﻿

[**ОКОЗ:**

1.09.00.00.00 Предпринимательство и хозяйственная деятельность / 09.15.00.00 Транспорт / 09.15.03.00 Железнодорожный транспорт / 09.15.03.01 Общие положения]

[**ТСЗ:**

1.Экономика / Транспорт. Дорожное хозяйство. Безопасность движения и полетов]

«УТВЕРЖДАЮ»

Председатель Государственно-акционерной

железнодорожной компании

«Узбекистон темир йуллари»

Н. ЭРМЕТОВ

18.05.1998 г.

«СОГЛАСОВАНА»

Председатель Государственной акционерной

корпорации

«Узавтотранс»

К. СИДИКАЗАРОВ

01.05.1998 г.

«СОГЛАСОВАНА»

Председатель правления

акционерного концерна

«Узавтойул»

М. АБДУЛЛАЕВ

01.05.1998 г.

«СОГЛАСОВАНА»

Начальник Главного

Управления ГАИ МВД

Республики Узбекистан

Т. ЗАКИРОВ

19.05.1998 г.

Инструкция

**ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

**[Зарегистрирована Министерством юстиции Республики Узбекистан от 31 июля 1998 г.Регистрационный № 460]**

**Термины, применяемые в Инструкции по эксплуатации железнодорожных переездов**

Автоматическая светофорная сигнализация — система, состоящая из переездных светофоров, акустических сигналов, электрических рельсовых цепей (участок приближения) и аппаратуры управления, обеспечивающей при занятии поездом участка приближения, автоматическую подачу извещения на переезд и автоматическое включение звуковой сигнализации. После освобождения переезда поездом звуковая светофорная сигнализация выключается автоматически. Может дополниться мигающим огнем на переездных светофорах. На переездах, обслуживаемых дежурным работником, автоматическая светофорная сигнализация применяется совместно с автоматическими шлагбаумами.

[**СПиТ:**

1.Транспорт / Водитель]

Водитель — лицо, управляющее каким-либо транспортным средством.

Вынужденная остановка — прекращение движения транспортного средства по требованию работника милиции, по причине технической неисправности или опасности, создаваемой перевозимым грузом, состоянием дороги, искусственных сооружений, железнодорожных переездов, водителя, пешехода и климатических условий.

Главный путь — пути перегонов, а также пути станций, являющиеся непосредственным продолжением путей прилегающих перегонов, и как правило, не имеющие отклонения на стрелочных переводах.

Граница переезда — определяется линиями, пересекающими автомобильную дорогу по оси шлагбаумов, а где нет, то по оси установки дорожных знаков 1.3.1. «Однопутная железная дорога», 13.2. «Многопутная железная дорога».

[**СПиТ:**

1.Дорога / Дорога]

Дорога — любая, используемая для движения улица, проспект, дорога, переулок, трамвайные пути попутного направления и т. п. по всей ширине (включая тротуары обочины и разделительные полосы).

Заградительная сигнализация — заградительные (для поездов и маневровых составов) светофоры, установленные перед переездом и управляемые дежурным по переезду. В качестве заградительных могут использоваться ближайшие к переезду проходные светофоры, а также выходные, маршрутные, маневровые светофоры, оборудованные необходимой зависимостью.

Обгон — опережение одного или нескольких транспортных средств, связанных с выездом на полосу встречного движения с последующим возвратом на ранее занимаемую полосу.

Оповестительная сигнализация — система, состоящая из электрических рельсовых цепей (участки приближения), устройства подачи оповещения на переезд (кнопки на пульте управления у дежурного по станции), щитка управления и акустических сигналов на переезде. Дополняется шлагбаумами (механизированными, электрическими, полуавтоматическими).

Остановка — прекращение движения транспортного средства на время до 10 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 переездах с электро-шлагбаумами, автоматическая светофорная, автоматическая светофорная с автоматическими или полуавтоматическими шлагбаумами. Включает в себя светофорную (для водителей транспортных средств) и звуковую (для пешеходов) сигнализацию, аппаратуру электрических рельсовых цепей и аппаратуру управления сигнализацией, а на переездах с дежурным, кроме того, аппаратуру и устройства управления шлагбаумами.

[**СПиТ:**

1.Транспорт / Поезд]

Поезд — сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами или моторными вагонами, имеющий установленные сигналы. Локомотивы без вагонов, моторные вагоны, автомотрисы и дрезины несъемного типа, отправляемые на перегон, рассматриваются как поезд.

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

Подъездной путь — путь, предназначенный для обслуживания отдельных карьеров, организаций, учреждений (заводов, фабрик, шахт, карьеров, лесотор-форазработок, электрических станций, тяговых подстанций и т. п.), связанный с общей сетью железных дорог непрерывной рельсовой колеей и принадлежащий железной дороге или предприятию, организации и учреждению.

Разделительная полоса — элемент дороги, разделяющей смежные проезжие части бордюрами, двумя сплошными линиями разметки или зелеными насаждениями и не предназначенная для движения или остановки транспортных средств.

Светофорная сигнализация — устройство зависимости между переездной сигнализацией и маневровыми светофорами. Может применяться только на подъездных путях с маневровым характером передвижений подвижного состава при невозможности оборудования нормальных (расчетной длины) участков приближения. При нажатии руководителем маневров кнопки на мачте светофора, или после вступления подвижного состава на короткий участок приближения включаются красные огни на переездных светофорах и звуковые сигналы, а на маневровом светофоре красный огонь гаснет и загорается лунно-белый огонь. После проследования переезда составом переключение сигнализациина исходное положение выполняется руководителем маневров или происходит после освобождения подвижного состав короткого участка приближения.

Станционные пути — пути в границах станции — главные, приемоотправочные, сортировочные, погрузочно-выгрузочные, вытяжные, деповские, соединительные, а также прочие пути, назначение которых определяется производимыми на них операциями.

Стоянка — прекращение движения транспортного средства на время более 10 мин., если это не связано с посадкой или высадкой пассажиров, либо загрузкой или разгрузкой транспортного средства.

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

[**СПиТ:**

1.Дорога / Шлагбаум]

Шлагбаум — устройство для перекрытия проезжей части автомобильной дороги и прекращения движения транспортных средств (пешеходов) через переезд. Состоит из заградительного бруса и привода.

При оборудовании переезда светофорной сигнализацией являются дублирующим устройством, ограждающим переезд от транспортных средств (пешеходов).

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 огней переездных светофоров.

Переводятся в открытое (вертикальное) положение также автоматически после освобождения переезда поездом. При этом красные огни переездных светофоров гаснут;

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 в вертикальное положение) производится дежурным по переезду нажатием специальной кнопки;

электрические (электрошлагбаумы) — заградительные брусья шлагбаумов приводятся в закрытое (горизонтальное) положение дежурным по переезду после получения оповестительного сигнала нажатием специальной кнопки. Открытие заградительных брусьев шлагбаумов (перевод в вертикальное положение) производится дежурным по переезду возвратом этой кнопки в исходное положение после освобождения поездом переезда;

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

горизонтально-поворотные — 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.

**1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Данная Инструкция разрабатывается на основании [Указа](http://lex.uz/docs/197225) Президента Республики Узбекистан № УП-982 от 7 ноября 1994 г. и [постановления](http://lex.uz/docs/429473) Кабинета Министров при Президенте Республики Узбекистан за № 210 от 29 апреля 1992 г. «Об организации работы по пересмотру подзаконных актов бывшего Союза ССР».

