтобы начало подачи сигнала остановки в сторону автомобильной дороги, производилось за время, необходимое для освобождения переезда транспортным средством. При этом, в момент вступления поезда на участок приближения на светофорах в сторону автомобильной дороги включаются мигающие красные сигналы (огни), а также подаются акустические сигналы (звонки или ревуны) для дополнительной информации участников движения о запрещении движения через переезд.

Выключение красных сигналов (огней) происходит после освобождения переезда поездом.

При движении поездов (маневровых составов) в неустановленном направлении на однопутных участках, оборудованных автоблокировкой, и по неправильному пути на двух – и многопутных участках выключение красных сигналов (огней) производится после освобождения участка приближения, расположенного за переездом по ходу поезда.

Красные мигающие сигналы (огни) на светофорах включаются с момента вступления поезда на участок приближения и через время, определенное расчетом, брусья шлагбаумов планов опускаются в горизонтальное положение.

Автоматические шлагбаумы должны оставаться закрытыми, а красные сигналы (огни) светофоров должны быть включенными (гореть) до полного освобождения переезда поездом.

При полном освобождении переезда поездом брусья шлагбаумов поднимаются в вертикальное положение, после чего красные сигналы (огни) на светофорах выключаются.

Открытие полуавтоматических шлагбаумов и выключение красных мигающих сигналов (огней) на светофорах и акустических сигналов производится дежурным по переезду нажатием кнопки «Открытие».

На переездах, в участки приближения которых входят станционные пути, при отправлении поезда при запрещающем показании светофоров автоматическая светофорная сигнализация должна включаться дежурным по станции (посту) нажатием кнопки «Закрытие переезда».

При этом машинист локомотива при подходе к переезду должен следовать с особой внимательностью со скоростью не более 15 км/ч и готовностью остановиться, если встретится препятствие.

Порядок эксплуатации таких переездов указывается в соответствующей инструкции.

3.24. На переездах с дежурным работником, не оборудованных рельсовыми цепями, дежурный по станции (посту) по телефону (или другим способом) извещает дежурного по переезду об отправлении поезда.

Порядок извещения, включения и выключения переездной сигнализации устанавливается соответствующими инструкциями.

3.25. На переездах, расположенных в пределах или вблизи станций и оборудованных переездной сигнализацией, дежурные по станции не должны допускать продолжительного времени между открытием выходных сигналов и отправлением поездов, чтобы не вызвать задержек транспортных средств у переездов.

Дежурный по станции должен своевременно подавать извещение на переезд, включать сигнализацию, извещать дежурного по переезду об отправлении поезда по телефону или другим способом, определяемом местной инструкцией.

3.26. На переездах с дежурными работниками устраивают заградительную сигнализацию.

В качестве заградительных светофоров могут использоваться входные, выходные, предупредительные, маневровые, проходные и маршрутные светофоры, расположенные на расстоянии 15-300 м от переезда, при условии видимости переезда с места их установки.

Если нельзя использовать указанные светофоры, перед переездом устанавливают специальные заградительные светофоры на расстоянии не менее 15 м и не более 300 м в зависимости от условий видимости.

В случае, когда по местным условиям нет возможности выдержать указанные расстояния, место установки заградительных светофоров определяется комиссией под председательством руководителя организации.

Показания заградительного светофора должны быть видны машинистом подходящего к переезду поезда на расстоянии не менее тормозного пути при полном служебном торможении.

Заградительные светофоры устанавливают на однопутных участках с двух сторон от переезда. На двухпутных участках – по правильному пути, а по неправильному пути – в следующих случаях:

на двухпутных участках, оборудованных двусторонней блокировкой; при регулярном движении по неправильному пути.

Установка заградительных светофоров по неправильному пути допускается с левой стороны пути.

У переездов, расположенных в границах станций и вблизи них, в участки приближения к которым входят станционные пути, где при отправлении поезда со станции при запрещающем показании выходного светофора не обеспечивается требуемое время извещения на закрытие переезда при трогании поезда с места, со стороны станции могут

устанавливаются нормально горящие заградительные светофоры. В этом случае при движении поезда на запрещающее показание светофора и вступлении на рельсовую цепь, прилегающую к переезду, включаются – красные мигающие сигналы (огни) на переездных светофорах, а затем, после выдержки времени, необходимого для освобождения переезда транспортными средствами, выключается красный огонь заградительного светофора.

Порядок обслуживания таких переездов устанавливается соответствующей инструкцией.

На переездах, расположенных на перегонах двухпутных участков и оборудованных заградительной сигнализацией для движения только по правильному пути, руководителем организации устанавливается порядок, при котором запрещающее показание заградительных светофоров при движении по правильному пути является сигналом остановки также для поездов следующих по неправильному пути.

Если требуемая видимость заградительного светофора не обеспечивается, то на участках, не оборудованных блокировкой, впереди такого светофора устанавливается предупредительный светофор, по форме одинаковый с заградительным, и подающим сигнал желтым огнем при красном огне основного светофора и не горящий – при погашенном огне основного светофора.

Переезды с дежурным работником, расположенные на участках с автоблокировкой, независимо от наличия заградительных светофоров, оборудуются устройствами для переключения ближайших перед переездом светофоров автоблокировки на запрещающее показание при возникновении на переездах препятствий для движения поездов.

3.27. Щитки управления переездной сигнализацией устанавливают снаружи здания дежурного по переезду в месте хорошей видимости железнодорожного пути и автомобильной дороги на подходах к переезду.

На щитках управления в зависимости от типа переездной сигнализации размещают кнопки и контрольные лампы. Их назначение и порядок пользования определяются проектной документацией и должны содержаться в инструкции по эксплуатации переезда.

4. Организация работы дежурного по переезду

4.1. На должность дежурного по переезду назначаются лица, которые отвечают требованиям, предъявляемым к поступающим на работу на промышленный железнодорожный транспорт, на должности, связанные с движением поездов и маневровой работой.

Они должны пройти медицинское освидетельствование для определения годности к выполнению соответствующей работы, обучение по специальной программе и проверку знаний, установленных для данной профессии, а также правил и инструкций, в том числе должностных инструкций и инструкции по эксплуатации обслуживаемого переезда.

4.2. Дежурный по переезду во время дежурства должен иметь при себе:

сигнальный рожок для подачи звуковых сигналов работникам железнодорожного транспорта;

милицейский свисток для подачи дополнительного сигнала с целью привлечения внимания участников движения;

два сигнальных флага (красный и желтый) в чехле, а в темное время суток и при плохой видимости в светлое время (туман, метель и другие неблагоприятные условия) - сигнальный фонарь для подачи видимых сигналов.

4.3. В здании переездного поста должны быть:

график дежурств по переезду;

инструкция по эксплуатации данного переезда;

книга приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде;

настенные часы, аптечка, необходимый инструмент, мебель, хозяйственный инвентарь;

жезл регулировщика и красная нарукавная повязка;

трос длиной 4-6 м для буксировки остановившихся на переезде транспортных средств;

один переносной красный щит и один сигнальный фонарь на каждый железнодорожный путь, пересекаемый переездом;

один запасной переносной красный щит и один запасной сигнальный фонарь;

один комплект сигнальных флагов.

Зимой на переездах необходимо иметь постоянный запас песка или шлака для посыпания проезжей части переезда и пешеходных дорожек в границах переезда во время гололеда.

Инструкция по эксплуатации переезда составляется руководителем службы пути; сигнализации и связи, а при расположении переезда на территории станции – с участием ее начальника и утверждается

руководителем организации. Эта инструкция должна пересматриваться при изменении условий работы переезда, но не реже 1 раза в 5 лет. Примерное содержание инструкции приведено в приложении 1.

4.4. Вступающий на дежурство дежурный по переезду должен проверить: железнодорожный путь в пределах 50 м от переезда в обе стороны, состояние оборудования переезда и всех его устройств, наличие пломб у пломбируемых устройств, наличие и состояние ручных сигналов, инструмента и инвентаря.

О всех замечаниях, неисправностях шлагбаумов, переездной и заградительной сигнализации, телефонной (радио) связи, а также об устраненных неисправностях, вносится запись в книгу приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде (приложение 3). При наличии автоматики следует записать: «Автоматика неисправна».

О неисправности переездной и заградительной сигнализации и автоматических шлагбаумов или электрошлагбаумов, а также телефонной (радио) связи дежурный по переезду обязан немедленно сообщить дежурным ближайших отдельных пунктов (поездному диспетчеру). До устранения неисправности и отметки об этом электромеханика в книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде пользоваться неисправными устройствами запрещается.

После устранения каждой неисправности дежурным по переезду должна быть сделана соответствующая запись в книге приема дежурств и осмотра устройств на переезде.

Если обнаруженную неисправность, угрожающую безопасности движения, нельзя немедленно устранить своими силами, дежурный по переезду обязан оградить опасное место сигналами остановки, закрыть движение транспортных средств через переезд и немедленно известить об этом дежурного по станции (поездного диспетчера), который, в свою очередь, информирует мастера (бригадира пути).

4.5. Во время дежурства дежурный по переезду обязан^[1]:

своевременно открывать и закрывать шлагбаумы и подавать установленные сигналы, наблюдать за состоянием проходящих поездов. В случае обнаружения неисправности, угрожающей безопасности движения, принять меры к остановке поезда, а если отсутствует сигнал, обозначающий хвост поезда, доложить об этом дежурному по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, – поездному диспетчеру;

немедленно оградить сигналами остановки место повреждения пути, угрожающее безопасному следованию поездов, и сообщить об этом по телефону дежурному по станции или поездному диспетчеру;

^[1] Для дежурных стрелочного поста и других работников, совмещающих функции дежурных по переездам, обязанности по обслуживанию переездов должны устанавливаться инструкцией.

запрещать остановку на переезде транспортных средств и других самоходных машин и механизмов;

прочистать желоба для свободного прохода по ним реборд колес и содержать всю площадь переезда в пределах его границ в постоянной чистоте;

следить за исправным состоянием шлагбаумов, устройств сигнализации, предупредительных и временных сигнальных знаков для прохода снегоочистителей;

зажигать фонари на переезде и шлагбаумах, своевременно включать и отключать наружное освещение, об их неисправностях извещать по телефону дежурного по станции (поездного диспетчера), который должен уведомлять об этом дистанцию электроснабжения;

закреплять болты, противоугоны, очищать путь от снега и травы, убирать с пути посторонние предметы, оправлять балластную призму и осматривать путь на протяжении 50 м в каждую сторону от переезда;

соблюдать инструкцию по технике безопасности и производственной санитарии для дежурных по переездам.