[**СПиТ:**

1.Дорога / Железнодорожные переезды]

1.1. Железнодорожные переезды — это пересечение дорог с железнодорожными путями в одном уровне. Переезды оборудуют необходимыми устройствами, обеспечивающими безопасность движения, улучшающими условия пропуска поездов и транспортных средств.

Переезды — объекты повышенной опасности, требующие от непосредственных участников перевозочного процесса особой бдительности и строгого выполнения требований настоящей Инструкции.

Все организации и лица, пользующиеся переездами, обязаны выполнять требования настоящей Инструкции, руководствуясь главным условием обеспечения безопасности движения на переездах, имея при этом в виду, что железнодорожный транспорт имеет на переезде преимущество в движении перед всеми остальными видами транспорта.

Действие настоящей Инструкции распространяется на все эксплуатируемые и проектируемые железнодорожные переезды Государственно-акционерной железнодорожной компании «Узбекистон темир йуллари» (далее — по тексту ГАЖК«Ўзбекистон темир йуллари»), а также рекомендуется к применению на переездах расположенных подъездных путях промышленных предприятий и организаций независимо от их ведомственной принадлежности.

1.2. Переезды на пересечениях путей ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» с автомобильными дорогами общего пользования относятся к переездам общего пользования и содержатся за счет средств компании.

Переезды на пересечениях путей ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» с автомобильными дорогами отдельных предприятий или организаций считаются переездами не общего пользования.

Устройство, оборудование, порядок содержания и обслуживания переездов не общего пользования, а также открытие и закрытие их устанавливается для переездов ГАЖК начальником отделения компании, для других — руководством организаций в ведении, которых находится переезд.

Пересечения путей ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» в границах территории предприятий (складов, депо, элеваторов и т. п.) с дорогами, предназначенными для обеспечения технологического процесса работы данного предприятия, относятся к технологическим проездам и учету как железнодорожные переезды не подлежат. Безопасность движения поездов и транспортных средств на них обеспечивается администрацией предприятия. Порядок устройства, содержания и обслуживания, а также открытие и закрытие технологических проездов согласовываются с начальником отделения компании, а на путях организаций и ведомств, с его руководством.

1.3. При сооружении вторых путей и разработке схем развития транспортных связей одновременно должны решаться вопросы о замене существующих пересечений в одном уровне путепроводами или отвода автомобильных дорог под ближайшие искусственные сооружения железной дороги.

1.4. Ежегодно, в апреле-мае должно производиться комиссионное обследование переездов под председательством руководителей дистанций пути с участием руководителей дистанций сигнализации и связи, дистанций электроснабжения или района электроснабжения, подъездных путей промышленного железнодорожного транспорта (при необходимости), представителей аппарата ревизора по безопасности движения отделения компании, Государственной автомобильной инспекции (далее по тексту — ГАИ), автотранспортных объединений, концернов и дорожных организаций. По результатам обследования составляется акт, на основании которого разрабатываются календарные планы устранения выявленных недостатков. (В октябре-ноябре проводится контрольная проверка по устранению недостатков выявленных в апреле-мае).

**2. КЛАССИФИКАЦИЯ ПЕРЕЕЗДОВ. ПОРЯДОК ОПРЕДЕЛЕНИЯ КАТЕГОРИИ ПЕРЕЕЗДОВ**

2.1. На путях ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» в зависимости от интенсивности движения поездов и автотранспортных средств переезды делятся на четыре категории. К I категории относятся переезды, расположенные на пересечениях:

железной дороги интенсивностью движения более 16 поездов/сутки (суммарно в двух направлениях) и автомобильных дорог с интенсивностью более 7000 автотранспортных единиц в сутки (суммарно в двух направлениях);

железной дороги с интенсивностью движения более 100 поездов/сутки и автомобильных дорог с интенсивностью движения более 3000 авт/сутки;

железной дороги, где осуществляется движение поездов со скоростью более 140 км/ч независимо от интенсивности движения автотранспортных средств на автомобильной дороге.

К II категории относятся переезды, расположенные на пересечениях:

железной дороги с интенсивностью движения до 16 поезд/сутки и автомобильных дорог е интенсивностью движения более 7000 авт/сутки;

станционных и подъездных путей и автомобильных дорог с интенсивностью движения более 7000 авт/сутки;

железной дороги с интенсивностью 17 — 100 поезд/сутки и автомобильных дорог с интенсивностью движения 3001 — 7000 авт/сутки;

железной дороги с интенсивностью движения более 100 поезд/сутки и автомобильных дорог с интенсивностью движения 1001 — 3000 авт/сутки;

железной дороги с интенсивностью движения более 200 поезд/сутки и автомобильных дорог с интенсивностью движения 201 — 1000 авт/сутки.

К III категории относятся переезды, расположенные на пересечениях:

железной дороги с интенсивностью движения до 16 поезд/сутки и автомобильных дорог с интенсивностью движения 3001 — 7000 авт/сутки;

железной дороги с интенсивностью движения 17-100 поезд/сутки и автомобильных дорог с интенсивностью движения 1001 — 3000 авт/сутки;

железной дороги с интенсивностью движения 101-200 поезд/сутки и автомобильных дорог с интенсивностью движения 201 — 1000 авт/сутки;

железной дороги с интенсивностью движения более 200 поезд/сутки и автомобильных дорог с интенсивностью движения до 200 авт/сутки.

К IV категории относятся все остальные переезды.

2.2. Переезды делятся на регулируемые и нерегулируемые.

К регулируемым относятся переезды, оборудованные устройствами переездной сигнализации для водителей транспортных средств или обслуживаемые дежурным работником.

К нерегулируемым относятся переезды, не оборудованные устройствами переездной сигнализации и не обслуживаемые дежурным работником. Возможность безопасного проезда через такие переезды определяется водителем транспортного средства.

Оборудование устройствами переездной сигнализации действующих переездов осуществляется подразделениями ГАЖК в возможно короткие сроки.

2.2.1. Обслуживание дежурным работником должно устанавливаться только на переездах:

расположенные на участках с движением поездов со скоростью более 140 км/ч;

расположенных на пересечениях главных путей с дорогами, по которым осуществляется трамвайное или троллейбусное движение.

переезды I категории;

II категории, оборудованных переездной сигнализацией, расположенных на участках с интенсивностью более 16 поезд/сут. и не оборудованных автоматической светофорной сигнализацией с бело-лунным мигающим огнем и автоматическим контролем неисправности устройств переездной сигнализации у дежурного по станции, а на участках оборудованных, диспетчерской централизацией у поездного диспетчера;

переезды, не оборудованные переездной сигнализацией, обслуживаются дежурным работником в следующих случаях:

при пересечении автомобильной дорогой трех и более главных железнодорожных путей;

если переезд II категории имеет неудовлетворительные условия видимости, а на участках с интенсивностью движения более 16 поезд/сутки — независимо от условий видимости ([приложение № 2](javascript:scrollText(777671)));

если переезды III категории имеют неудовлетворительные условия видимости и расположены на участках с интенсивностью движения более 16 поезд/сутки, а при расположении на участках с интенсивностью движения более 200 поезд/сутки — независимо от условий видимости.