Производить работу на пути и на переезде разрешается только при закрытых шлагбаумах.

Он может пользоваться имеющимся помещением на переезде лишь при условии, когда переезд свободен от транспортных средств и нет приближающихся к переезду поездов. При этом неавтоматические шлагбаумы должны быть закрыты.

З а п р е щ а е т с я уходить с поста или поручать временное обслуживание переезда другим лицам.

4.6. При приближении поезда, отдельного локомотива, путевой или другой самоходной машины или дрезины дежурный по переезду после закрытия шлагбаумов обязан проверить, свободны ли пути на переезде и в обе стороны от него, и сойти с пути, когда поезд находится от него на расстоянии не менее 200 м.

Встречая поезд, надо стоять лицом к пути с полуоборотом головы навстречу движению, как правило, у здания переездного поста (на открытой или застекленной веранде) на расстоянии не ближе 2 м от крайнего рельса, подавать сигнал духовым рожком (один длинный звук при приближении нечетного поезда и два длинных при приближении четного поезда), подавать сигнал при свободном пути: днем – свернутый желтый флаг, ночью – прозрачно-белый огонь ручного фонаря; если нужно уменьшить скорость поезда: днем развернутый желтый флаг; ночью на перегонах – медленное движение вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем, на станциях – ручного фонаря с желтым огнем; если нет такого фонаря – медленным движением вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем.

В целях соблюдения безопасности движения при встрече поезда дежурный по переезду должен внимательно осматривать подвижной состав.

После прохода поезда необходимо, не выходя на пути, убедиться, что вслед или по соседнему пути не идет другой поезд, локомотив или дрезина, после чего открыть неавтоматические шлагбаумы и пропускать через переезд транспортные средства.

После прохода путевого вагончика, путевой тележки или съемной дрезины дежурный по переезду должен заменить желтый свернутый флаг красным развернутым и держать его до тех пор, пока не покажется сигналист, ограждающий вагончик или тележку сзади, или пока дрезина не проследует переезд и удалится от него на 200-250 м.

4.7. При проходе поезда, локомотива или дрезины дежурный по переезду обязан подавать сигнал остановки в следующих случаях:

если в проходящем поезде будет замечена неисправность, угрожающая безопасности движения: колеса, идущие юзом или издающие сильные удары из-за ползунов, пожар, горение букс, угроза падения с поезда груза и т.д. После проследования поезда, в котором была обнаружена колесная пара, идущая юзом или имеющая ползуны, дежурный по переезду обязан срочно сообщить об этом дежурному по станции (поездному диспетчеру), дорожному мастеру (бригадиру пути) и произвести сплошной осмотр пути в пределах обслуживаемого им участка;

если один поезд идет навстречу другому по одному и тому же пути или один поезд настигает другой, дрезину или путевой вагончик (сигнал остановки в последнем случае подается только настигающему поезду);

если с поезда или с пути подаются машинисту сигналы остановки, а поезд продолжает движение;

при пожаре в полосе отвода, угрожающем движению;

в других случаях, угрожающих безопасности движения и жизни людей.

О замеченных неисправностях в поезде дежурный по переезду должен сообщить машинисту этого поезда (при наличии радиосвязи), а также по телефону дежурному по станции (поездному диспетчеру).

4.8. На переездах, оборудованных полуавтоматическими шлагбаумами, их открытие возможно лишь после проследования поезда через переезд и нажатия дежурным по переезду кнопки «Открытие» на щитке управления. Если при нажатии этой кнопки полуавтоматические шлагбаумы не переводятся в открытое положение, а на переездах с автоматическими шлагбаумами последние не переводятся в открытое положение автоматически, то прежде, чем снять пломбу и воспользоваться кнопкой «Открытие аварийное», дежурный по переезду обязан снять пломбу с кнопки «Включение заграждения» и нажать ее, убедиться в

отсутствии на подходах к переезду поездов, оформить запись в Книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде о неисправности устройств автоматики и немедленно сообщить об этом дежурному по станции (поездному диспетчеру). После этого разрешается снять пломбу с кнопки «Открытие аварийное» и нажать ее для перевода шлагбаумов в открытое положение. Кнопку «Открытие аварийное» дежурный по переезду должен держать нажатой, пока транспортное средство или группа средств не проследуют под брусом шлагбаума.

Нажимая на кнопку «Открытие аварийное», дежурный по переезду отключает на это время светофорную и звуковую сигнализацию, принудительно открывает шлагбаумы и берет управление ими на себя.

После снятия руки с кнопки переездная сигнализация и шлагбаумы должны автоматически включаться и шлагбаумы переводиться в закрытое положение.

При пользовании кнопкой «Открытие аварийное» транспортные средства должны пропускаться небольшими группами.

Порядок информации дежурного по переезду о движении поездов при неисправности устройств автоматики на переезде и во всех случаях при следовании дрезин ввиду возможного нешунтирования ими рельсовых цепей устанавливается инструкцией.

Дежурный по переезду, получив сообщение о движении дрезины, должен следить за ее проходом, нажать кнопку «Закрытие» и оставить ее нажатой до прохода дрезины через переезд.

В случае, когда переездная сигнализация не действует, а автоматические или полуавтоматические шлагбаумы не закрываются, дежурный по переезду должен также нажатием кнопки «Закрытие» включить сигнализацию. Если после нажатия кнопки «Закрытие» они не закрываются, то дежурный по переезду до устранения неисправности должен действовать в порядке, установленном инструкцией по эксплуатации переезда.

4.9. При возникновении на переезде препятствий, угрожающих безопасности движения, а также при загромождении переезда свалившимся грузом или остановившимся транспортным средством, дежурный по переезду действует следующим образом:

при наличии заградительной сигнализации незамедлительно ее включает, для чего после снятия пломбы нажимает кнопку «Включение заградителя» и закрывает шлагбаумы. Включение заградительных светофоров проверяется по лампочкам, имеющимся на щитке управления шлагбаумами;

после включения заградительной сигнализации по телефону сообщает о случившемся дежурному по станции или поездному диспетчеру, а при наличии радиосвязи сообщает машинистам поездов о

необходимости остановки и о наличии препятствия на переезде, после чего принимает меры к его устранению.

О срыве пломбы с кнопки «Включение заградительной сигнализации» должна быть сделана запись в книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде и вызван электромеханик СЦБ.

После устранения на переезде препятствия для движения или неисправности заградительные светофоры должны быть погашены.

Если не погаснет красный огонь заградительного светофора, дежурный по переезду обязан закрыть шлагбаумы и лично сообщить машинисту о неисправности заградительного светофора, после чего машинист имеет право проследовать запрещающий сигнал заградительного светофора.

4.10. При отсутствии заградительной сигнализации или ее неисправности или когда контрольные лампочки на щитке не загораются дежурный по переезду должен незамедлительно установить на каждом железнодорожном пути, на котором возникло препятствие, переносной сигнал остановки (днем – красный щит, ночью – фонарь с красным огнем в обе стороны), закрыть шлагбаумы, известить о препятствии дежурного по станции (поездного диспетчера) и одновременно выяснить, отправлен или нет со станции на перегон поезд.

В случае, если на перегон со станции ушел поезд, дежурный по станции должен предупредить машиниста поезда о препятствии на переезде.

Дежурный по переезду, получив уведомление от дежурного по станции (поездного диспетчера) об отправлении поезда на перегон, должен идти навстречу поезду, подавая сигнал остановки. После остановки поезда дежурный по переезду возвращается к месту препятствия и принимает возможные меры к его устранению.

При неисправности переездной сигнализации шлагбаумы закрываются дежурным по переезду нажатием кнопки «Закрытие».

Если при нажатии кнопки автоматические шлагбаумы не закрываются (повреждены), то дежурный по переезду обязан оградить переезд запасными горизонтально-поворотными шлагбаумами и пользоваться ими для пропуска транспортных средств через переезд до устранения неисправности в соответствии с инструкцией.

В таком же порядке дежурный по переезду действует, если переезд оборудован механизированными шлагбаумами.

4.11. При обрыве на переезде проводов контактной сети или проводов электропередачи, пересекающих железнодорожные пути, дежурный по переезду должен включить заградительную сигнализацию, закрыть шлагбаумы, опасное место оградить переносными сигналами остановки на расстоянии не менее 50 м от места обрыва, сообщить о

случае дежурному по станции (поездному диспетчеру) и оставаться у места препятствия до прибытия работников электроснабжения, следя за тем, чтобы не было доступа на расстояние менее 8 м к оборванным проводам и не прикасался к рельсам.

4.12. В случае дорожно-транспортного происшествия, возникшего на переезде или вблизи от него, дежурный по переезду обязан:

принять меры к обеспечению безопасности движения поездов и транспортных средств;

сообщить о случившемся дежурному по станции (поездному диспетчеру), дорожному мастеру (бригадиру пути) в соответствии с порядком, установленным инструкцией;

оказать первую помощь пострадавшим, а, при возможности, вызвать «Скорую помощь».

4.13. Порядок обеспечения безопасности движения при отправлении поездов по неправильному пути на перегонах, где переезды оборудованы автоматическими устройствами для движения поездов только по правильному пути, устанавливается соответствующей инструкцией по обслуживанию переезда с учетом применяемой системы переездной сигнализации.

При этом необходимо руководствоваться следующими положениями:

при производстве путевых и других работ, когда нарушается действие автоматической светофорной сигнализации на переездах, обслуживаемых дежурными, управление автоматическими шлагбаумами должно выполняться вручную при помощи кнопок на щитке управления.

Шлагбаумы в это время должны быть закрыты. Их открывают для пропуска транспортных средств только при отсутствии поездов, о подходе которых дежурный по переезду должен получать сообщение от дежурного по станции.

На переездах, не обслуживаемых дежурными и оборудованными автоматической светофорной сигнализацией, на период движения поездов должно быть установлено дежурство.

При отсутствии телефонной связи на переездах, взятых временно на обслуживание, должна быть установлена временная телефонная (радио) связь.

Порядок действий дежурных по переезду на период организации двустороннего движения поездов по одному пути на двух и многопутных участках при производстве путевых, строительных и других работ, а также при отправлении поездов по неправильному пути должен быть указан в инструкции по эксплуатации переезда.

4.14. Только с разрешения начальника службы пути допускается движение через переезд тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов, машин и механизмов, размеры и скорость которых определены п. 15.3 Правил дорожного движения Российской Федерации и п.15 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 г. № 1090.