Для вновь строящихся и реконструируемых дорог удовлетворительной считается видимость, при которой водитель автотранспортного средства, находящегося на расстоянии не менее расстояния видимости для остановки ([приложение № 3](javascript:scrollText(777687))), может видеть приближающихся к переезду поезд не менее чем за 400 м от переезда, а машинист приближающегося поезда может видеть середину переезда на расстоянии 1000 м.

2.3. Переезды с дежурным должны быть оборудованы шлагбаумами, а дежурство на них устанавливается круглосуточно. Круглосуточное дежурство должно осуществляться на переездах, оборудованных автоматическими, полуавтоматическими шлагбаумами и электрошлагбаумами.

Некруглосуточная работа переездов может устанавливаться на переездах не общего пользования, а также на переездах, имеющих местное значение.

При наступлении перерыва в работе переезда дежурный работник прекращает пропуск транспортных средств через переезд, а механические шлагбаумы, полностью перекрывающие проезжую часть дороги, устанавливаются в заградительное положение и запираются на замок.

Перечень переездов, работающих не круглосуточно, и часы их работы устанавливается начальником отделения компании по согласованию с ГАИ и организациями, пользующимися этими переездами.

Горизонтально-поворотные шлагбаумы на переездах, расположенных на малодеятельных подъездных и станционных путях, должны оборудоваться светофорной сигнализацией, управляемой составительской либо 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, определяются местной инструкцией, утверждаемой начальником отделением компании по согласованию с ГАИ. Переезды, расположенные вблизи помещений дежурных стрелочных постов, дежурных по станции (посту), могут обслуживаться работниками службы перевозок в порядке, утвержденном начальником отделения компании.

2.4. Проверка интенсивности движения поездов и автотранспортных средств, условий работы переездов и пересмотр их категорий должны производиться дистанциями пути по фактической потребности, но не реже одного раза в год. Для установления категорий переездов интенсивность движения поездов берется из графика движения участка, а интенсивность движения автотранспортных средств — по данным дорожных организаций или хронометражных наблюдений дистанций пути. При этом составляется перечень переездов, на которых намечается прекращение обслуживания дежурным работником. Перечень согласовывается с ГАИ.

Перед прекращением обслуживания переезда дежурным работником должны быть осуществлены следующие меры:

выполнены работы по оборудованию переездов устройством контроля работы автоматической переездной сигнализации (при ее наличии) у дежурного по станции (поездного диспетчера);

проверено соответствие состояния и оборудования переезда требованиям настоящей Инструкции и по результатам составлено заключение о готовности его эксплуатации без дежурного по переезду, подтвержденное ГАИ.

Перевод переездов на эксплуатацию без дежурных работников осуществляется на основании приказа начальника отделения компании. При этом демонтируются автоматические, полуавтоматические шлагбаумы, электрические шлагбаумы и другие устройства, связанные с обслуживанием переезда дежурным работником, и заменяются соответствующие дорожные знаки.

В местах, согласованных с ГАИ, не менее чем за 15 дней до отмены дежурств по переезду и сроком на один месяц должны быть выставлены хорошо видимые объявления, с текстом: «Переезд с (дата) без дежурного».

2.5. Не допускается на путях компании открывать вновь переезды:

I, II, III категории;

на участках со скоростями движения поездов более 120 км/ч;

IV категории при пересечении трех и более главных путей, при пересечениях путей выемках и других местах, где не обеспечены условия видимости ([приложения №№ 2](javascript:scrollText(777671)), [3](javascript:scrollText(777687))), а также в случаях, когда требуется обслуживание переезда дежурным работником.

Открытие вновь переездов IV категории, кроме перечисленных выше, допускается (если нет возможности найти иное решение) с разрешения председателя компании по согласованию с ГАИ, дорожными организациями или другими владельцами автомобильных дорог.

Не допускается открытие трамвайного и троллейбусного движения на эксплуатируемых переездах.

Открытие вновь автобусного движения на переездах допускается с разрешения председателя компании при условии оборудования переезда переездной сигнализацией и после заключения комиссии, состав которой определен [п. 1.4](javascript:scrollText(776325)) настоящей Инструкции.

2.6. Закрытие действующих переездов, перенос, восстановление закрытых переездов (постоянное или временное) производится приказом начальника отделения компании по согласованию с хокимиятами, ГАИ и дорожными организациями или другими владельцами автомобильных дорог.

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 кратковременном закрытии переезда на срок их закрытия автоматические устройства выключаются, а брусья запасных шлагбаумов устанавливаются в закрытое для движения автотранспортных средств положение и запираются на замок.

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

Оповещение о закрытии переезда возлагается на начальника дистанции пути в соответствии с порядком, согласованным с ГАИ.

Примечание: действующие на момент ввода в действие настоящей Инструкции охраняемые переезды (в т. ч. и не несоответствующие по интенсивности движения) сохраняются. Снятие охраны и закрытие указанных переездов производится в соответствии с [п. 2.4](javascript:scrollText(776450)) и [п. 2.6](javascript:scrollText(776510)) настоящей Инструкции.

**3. УСТРОЙСТВО И ОБОРУДОВАНИЕ ПЕРЕЕЗДОВ**

3.1. Все обустройства переездов должны соответствовать требованиям настоящей Инструкции и типовых проектов, а при проектировании и строительстве новых переездов должны соответствовать нормам и требованиям разработанного проекта.

Необходимость установки транспортных светофоров на переездах определяется соответствующей нормативно-технической документацией, утверждаемой ГАЖК «Узбекистон темир йуллари».

3.2. Переезды должны располагаться преимущественно на прямых участках железных и автомобильных дорог вне пределов выемок и мест, где не обеспечиваются удовлетворительные условия видимости.

Пересечения железных дорог автомобильными дорогами должны осуществляться под прямым углом. При невозможности выполнения этого условия острый угол между пересекающими дорогами не должно быть менее 60 градусов. Действующие переезды, расположенные под более острым углом, должны переустраиваться одновременно с реконструкцией автомобильных дорог.

3.3. 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, обусловленных превышением одного рельса над другим, когда пересечение находится в кривом участке пути.

Продольный уклон подходов автомобильной дороги к переезду на протяжении не менее 20 м перед площадкой должны быть не более 50%.

При реконструкции и строительстве новых автомобильных дорог подходы должны устраиваться такими, чтобы на протяжении не менее 2 м от крайнего рельса автомобильная дорога в продольном профиле имела горизонтальную площадку, а в кривых уклон, обусловленный возвышением одного рельса над другим.

Подходы автомобильной дороги к переезду на протяжении не менее 50 м следует проектировать с продольным уклоном не более 30%.

В сложных условиях (горные районы, городские улицы и др.) профиль автомобильной дороги на подходах и переездах может быть индивидуальным, согласованным с ГАИ и дорожными организациями или другими владельцами дорог.

3.4. Вновь создаваемые защитные лесные насаждения должны обеспечивать водителям автотранспортных средств на расстоянии 50 м и менее от переезда видимость приближающегося к нему поезда на расстоянии не менее 500 м.

3.5. Проезжая часть переезда, состоящая из настила, подъездов и сигнальных столбиков, перил и оград должна соответствовать типовому проекту.