Заявка на получение разрешения должна быть подана начальнику службы пути не позднее, чем за 24 ч до перевозки. В заявке необходимо указать ширину и высоту транспортного средства, а при наличии автопоезда – его длину. В необходимых случаях начальник службы пути обязан заблаговременно дать заявку о выдаче предупреждений на поезда.

Дорожный мастер (бригадир пути) должен обеспечить ограждение переезда сигналами остановки в соответствии с Инструкцией по сигнализации на промышленном железнодорожном транспорте, утвержденной распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 30.03.01 №АН-23р и осуществить наблюдение за пропуском указанных транспортных средств.

На электрифицированных участках при высоте транспортного средства более 4,5 м начальник службы пути заблаговременно сообщает об этом начальнику службы электроснабжения (с указанием даты пропуска транспортного средства), последний определяет возможность пропуска транспортного средства по условиям высоты подвеса проводов контактной сети от уровня головок рельсов, воздушных линий, группового заземления, волновода от поверхности проезжей части автомобильной дороги в границах переезда и выделяет представителя для наблюдения.

4.15. Дежурный по переезду подчиняется непосредственно бригадиру пути.

Порядок сообщения дежурным по переезду о случаях нарушения Правил дорожного движения устанавливается местной инструкцией по эксплуатации переезда.

Службы пути организации по заводским чертежам изготавливают брусья автоматических шлагбаумов и электрошлагбаумов и обеспечивают ими переезды, заменяют механизированные и запасные шлагбаумы, электролампы в зданиях переездных постов и сигнальных фонарях механизированных шлагбаумов.

Службы сигнализации и связи организации обеспечивают исправное содержание и работу шлагбаумов, световозвращателей на брусьях, переездной и заградительной сигнализации, телефонной (радио) связи, замену шлагбаумов со световозвращателями на них.

5. Содержание и ремонт переездов

5.1. Службы (цехи) пути организации обеспечивают исправное содержание участка автомобильной дороги в границах переезда, настилов, проезжей части междупутья переезда, изолирующих стыков, рельсовых соединителей, габаритных ворот и других путевых устройств в границах переезда.

Службы (цехи) пути организации по заводским чертежам изготавливают брусья автоматических шлагбаумов и электрошлагбаумов и обеспечивают ими переезды, заменяют механизированные и запасные шлагбаумы, электролампы в зданиях переездных постов и сигнальных фонарях механизированных шлагбаумов.

Службы сигнализации и связи организации обеспечивают исправное содержание и работу шлагбаумов, световозвращателей на брусьях, переездной и заградительной сигнализации, телефонной (радио) связи, замену шлагбаумов со световозвращателями на них.

Службы электроснабжения организации обеспечивают бесперебойное электроснабжение переездов, исправность наружных электросетей, прожекторных установок, автоматическое включение и отключение наружного освещения, получение и замену электроламп наружного освещения.

Дорожные мастера (бригадиры пути), лица, назначаемые для осмотра пути, электромеханики, электромонтеры по эксплуатации электросетей организации при проверке переездов должны по кругу своих обязанностей обращать особое внимание на состояние проезжей части, желобов, настилов, на работу автоматических и других устройств (звуковой сигнализации, сигналов переездных светофоров, сигнальных фонарей на брусьях шлагбаумов), состояние релейных шкафов, освещения и при обнаружении неисправностей принимать соответствующие меры к их устранению.

5.2. Ремонт путевых устройств на переездах осуществляется в плановом порядке работниками службы пути. При капитальном ремонте пути должен, как правило, выполняться и капитальный ремонт переездов. Объем работ при ремонте по каждому переезду определяется с учетом местных условий начальником службы пути с составлением при необходимости рабочих чертежей.

Ремонт проезжей части автомобильной дороги, настила и проезжей части междупутья переезда может поручаться сторонним организациям при наличии у них лицензии на производство таких работ.

Путевые работы, при которых нарушается действие автоматики на переездах, должны быть согласованы с начальниками службы сигнализации и связи.

Ремонт автоматических (полуавтоматических) шлагбаумов, электрошлагбаумов, переездной и заградительной сигнализации на переездах выполняется работниками службы сигнализации и связи.

Время закрытия переезда на ремонт должно определяться графиком производства работ (проектом, технологическим процессом и т.п.). Установка дорожных информационных знаков направления объезда транспортных средств возлагается на службы пути или другую организацию, которая выполняет ремонтные работы.

5.3. Перед выполнением путевых работ, ремонтом автоматических устройств (шлагбаумов и сигнализации) на переездах, а также при ремонте устройств автоблокировки или электроснабжения, при которых нарушается работа автоматики на переездах, службами пути, сигнализации и связи, электроснабжения организации разрабатываются совместные мероприятия, обеспечивающие безопасность движения на период выполнения соответствующих работ. При необходимости организуется дополнительный инструктаж дежурных по переезду, машинистов поездов, дежурных по станции, выделяют для оказания помощи на переезде дополнительных работников, выдают предупреждения об особых условиях следования поездов по ремонтируемому переезду и т.д.

На переездах без дежурных, работниками (бригадирами пути, электромеханиками или электромонтерами, которые выполняют работы) на время работ должны быть установлены с каждой стороны переезда дорожные знаки приоритета 2.5. «Движение без остановки запрещено» у переездных светофоров. Два таких знака должны храниться в отдельном ящике службы пути у здания дежурного по переезду.