Ширина проезжай части переезда должна быть равной ширине проезжей части автомобильной дороги, но не менее 6 м, а ширина настила в местах прогона скота — не менее 4 м. Настил может быть деревянным, железобетонным и из других материалов. Путь под настилом может быть как на деревянных, так и на железобетонных шпалах. С наружной стороны колеи настил устраивается в одном уровне с верхом головок рельсов, внутри колеи он должен быть выше головок рельсов на 30—40 мм.

Для обеспечения беспрепятственного прохода реборды колес железнодорожного подвижного состава в пределах настила откладываются контррельсы. При этом ширина желоба должна быть в пределах 75—110 мм., глубина, его — не менее 45 мм.

На переездах с дежурными, внутри колеи каждого пути (на однопутных участках — с обеих сторон) у настила устраиваются приспособления в виде металлических трубок для установки переносных сигналов остановки поезда(красного щита фонаря), а также приспособления для определения нижней негабаритности подвижного состава ([рис. № 1](javascript:scrollText(1088290))).

**Рис. Приспособление для обнаружения нижней негабаритности в поездах**

1. Деревянная планка размером 140 х 1300 х 15 мм

2. Болт и валик

3. Металлический штырь

4. Деревянная шпала

Примечание:   
1 От вертикального и горизонтального смещения деревянная планка закрепляется болтами с гаймами или валиками со шплинтами.  
2. На пути с железнобетонными шпалами штыри забиваются в деревянную шпалу, вложенную в шпальный ящик.

Стойки шлагбаумов, мачты светофоров переездной сигнализации, перила, ограды, сигнальные столбики следует устанавливать на расстоянии не менее 0,75 м. от кромки проезжей части автомобильной дороги (см. [рис № 2](javascript:scrollText(1031559))).

700 — 800Не менее 0,75 м

Для прогона скота на переездах устраиваются перила или ограды из железобетона, дерева или металла высотой 1,2 м, а к механизированным шлагбаумам подвешиваются заградительные сетки. Окрашиваются ограждения переездов в соответствии с типовым проектом.

На переездах со стороны автомобильной дороги устанавливаются дорожные знаки ([рис. № 1](javascript:scrollText(1031561)) цветной вкладки).

При интенсивности пешеходного движения более 100 чел/час переезды должны обустраиваться пешеходными дорожками и звуковой сигнализацией в соответствии с требованиями типовых проектов, а переезды, расположенные в населенных пунктах должны иметь эти обустройства независимо от интенсивности пешеходного движения.

3.6. На подходах к переездам со стороны железной дороги должны быть установлены постоянные предупредительные сигнальные знаки «С», с подачей машинистами поездов свистка, а со стороны автомобильной дороги на переездах без дежурного — предупреждающие дорожные знаки 1.3.1 — «Однопутная железная дорога» или 1.З.2 — «Многопутная железная дорога» и другие (цветная вкладка, [рис. № 1](javascript:scrollText(776668))).

Сигнальные знаки «С» устанавливаются с правой стороны по ходу движения поездов на расстоянии 500 — 1500 м, а на переездах, где обращаются поезда со скоростью более 120 км/ч, на расстоянии 800 — 1500 м. от переезда.

Перед переездами без дежурных с неудовлетворительными условиями видимости, кроме того, должны устанавливаться дополнительные сигнальные знаки на расстоянии 250 м. от переезда (на перегонах, где обращаются, поезда со скоростью более 120 км/ч — на расстоянии 400 м).

При неудовлетворительной видимости приближающихся поездов перед переездами без дежурных и не оборудованными переездной сигнализацией, устанавливается дорожный знак 2.5. «Движение без остановки запрещено». Место установки и необходимость знака определяется комиссионно ([пункт 1.4](javascript:scrollText(776325)) настоящей Инструкции).

3.7. На подходах к месту для прогона скота на расстоянии 20 м. от крайних рельсов устанавливаются таблички с надписями на государственном и русском языках «Берегись поезда. Место прогона скота», а на расстоянии 3-4 м от крайнего рельса поперек дорожек для прогона скота — столбики для предотвращения въезда на путь транспортных средств.

3.8. На электрифицированных линиях с обеих сторон переезда должны быть установлены знаки 3.13. «Ограничение высоты» с цифрой на знаке «4,5 м.» (цветная вкладка, рис. 1) на расстоянии не менее 5 м, от шлагбаума, а при их отсутствии, не менее 14 м. от крайнего рельса.

3.9. На подходах к переездам со стороны автомобильных дорог перед шлагбаума ми, а где их нет перед знаками 1.3.1. или 1.3.2. в соответствии с Правилами дорожного движения устанавливается дорожные знаки 1.1 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» или 1.2. «Железнодорожный переезд без шлагбаума» на расстоянии 150 — З00 м., а в населенных пунктах — на расстоянии 50 — 100 м. от крайнего рельса и другие дорожные знаки (цветная вкладка, рис 2,3.).

Знаки 1.1 и 1.2 должны дублироваться на автомобильных дорогах с тремя и более полосами для автомобильного движения в обоих направлениях, если расстояние видимости переезда вне населенных пунктов менее 300 м, а в населенных пунктах — менее 100 м.

Установка и содержание дорожных знаков, содержание и ремонт земляного полотна проезжей части, сигнальных столбиков (в случае необходимости) и других обустройств автомобильной дороги за пределами дорожных знаков 1.3.2 и 1.3.1 или за шлагбаумами в сторону от железной дороги осуществляется дорожными организациями ([приложение № 4](javascript:scrollText(777712))).

3.10. Переезды с дежурными оборудуются шлагбаумами.

Брусья автоматических и полуавтоматических шлагбаумов, а также электрошлагбаумов должны быть снабжены светоотражающими устройствами красного цвета и иметь стандартную длину 4, 6, 8 м.

Автоматические, полуавтоматические шлагбаумы и электрошлагбаумы должны перекрывать не менее половины проезжей части автомобильной дороги с правой стороны по ходу движения транспортных средств, левая сторона дороги шириной не менее 3 м не перекрывается. При необходимости допускается установка указанных шлагбаумов нестандартной длины.

Механизированные шлагбаумы, как правило, должны перекрывать всю проезжую часть дороги и иметь сигнальные фонари, зажигаемые в темное время суток, а также днем при плохом видимости (туман, метель и другие неблагоприятные условия). Фонари, установленные на заградительных брусьях механизированных шлагбаумов, должны показывать в сторону автомобильной дороги: при закрытом положении шлагбаумов — красные огни, при открытом положении — прозрачно-белые огни, а в сторону железнодорожного пути — контрольные прозрачно-белые как при открытом, так и при закрытом положении шлагбаумов.

Шлагбаумы устанавливаются с правой стороны на обочине автомобильной дороги с обеих сторон переезда, чтобы располагались на высоте 1-1,25 м. от поверхности проезжей части дороги. При этом механизированные шлагбаумы устанавливаются на расстоянии не менее 8,5 м, и не более 14 м от крайнего рельса: автоматические, полуавтоматические шлагбаумы и электрошлагбаумы — на расстоянии не менее 6,8,10 м от крайнего рельса, в зависимости от длины заградительного бруса (4, 6, 8 м ).

Для ограждения переезда при производстве ремонта пути, сооружений и устройств должны использоваться запасные 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, наклонными (если смотреть со стороны автомобильной дороги) вправо к горизонтали под углом 45—50 градусов. Ширина полос 500—600 мм. Конец заградительного бруса должен иметь красную полосу шириной 250 — 300 мм. Брусья шлагбаумов изготавливаются с сигнальными отражателями.

3.11. 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 в обслуживание работников других служб, нормальное положение электрошлагбаумов может быть установлено открытое.

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

3.12. При двухстороннем движении транспортных средств по оси проезжей части автомобильной дороги с усовершенствованным покрытием на протяжении 100 м от шлагбаумов, а там где их нет, то крайнего рельса дорожными организациями наносится сплошная осевая линия горизонтальной разметки.

На подходах к переездам дорог, ширина проезжей части которых обеспечивает движение транспортных средств в каждом направлении по двум полосам и более на том протяжении проезжей части наносится разметка 1.3.

3.13. На переездах с дежурными должны быть построены по типовым проектам помещения для дежурных — здания переездных постов с выходом вдоль пути в сторону автомобильной дороги. Выходы в сторону пути в зданиях должно ограждаться перилами.

3.14. Электрическое освещение должны иметь все переезды I и II категорий, а также III и IV категорий при наличии продольных линий электроснабжения или других постоянных источников электроснабжения. В необходимых условиях для осмотра проходящих поездов переезды оборудуются прожекторными установками.

Освещенность в пределах переезда должна быть не менее: I категории — 5 лк., II категории — 3 лк., III категории — 2 лк., IV категории — 1 лк. Уровень освещенности должны быть доведены до 5 лк. по планам отделений компании в первую очередь на переездах I-II категории, затем III и IV категорий. На переездах, расположенных на скоростных автомобильных дорогах и магистральных улицах общегородского значения, должны быть установлены светильники. На вновь строящихся или реконструируемых автомобильных дорогах I и II категорий подходы к переезду должны быть освещены на протяжении 100 м, от крайнего рельса.

Электроснабжение устройств переездной сигнализации должно соответствовать действующим нормативам. При этом для устройств автоматики с рельсовыми цепями постоянного тока должен предусматриваться аккумуляторный резерв с длительностью непрерывной работы не менее 8 ч. при условии, что электропитание не отключалось в предыдущие 36 ч.

3.15. На переездах с дежурным устанавливается радиосвязь с машинистами поездных локомотивов, прямая связь с ближайшей станцией или постом, а на участках с диспетчерской централизации — с поездным диспетчером. Телефонная связь дополняется наружным звонком (ревуном).

3.16. Устройствами сигнализаций переезды оборудуются в соответствии с «Основными требованиями по оборудованию переездов переездной сигнализацией» ([приложение № 5](javascript:scrollText(777816))).

В первую очередь устройствами сигнализаций должны оборудоваться переезды с автобусным движением, а также расположенные на главных путях с интенсивным движением поездов и транспортных средств, высокими скоростями движения поездов, неудовлетворительными условиями видимости.

3.17. На переездах, оборудованных автоматической переездной сигнализацией, отделениями компании по согласованию с ГАИ может предусматриваться установка фото-документирующего комплекса для регистрации номерных знаков транспортных средств, проезжающих переезд при запрещающих показаниях переездной сигнализации.

3.18. На автомобильных дорогах перед переездами, оборудованными переездной сигнализацией, применяются светофоры с двумя горизонтально расположенными и по переменно мигающими красными огнями сигнализирующим в следующем порядке:

горит красный огонь — движение транспортных средств запрещается;

красный огонь не горит — движение транспортных средств разрешается только после того когда водитель убедится в отсутствии приближающегося к переезду поезда.

Светофоры устанавливаются с правой стороны по направлению движения транспортных средств. В отдельных случаях (условия видимости, интенсивность движения) огни могут повторяться на противоположной стороне дороги.

На отдельных переездах без дежурного по условиям, утвержденным ГАЖК «Узбекистон темир йуллари», может применяться светофорная сигнализация со светофорами с двумя попеременно мигающими красными огнями и одним бело-лунным мигающим огнем (цветная вкладка рис 5б), сигнализирующим;

горит красный огонь, бело-лунный огонь не горит — движение транспортных средств запрещено;

горит бело-лунный огонь, красный огонь не горит — движение транспортных средств разрешено;

красный и бело-лунный огни не горят — переездная сигнализация отключена или неисправна.

Перед проездом водитель должен убедиться в отсутствии приближающегося поезда и уступить дорогу, если поезд (локомотив, дрезина) приближается к переезду.

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

Дежурный по станции или поездной диспетчер, получив извещение, должен сделать запись о неисправности автоматики на переезде в журнале формы ДУ 46 сообщить об этом дежурным соседних станций и электромеханику СЦБ.

Электромеханик должен принять меры к устранению неисправности. Дежурный по станции или поездной диспетчер по радиосвязи немедленно передают сообщение машинистам поездов, следующих без остановки на раздельных пунктах в направлении переезда, о неисправности устройств автоматики на переезде и необходимости проследования его с особой бдительностью и скоростью не более 25 км/ч.

На поезда, имеющие остановку на станциях, о неисправности переездной сигнализации выдаются письменные предупреждения в порядке, изложенном в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железной дороге.

Модернизация переездной сигнализации с установкой дополнительной головки светофора с бело-лунным мигающим огнем должна выполняться по планам отделений компании.

Автоматическая светофорная сигнализация должна быть отрегулирована таким образом, чтобы начало подачи сигнала остановки в сторону автомобильной дороги производилось за время, необходимое для заблаговременного освобождения переезда транспортным средством. При этом в момент вступления поезда на участок приближенных на светофорах в сторону автомобильной дороги загораются мигающие красные огни и подаются акустические сигналы (звонки или ревуны) для оповещения пешеходов, а бело-лунные огни (при их наличии) — гаснут.

Выключение красных огней и включение бело-лунных огней (при их наличии) происходит после освобождения переезда поездом. При движении поездов в не установленном направлении на однопутных и многопутных участках выключение красных огней и включение бело-лунных огней (при их наличии) производится после освобождения поездом участка приближения, расположенного за переездом по ходу поезда.

Красные мигающие огни на светофорах и заградительных брусьях, автоматических шлагбаумов (при их оборудовании дампами) включаются с момента вступления поезда на участок приближения и через время, определенное расчетом, брусья шлагбаумов плавно опускаются в горизонтальное положение. Автоматические шлагбаумы должны оставаться закрытыми и красные огни светофоров должны гореть до полного освобождения переезда поездом. При полном освобождении переезда поездом заградительные брусья автоматических шлагбаумов поднимаются, после чего красные огни на светофоре гаснут.

При автоматической оповестительной сигнализации красные мигающие огни на светофорах и заградительных брусьях полуавтоматических шлагбаумов (при их оборудовании лампами) и акустические сигналы включаются, а полуавтоматические шлагбаумы закрываются с момента занятия поездом участка приближения, или при открытии сигнала и замыкании маршрута или нажатии кнопки дежурным по станции. Открытие полуавтоматических шлагбаумов и включение сигналов производится дежурным по переезду нажатием кнопки «Открытие-поддержание бруса шлагбаума».