При сложном ремонте руководитель работ составляет проект производства работ, который согласовывается со всеми участвующими в работе службами организации.

5.4. Периодические осмотры состояния и проверки работы путевых устройств и средств автоматики на переездах должностными лицами проводятся в сроки и порядке, предусмотренными инструкциями соответствующих служб.

Руководители службы пути должны проводить не реже 1 раза в квартал внезапные проверки работы дежурных по переезду и проводить необходимый инструктаж.

Книга приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде должна проверяться при каждой проверке содержания и обслуживания переезда: дорожным мастером не реже двух раз в месяц, бригадиром пути – не реже четырех раз в месяц, а также при каждом посещении ими переезда.

О результатах проверки должны быть сделаны записи в указанной Книге приема и сдачи дежурств.

При обследовании переезда работниками службы движения (перевозок, эксплуатации) такую контрольную работу должны осуществлять также и руководители станции и службы движения.

6. Термины, применяемые в «Инструкции по эксплуатации переездов на путях промышленного железнодорожного транспорта»

Автоматическая светофорная сигнализация - система переездной сигнализации, при которой проезд транспортных средств через переезд, регулируется специальными переездными светофорами с двумя красными попеременно мигающими сигналами (огнями), включаемыми автоматически при приближении поезда на расстояние, обеспечивающее заблаговременное освобождение переезда транспортными средствами, и выключаемыми автоматически после проследования поезда.

Может дополняться бело-лунным мигающим сигналом (огнем) на переездных светофорах.

Красные мигающие сигналы (огни) переездных светофоров дополняются акустическими сигналами.

На переездах с дежурным автоматическая светофорная сигнализация применяется с автоматическими или полуавтоматическими шлагбаумами.

Автоматическая светофорная сигнализация с автоматическими шлагбаумами – система, при которой перевод брусьев шлагбаумов в закрытое (горизонтальное) положение осуществляется автоматически через расчетное время после вступления поезда на участок приближения и включения звуковой и светофорной сигнализации. Брусья шлагбаумов переводятся в открытое (вертикальное) положение также автоматически после освобождения переезда поездом.

Переезды, оборудованные автоматической светофорной сигнализацией с автоматическими шлагбаумами обслуживаются дежурными работниками.

Автоматическая светофорная сигнализация с полуавтоматическими шлагбаумами - система, при которой перевод брусьев шлагбаумов в закрытое (горизонтальное) положение осуществляется автоматически через расчетное время после вступления поезда на участок приближения и включения звуковой и светофорной сигнализации. Перевод брусьев шлагбаума в открытое (вертикальное) положение производится дежурным по переезду нажатием специальной кнопки.

Автомобильная дорога – инженерное сооружение, предназначенное для движения транспортных средств.

Основными элементами являются: земляное полотно, дорожная одежда, обочины, искусственные сооружения и обстановка.

Внутренняя автомобильная дорога и внутренние железнодорожные пути – автомобильная дорога и железнодорожные пути, расположенные на территории организаций и обособленных производств организации или между ними.

Вынужденная остановка – прекращение движения транспортного средства из-за его технической неисправности или опасности, создаваемой перевозимым грузом, состоянием водителя (пассажира) или появлением препятствия на дороге.

Граница переезда. Со стороны автомобильной дороги – линия, пересекающая автомобильную дорогу по оси шлагбаумов, а где их нет – по оси установки дорожных знаков 1.3.1 «Однопутная железная дорога», 1.3.2 «Многопутная железная дорога». Со стороны железнодорожного пути (путей) – линия, пересекающая путь (пути) на расстоянии 50 м в обе стороны от концов настила переезда. (рис.1)

Железнодорожные переезды путей промышленного железнодорожного транспорта – пересечения внутренних автомобильных дорог с внутренними железнодорожными путями в одном уровне, которые оборудуются устройствами, обеспечивающими безопасность движения и пропускную способность.

Заградительная сигнализация - заградительные (для поездов и маневровых составов) светофоры, установленные перед переездом, и управляемые дежурным по переезду.

В качестве заградительных могут использоваться ближайšie к переезду проходные светофоры, а также входные, выходные, предупредительные, предвходные, маневровые и маршрутные светофоры, оборудованные необходимой зависимостью.

Оповестительная сигнализация - система переездной сигнализации, при которой извещение дежурному о приближении поезда к переезду подается оптическим и акустическим сигналом, а включение и выключение технических средств ограждения переезда осуществляет дежурный.

Организация – юридическое лицо, которое имеет в собственности, хозяйственном ведении или оперативном управлении обособленное имущество и отвечает по своим обязательствам этим имуществом, может от своего времени нести обязанности, быть истцом и ответчиком в суде, имеет самостоятельный баланс или смету.

Организация промышленного железнодорожного транспорта – транспортная организация, осуществляющая транспортное обслуживание на договорных условиях организации, в том числе грузоотправителей,

грузополучателей, контрагентов, независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности.

Остановка – преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время менее 5 мин., а также на большее, если это необходимо для посадки или высадки пассажиров либо загрузки или разгрузки транспортного средства.

Переездная сигнализация - общее название применяющихся на железнодорожных переездах систем сигнализации.

Подразделение промышленного железнодорожного транспорта организации – цех, служба, бригада и др. в составе организации.

Поезд – сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами, имеющий установленные сигналы. Локомотивы без вагонов и специальный самоходный подвижной состав, отправляемые на перегон, рассматриваются как поезд (см. ПТЭ ПТ).

Поездные сигналы – сигналы, применяемые для обозначения поездов, локомотивов и других подвижных единиц.

Полоса движения - продольная полоса проезжей части, по которой происходит движение транспортных средств в один ряд.

Проезжая часть переезда – элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств в границах переезда.

Промышленный железнодорожный транспорт – комплекс технических средств и сооружений железнодорожного транспорта необщего пользования, обеспечивающий транспортное обслуживание производственных процессов и предоставление транспортных услуг, а также связь с другими организациями и транспортом общего пользования.

Регулярные перевозки – перевозки, осуществляемые в соответствии с планами перевозок.

Транспортное средство - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

Улавливающий тупик – тупиковый железнодорожный путь, предназначенный для остановки потерявшего управление поезда или части поезда при движении по затяжному спуску.

Участок приближения – оборудованный электрическими рельсовыми цепями, расположенный перед переездом участок пути, длина которого определяется расчетом в зависимости от скорости движения поездов и длины проезжей части переезда для заблаговременной подачи извещения на переезд о приближении к нему поезда и автоматического управления переездной сигнализацией и шлагбаумами, если переезд ими оборудован.

Шлагбаум – устройство для перекрытия проезжей части автомобильной дороги и прекращения движения транспортных средств (участников дорожного движения) через переезд. Состоит из заградительного бруса и привода. При оборудовании переезда светофорной сигнализацией шлагбаумы являются дублирующим устройством, ограждающим переезд от несанкционированного проезда транспортных средств.

В зависимости от способов приведения в действие шлагбаумы подразделяются на следующие типы:

автоматические – перевод заградительных брусьев шлагбаумов в закрытое (горизонтальное) положение осуществляется автоматически через расчетное время после вступления поезда на участок приближения и включения красных сигналов (огней) переездных светофоров. Шлагбаумы переводятся в открытое (вертикальное) положение также автоматически после освобождения переезда поездом. При этом красные сигналы (огни) переездных светофоров выключаются;

полуавтоматические – перевод заградительных брусьев шлагбаумов в закрытое (горизонтальное) положение осуществляется автоматически при вступлении поезда на участок приближения или при открытии сигнала поезду и замыкании маршрута или нажатием специальной кнопки дежурным по станции. Открытие заградительных брусьев шлагбаумов (перевод их на вертикальное положение) производится нажатием специальной кнопки дежурным по переезду;

механизированные – шлагбаумы имеют механический привод, с помощью которого дежурный по переезду вручную переводит заградительные брусья в открытое (вертикальное) или закрытое (горизонтальное) положение;

горизонтально-поворотные (запасные) – заградительные брусья в открытом положении располагаются параллельно проезжей части автомобильной дороги. Для прекращения движения транспортных средств дежурный по переезду (или другой работник, выполняющий обязанности

дежурного) перекрывает проезжую часть автомобильной дороги заградительными брусьями, перемещая их вручную;

электрические (электрошлагбаумы) – перевод заградительных брусьев шлагбаумов в закрытое (горизонтальное) положение осуществляется дежурным по переезду после получения оповестительного сигнала нажатием специальной кнопки.

Открытие заградительных брусьев шлагбаумов (перевод их в вертикальное положение) производится дежурным по переезду возвратом этой кнопки в исходное положение после освобождения переезда поездом.

Приложение 1.

Примерное содержание Инструкции по эксплуатации переезда

1. Порядок расположения шлагбаумов.
2. Порядок пользования горизонтально-поворотными (запасными) шлагбаумами.
3. Наличие средств связи и порядок пользования ими.
4. Наличие и порядок пользования переездной сигнализацией.
5. Порядок пользования запасными шлагбаумами.
6. Порядок действий дежурного по переезду при возникновении препятствий для движения поездов и транспортных средств.
7. Порядок ограждения внезапно возникшего препятствия на переезде.
8. Порядок оповещения машинистов проходящих поездов о возникших неисправностях в составе поезда или на переезде.
9. Инструкция по технике безопасности и производственной санитарии для дежурного по переезду (приложение 2).

**Примерная Инструкция по технике безопасности
и производственной санитарии
для дежурных по переездам**

1. Общие положения

1.1. В настоящей инструкции изложены основные требования техники безопасности и производственной санитарии при выполнении должностных обязанностей дежурными по переезду.

1.2. Графиком дежурств по переезду не должно предусматриваться более двух ночных дежурств подряд для одного работника.

1.3. При выполнении возложенных обязанностей дежурный по переезду должен быть внимательным, осмотрительным и четким в своих действиях, особенно в условиях следования поездов и пропуска транспортных средств через переезд в целях обеспечения безопасности движения.

1.4. При работе в ночное время, а также в дневное время при тумане, метели и других неблагоприятных условиях видимости у дежурного по переезду должен быть ручной фонарь с зажженным прозрачно-белым огнем с двусторонним освещением.

1.5. В инструкции по эксплуатации переезда для дежурного по переезду должен быть разработан специальный раздел по технике безопасности и производственной санитарии с указанием мер предосторожности при работе на проезжей части переезда и на пути при проходе на работу и с работы, а также способов первой до врачебной помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях и от электротока.