Красные мигающие огни светофоров и акустические сигналы оповестительной сигнализации с электрошлагбаумами включаются с момента занятия поездом участка приближения или нажатием кнопки дежурным по станции. Электрошлагбаумы закрываются нажатием кнопки «Закрытие шлагбаума» дежурным по переезду. Открытие электрошлагбаумов производится после проследования поезда через переезд путем возврата этой кнопки в исходное положение.

При светофорной сигнализации на переездах, с дежурным на подъездных и других путях, где не могут быть оборудованы рельсовые цепи участков приближения, красные мигающие огни светофоров включаются, а бело-лунные (если они имеются) гаснут при нажатии кнопки на колонке, установленной на мачте маневрового светофора. После этого на маневровом светофоре гаснет красный огонь и включается лунно-белый.

При светофорной сигнализации на переездах без дежурного на подъездных путях в городах должны устанавливаться специальные светофоры в качестве заградительных, сигнализирующие красным и лунно-белым огнем. В этих случаях включение разрешающего лунно-белого огня поезду на проследовании переезда возможно лишь после включения красных огней на переездных светофорах, а включение бело-лунного огня на переездном светофоре — лишь после включения красного огня на заградительных светофорах. Указанная зависимость обеспечивается автоматически.

3.19. Безопасность движения на переездах при возвращении с перегона и различных передвижениях хозяйственных, рабочих, восстановительных и других поездов должна обеспечиваться в соответствии с [п.п. 4.12](javascript:scrollText(777340)) и [5.3](javascript:scrollText(777471)) настоящей Инструкции.

На переездах, в участки приближения которых входят станционные пути, при отправлении поезда при запрещающем показании светофоров светофорная и оповестительная сигнализация должна включаться дежурным по станции нажатием кнопки «Закрытие переезда». При этом машинист поезда при подходе к переезду должен следовать с особой бдительностью со скоростью не более 20 км/ч и готовностью остановиться, если встретиться препятствие для движения. Перечень станций с такими переездами утверждается Председателем ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» и объявляется приказом по компании.

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

При возникновении неисправностей устройств автоматики регулирования движения поездов и отправление поездов по правильному и неправильному пути, порядок оповещения дежурного по переезду об этом, а также информация машиниста поезда о необходимых условиях проследования переезда, устанавливается местной инструкцией по переездам.

3.20. Кнопка «Поддержание бруса шлагбаума» предназначена для задержки в не обходимых случаях дежурным по переезду закрытия шлагбаумов (электрошлагбаумов) до проследования под брусом крупногабаритного автомобиля и исключения поломки бруса. При этом время задержки шлагбаума дежурным по переезду не должно превышать 5-10 секунд.

На переездах, оборудованных полуавтоматическими шлагбаумами, кнопка «Поддержание бруса шлагбаума» используется также для открытия шлагбаума: дежурный по переезду, нажимая на эту кнопку после проследования поезда через переезд и освобождения участка приближения, включает шлагбаум для перевода его в открытое положение.

3.21. На переездах с дежурными устраивается заградительная сигнализация. В качестве заградительных светофоров могут использоваться входные, выходные, — предупредительные, предвыходные, маневровые, проходные и маршрутные светофоры, расположенные от переезда на расстоянии не более 800 м и не менее 15 м, при условии видимости переезда с места их установки. Если нельзя использовать перечисленные светофоры, перед переездом устанавливаются специальные заградительные светофоры на расстоянии не менее 15 м.

Заградительные светофоры устанавливают при движении поездов на однопутных участках с двух сторон от переезда, а на двух путных участках — по правильному пути и в следующих случаях при движении по неправильному пути:

на двух путных участках, оборудованных двусторонней автоблокировки;

при регулярном движении по неправильному пути;

в пригородных зонах при интенсивности движения свыше 100 пар поездов в сутки.

Заградительные светофоры могут устанавливаться на участках диспетчерской централизации при расположении переездов на станциях, кроме приемо-отправочных путей и участков удаления от них, где не обеспечивается расчетное время извещения в случаях движения поездов со скоростью 20 км/ч при закрытых станционных сигналах.

В этом случае, при движении поезда заградительные светофоры будут автоматически включаться после включения красных мигающих огней на переездном светофоре. Перечень таких переездов и порядок их проследования при наличии красных огней на заградительных светофорах устанавливается председателем компании.

Установка заградительных светофоров при движении поездов по неправильному пути допускается с левой стороны пути.

На переездах, расположенных на перегонах двух путных участков и оборудованных заградительной сигнализацией для движения только по правильному пути, председателем компании предусматривается порядок, при котором запрещающее показание заградительных светофоров для движения 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 автоблокировкой, впереди такого светофора устанавливается предупредительный светофор, по форме, одинаковой с заградительным, и подающий сигнал желтым огнем при красном огне основного светофора и не горящий — при погашенном огне основного светофора.

Все переезды с дежурным, расположенные на участке с автоблокировкой, независимо от наличия заградительных светофоров, должны быть оборудованы устройствами для выключения кодов АЛС (Автоматическая локомотивная связь) и переключения ближайших перед переездом светофоров автоблокировки на запрещающие показания при возникновении на переездах препятствий для движения поездов.

3.22. Щитки управления автошлагбаумам, полуавтоматическими и электрошлагбаумами устанавливаются на переездах снаружи здания поста в месте хорошей видимости железнодорожного пути и автомобильной дороги. На переездах с автошлагбаумами на щитке размещаются кнопки:

«закрытие шлагбаумов» с фиксацией положения, не пломбируемая;

«аварийное открытие шлагбаумов» без фиксации положения, пломбируемая;

«поддержание бруса шлагбаума» без фиксации положения, не пломбируемая;

«включение заградительной сигнализации» с фиксацией положения, пломбируемая;

На этом же щитке расположены следующие контрольные лампы:

«Включение заградительных светофоров»;

«Раздельный контроль» свободности и занятости участков приближения к переезду отдельно четного и нечетного направления. При этом лампа белого цвета сигнализирует о свободности участков, лампа красного цвета — о занятости.

На переездах с полуавтоматическими шлагбаумами на щитке размещаются кнопки: «Закрытие шлагбаумов» с фиксацией положения, не пломбируемая;

«Аварийное открытие шлагбаумов» без фиксации положения, пломбируемая;

«Открытие-поддержание бруса шлагбаума», без фиксации положения, не пломбируемая;

«Выключение заградительной сигнализации» с фиксацией положения, пломбируемая.

На этом щитке устанавливаются такие же контрольные лампы, как и на щитке авто шлагбаума.

На переездах с электрошлагбаумами устанавливаются щитки управления, аналогичные щитку управления полуавтоматическими шлагбаумами. Закрытие и открытие электрошлагбаумов осуществляется не пломбируемой кнопкой «Закрытие шлагбаумов» с фиксацией положения. При не нажатом положении этой кнопки электрошлагбаумы открыты, при нажатом — закрыты. Кроме этих кнопок в зависимости от устройства и оборудования переезда на щитках могут быть другие кнопки и лампы, назначение и порядок использования которыми должен быть отражен в местной инструкции.

При двухэтажных постах на наружной стене первого этажа или на отдельной стойке может устанавливаться дублирующий щиток управления, на котором располагается кнопка для включения заградительной сигнализации.