В этой инструкции должен быть установлен порядок обслуживания пути в пределах настила на переездах с интенсивным движением поездов и транспортных средств.

2. Порядок следования на работу и с работы

2.1. Следовать к месту работы и возвращаться с работы дежурные по переезду обязаны по специальному маршруту прохода, как правило, по

обочине земляного полотна или в стороне от железнодорожного пути (в дальнейшем пути).

Следование по пути разрешается в исключительных случаях, при невозможности прохода по обочине земляного полотна и отсутствии другой дороги. При следовании по пути ночью или днем при тумане, метели и других неблагоприятных условиях видимости у дежурного по переезду должен быть зажженный ручной фонарь с двусторонним освещением.

На двухпутных перегонах необходимо следовать навстречу правильному движению поездов, помня о возможности следования поездов и по неправильному пути.

2.2. Для прохода по территории станции следует пользоваться установленными маршрутами, либо широкими междупутьями, грузовыми платформами, пешеходными настилами (мостами) или идти по обочине земляного полотна. При этом надо внимательно следить за передвижениями подвижного состава на путях, проявлять осторожность при преодолении препятствий в районе стрелочных переводов, предельных столбиков, стеллажей и ремонтных установок вагонного хозяйства, канав, лотков, водопоглощающих колодцев и других устройств и сооружений станционного хозяйства.

Переходить пути надо под прямым углом, предварительно убедившись, что никакого движения по пути нет. Особую осторожность надо проявлять при выходе на путь из-за стоящего подвижного состава (поезда), около стрелочных постов (районов), или грузовых платформ и других сооружений и устройств, ухудшающих видимость соседних с ними путей.

З а п р е щ а е т с я переходить или перебегать через путь перед приближающимся поездом (маневровым составом), пролезать под стоящими вагонами, стоящими ближе 10 м друг от друга.

При необходимости перейти путь, занятый подвижным составом, во всех случаях надлежит пользоваться переходными площадками или обойти вагоны, стоящие на путях, не ближе 5 м от крайнего вагона.

При переходе через путь нельзя становиться ногой на рельсы, ставить ногу между рамным рельсом и острием стрелочного перевода или в желоба в корне острия и крестовины.

3. Выполнение отдельных должностных обязанностей

3.1. Дежурный по переезду обязан встречать поезд в установленном для этой цели месте (как правило, у здания переездного поста) на расстоянии не ближе 2 м от крайнего рельса, стоя лицом к пути с полуоборотом головы навстречу движению.

З а п р е щ а е т с я встречать поезд, находясь на междупутье или соседнем пути, а также стоять на проезжей части дороги.

3.2. После пропуска поезда перед выходом на путь для производства работ дежурный по переезду обязан убедиться в том, что вслед ему или по соседнему пути навстречу не идет поезд, локомотив (толкач) или дрезина.

3.3. При производстве работ на пути дежурные по переезду должны внимательно следить за приближающимися поездами как по правильному, так и по неправильному пути, и сходить с пути, когда поезд находится на расстоянии не менее 200 м. В этих условиях необходимо располагаться лицом в сторону ожидаемого поезда, нельзя садиться на рельсы, концы шпал, балластную призму, внутри рельсовой колеи и на междупутье.

В исключительных случаях, когда дежурный по переезду, работая на пути, не сможет перейти путь и подойти к установленному для встречи поезда месту, ему разрешается встречать поезд с любой стороны, находясь от крайнего рельса не ближе указанных расстояний.

Особую бдительность следует проявлять в условиях плохой видимости.

Производить работы на пути и переезде разрешается только при закрытых шлагбаумах и имеющихся сведениях об отсутствии приближающихся к переезду поездов.

3.4. Дежурные по переезду должны содержать переездный пост в чистоте и порядке.

4. Особенности работы на электрифицированных участках

4.1. При работе вблизи контактной сети с какими-либо длинными металлическими предметами или приспособлениями необходимо соблюдать особую осторожность; расстояние от этих приспособлений до находящихся под напряжением проводов контактной сети и линий электропередачи должно быть не менее 2 метров.

4.2. При обрыве проводов контактной сети или проводов линий электропередачи нельзя подходить к ним на расстояние ближе 8 м, а также прикасаться чем бы то ни было к рельсам. В этих случаях опасное место надлежит оградить сигналами остановки и известить дежурного по станции (поездного диспетчера) о происшедшем.

4.3. Нельзя касаться посторонних предметов, находящихся на проводах контактной сети и линий электропередачи (отрезков проволоки, тросов, частей токоприемников, оборванных проводов связи или осветительных).

При обнаружении посторонних предметов на проводах контактной сети необходимо поступать так же, как и при обнаружении обрыва проводов контактной сети. Нельзя также прикасаться непосредственно или какими-либо предметами к опорам контактной сети, проводам воздушных линий, частям крышевого или подвагонного оборудования электрического подвижного состава, а также к рельсу с поперечным изломом.

5. Меры безопасности при грозе

5.1. Во избежание поражений молнией необходимо с приближением грозы прекратить работы на пути.

Нельзя держать при себе или нести инструмент.

В случае, если человек будет поражен молнией, до прибытия врача ему необходимо делать искусственное дыхание и неоткрытый массаж сердца.