**4. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ И ОБЯЗАННОСТИ ДЕЖУРНОГО ПО ПЕРЕЕЗДУ**

4.1. При назначении на должность дежурного по переезду должен соблюдаться установленный порядок, при этом стаж работы, связанной с движением поездов, должен быть не менее 3 месяцев.

4.2. Дежурный по переезду во время дежурства обязан иметь при себе одну коробку петард (6 шт.), сигнальный рожок, милицейский свисток, два сигнальных флага (красный и желтый) в чехле, а в темное время суток и при видимости в светлое время (туман, метель и другие неблагоприятные условия) — сигнальный фонарь.

4.3. В здании переездного поста должны быть:

график дежурств по переезду;

настоящая Инструкция;

местная инструкция по эксплуатации данного переезда;

выписка из расписания движения пассажирских и пригородных поездов с указанием времени отправления поездов с соседних станций;

книга приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде;

журнал нарушений правил проезда через переезд;

настенные часы, аптечка;

необходимый инструмент, мебель, хозяйственный инвентарь;

жезл регулировщика и красная нарукавная повязка;

трос для буксировки остановившихся на переезде транспортных средств.

Кроме того, должно быть: один переносный красный щит и один сигнальный фонарь на каждый железнодорожный путь, пересекаемый переездом, один запасной фонарь и один запасной переносный красный щит; один комплект сигнальных флагов; коробка петард (6 шт.) на двух путных участках и не менее двух коробок (12 шт.) на участках с тремя и более главными путями. Зимой на переездах необходимо иметь постоянный запас песка или шлака для подсыпания подъездов и пешеходных дорожек во время гололеда.

Местные инструкции составляются начальником дистанции пути и начальником дистанции сигнализации и связи, а при расположении переездов на территориях станций или при обслуживании переездов работниками службы перевозок с участием начальников станций и утверждаются начальниками отделения компании. В них должны быть отражены реальные возможности выполнения обязанностей дежурным по переезду. Местные инструкции должны пересматриваться при изменении условий работы переезда, но не реже одного раза в 5 лет. Примерное содержание местной инструкции приведено в [приложении № 6](javascript:scrollText(777839)).

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, петард, 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. При наличии автоматики следует записать: «Автоматика исправна» или «Автоматика неисправна». Если обнаруженную неисправность, угрожающую безопасности движения поездов, нельзя немедленно устранить своими силами, дежурный по переезду обязан оградить опасное место сигналами остановки и немедленно известить об этом дежурного по станции (поездного диспетчера) и через него дорожного мастера (бригадира пути).

О неисправности переездной и заградительной сигнализации и автоматических шлагбаумов или электрошлагбаумов, а также телефонной (радио) связи дежурный по переезду обязан немедленно сообщить дежурным ближайших раздельных пунктов (поездному диспетчеру). При пропуске транспортных средств в этом случае следует руководствоваться местной инструкцией. До устранения неисправности и отметки об этом электромеханика в Книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде пользоваться неисправными устройствами запрещается.

Книга приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде должна проверяться дорожным мастером (бригадиром пути) при посещении переезда. О результатах проверки и данных распоряжениях должны быть сделаны записи в указанной Книге. При обслуживании переезда работниками службы перевозок проверку Книги приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде должны осуществляться также и руководители станции.

После устранения каждой неисправности и выполнения данных распоряжений дежурным по переезду должна быть сделана соответствующая запись в Книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде.

4.5. Во время дежурств дежурный по переезду обязан:

своевременно открывать шлагбаум 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;

перед пропуском пассажирского поезда со скоростью более 140 км/ч прекращать движение транспортных средств по переезду и закрывать шлагбаумы (независимо от того, автоматические они или нет) за 5 мин. до прохода поезда;

прекращать прогон скота через переезд до прохода поезда не менее чем за 5 мин., а при пропуске пассажирского поезда со скоростью более 140 км/ч, не менее чем за 20 мин.;

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

запрещать остановку транспортных средств и других самоходных машин и механизмов, людей и скота на переезде ([приложения № 7](javascript:scrollText(777930)));

прочищать желоба для свободного прохода по ним реборд колес и содержать всю площадь переезда и подъезды к нему в пределах шлагбаума в постоянной чистоте:

следить за исправным состоянием шлагбаумов, сигналов на них, приспособлений для закрытия и открытия шлагбаумов, устройств сигнализации, предупредительных и временных знаков для прохода снегоочистителей;

зажигать фонари на переезде и шлагбаумах своевременно включать и отключать наружное освещение и прожекторные установки, о 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, за исключением особо деятельных переездов, перечень которых устанавливается начальником дистанции пути;

соблюдать требования техники безопасности и производственной санитарии для дежурных по переездам ([приложение № 8](javascript:scrollText(778007))).

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

Дежурный по переезду должен находиться все время на переезде, открытой или застекленной веранде. В помещение поста он может заходить только убедившись, что переезд свободен от транспортных средств и нет приближающихся к переезду поездов. При этом неавтоматические шлагбаумы должны быть закрыты. Запрещается 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 400 м, а для встречи поездов, следующих со скоростью более 140 км/час — за 5 мин. до прохода поезда (при этом автоматические шлагбаумы должны быть закрыты нажатием кнопки). 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, а при пропуске поезда, следующего со скоростью более 140 км/час— на расстоянии не ближе 4 м от крайнего рельса и не менее 5 м при пропуске поезда, следующего со скоростью более 160 км/ч, подавать сигнал духовым рожком (один длинный звук при приближении нечетного поезда и два длинных — при приближении четного поезда) показывать сигнал при свободном пути: днем — свернутый желтый флаг, ночью — прозрачно-белый огонь ручного фонаря; если нужно уменьшить скорость: 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.

При встрече поезда дежурный по переезду должен внимательно осматривать подвижной состав, ночью — использовать прожекторные установки, если переезд ими оборудован. После прохода поезда необходимо, не выходя на путь, 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 или скот.

После прохода путевого вагончика, путевой тележки или съемной дрезины дежурный по переезду должен заменить желтый свернутый флаг красным развернутым флагом 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 метров.

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 буке, угроза падения с поезда человека или груза и т. п. 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 поезд, следующий по неправильному пути двухпутной линии не будет иметь в голове установленных сигналов;

если будет замечено, что 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-поддержание бруса шлагбаумов» на щитке. Если при нажатии этой кнопки полуавтоматические шлагбаумы не переводятся в открытое положение», а на переездах с автошлагбаумами последние не переводятся в открытое положение автоматически, то прежде чем снять пломбу и воспользоваться кнопкой «аварийное открытие шлагбаумов», дежурный по переезда должен убедиться в отсутствии на подходах к переезду поездов, оформить запись в Книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде о неисправности устройства автоматики и немедленно сообщить об этом дежурному по станции (поездному диспетчеру), а при возможности, и электромеханику СЦБ (сигнализация, централизация, блокировка). После этого разрешается снять пломбу с кнопки «аварийное открытие шлагбаумов» и нажать ее для перевода шлагбаумов в открытое положение. Кнопку «аварийное открытие шлагбаумов» дежурный по переезду должен держать нажатой, пока транспортное средство или группа средств не проследует под брусом шлагбаума.

Нажимая на кнопку «аварийное открытие шлагбаумов», 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 «аварийное открытие шлагбаумов» 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 начальником отделения компании.

Дежурный по переезду, получив сообщение о движении дрезины, должен следить за ее подходом, а на переездах с автошлагбаумами — нажать кнопку «закрытие шлагбаумов» и оставить ее нажатой до прохода дрезины через переезд.

В случае, когда переездная сигнализация не действует, а автоматические, полуавтоматические шлагбаумы не закрываются, дежурный по переезду должен также нажатием кнопки «закрытие шлагбаумов» включить сигнализацию. Если после нажатия кнопки «закрытие шлагбаумов» они не закрываются, то дежурный по переезду должен оградить переезд запасными шлагбаумами. До устранения неисправности переездной сигнализации запрещается возобновлять движение транспортных средств через переезд.

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

при наличии заградительной сигнализации незамедлительно включает ее, для чего необходимо снять пломбу с кнопки «включение заградительной сигнализаций», нажать ее и закрыть 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 препятствий на переезде ([приложение № 9](javascript:scrollText(778192))), после чего принимает меры к его устранению.

О срыве пломбы с кнопки заградительной сигнализации должна быть сделана запись в Книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде и немедленно сообщено электромеханику СЦБ.

В случаях, когда требуется помощь, дежурный по переезду подает сигнал общей тревоги духовым рожком или ударами в подвешенный металлический предмет группами из одного длинного и трех коротких звуков по схеме:

▬▬▬ ●●● ▬▬▬ ●●● ▬▬▬ ●●●

После устранения на переезде препятствий или неисправности заградительные светофоры должны быть погашены, а сигналы остановки сняты.

Если не погаснет красный огонь заградительного светофора, дежурный по переезду обязан закрыть шлагбаум 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 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, то дежурный по станции должен по радио предупредить машиниста поезда о препятствии на переезде.

Дежурный по переезду, получив уведомление от дежурного по станции (поездного диспетчера) об отправлении поезда на перегон, должен бежать навстречу поезду, подавая сигнал остановки, и, уложив петарды на расстоянии, устанавливаемом председателем компании, или в том месте, где успеет, в том числе и по соседнему пути, если на нем также обнаружено препятствие. Затем возвращается к месту препятствия и принимает возможные меры к его устранению.

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

Если при нажатии кнопки автоматические шлагбаумы не закрываются, а также невозможно закрыть механизированные шлагбаумы (повреждены), то дежурный по переезду обязан оградить переезд запасными шлагбаумами, закрыть движение транспортных средств до устранения неисправности.

При повреждении или неисправности шлагбаумов (брусьев) дежурный по переезду обязан оградить переезд запасными шлагбаумами и закрыть движение транспортных средств до устранения неисправности.

Во всех случаях неисправностей автоматических устройств дежурный по переезду обязан незамедлительно вызвать через дежурного по станции электромеханика СЦВ, который должен принять меры к их быстрейшему устранению.

4.11. При обрыве на переезде проводов контактной сети или проводов электропередачи, пересекающих железнодорожные пути, дежурный по переезду обязан включить заградительную сигнализацию, закрыть шлагбаумы, опасное место оградить переносными сигналами остановки на расстоянии не менее 50 м от места обрыва, сообщить о случившемся дежурному по станции (поездному диспетчеру) и оставаться у места препятствия до прибытия работников дистанции электроснабжения, следя за тем, чтобы никто не приближался на расстояние менее 8 м к оборванным проводам и не прикасался к рельсам.

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), а также милиции, дорожному мастеру (бригадиру пути) в соответствии с порядком, установленным местной инструкцией, при возможности в дорожную организацию;

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

4.12. 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 председателем компании.

При этом следует руководствоваться следующими положениями:

при производстве путевых и других работ, требующих прекращения действия автоматической светофорной сигнализации на переездах, обслуживаемых дежурным управление автоматическими шлагбаумами должно выполняться вручную при помощи кнопки на щитке. Шлагбаумы в это время должны быть закрыты, их открывают для пропуска транспортных средств только при отсутствии поездов, о подходе которых дежурный по переезду должен получить уведомление от дежурного по станции. На переездах, не обслуживаемых дежурным и оборудованных автоматической светофорной сигнализацией, на период движения поездов по одному пути должно быть установлено дежурство. При отсутствии телефонной связи на переездах, обслуживаемых дежурными, а также необслуживаемых, на взятых временно на обслуживание, должна быть установлена временная телефонная (радио) связь. Дежурные по станции (поездные диспетчера) должны заблаговременно извещать дежурных по переездам о каждом отправлении поезда.

Порядок действия дежурных по переезду на период организации двухстороннего 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, в порядке регулировки движения для каждого переезда, обслуживаемого дежурным (постоянно или временно), должен быть указан в местной инструкции.

Машинисты поездов, отправляемых в порядке регулировки по неправильному пути, обязаны проследовать оборудованные односторонними автоматическими устройствами переезды: с дежурными — со скоростью не более 40 км/ч, без дежурных — не более 25 км/ч. С такими же скоростями должны проследовать переезды машинисты локомотивов хозяйственных, восстановительных и других поездов при возвращении с перегона по неправильному пути.

Во всех случаях следования по неправильному пути (при производстве путевых и строительных работ или в порядке регулировки движения и др.) машинисты поездов должны несколько раз подать оповестительный сигнал одним длинным, коротким и длинным свистком локомотива.

▬▬ ● ▬▬ ▬▬ ● ▬▬ ▬▬ ● ▬▬

4.13. Только с разрешения начальника дистанции пути допускается движение через переезд крупногабаритных и тяжеловесных транспортных единиц, машинных механизмов.

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

Дорожный мастер (бригадир пути) должен обеспечить ограждение переезда сигналами остановки и осуществлять наблюдение за пропуском указанных транспортных средств.

На элекрофицированных участках при высоте транспортного средства более 4,5 м начальник дистанции пути заблаговременно сообщает об этом начальнику дистанции электроснабжения (с указанием даты пропуска транспортного средства), последний инструктирует и выделяет представителя для наблюдения.

4.14. Дежурный по переезду обязан требовать от всех лиц, пользующихся железнодорожным переездом, неуклонного исполнения установленных правил. При нарушении правил проезда дежурный по переезду обязан при возможности принять меры к остановке транспортного средства, выяснить и записать в Журнал нарушений правил проезда через переезд номер транспортного средства, время и характер нарушения. Сведения о нарушении и номер транспортного средства передаются дежурным по переезду непосредственно или через дистанцию пути в ГАИ в срок не позднее 15 суток с момента нарушения для принятия соответствующих мер.

4.15. Дежурный по переезду непосредственно подчиняется дорожному мастеру (бригадиру пути). Все распоряжения дежурному по переезду должны даваться, как правило, через дорожного мастера (бригадира пути). В случае получения распоряжения от вышестоящего начальника дежурный по переезду обязан его выполнить, после чего по телефону или лично доложить об этом дорожному мастеру (бригадиру пути).

4.16. За невыполнение обязанностей дежурный по переезду несет ответственность в установленном порядке.

**5. СОДЕРЖАНИЕ И РЕМОНТ ПЕРЕЕЗДОВ**

5.1. На дистанции пути возлагается ответственность за исправное содержание настилов, изолирующих стыков, рельсовых соединителей на перегонах, габаритных ворот перед искусственными сооружениями, под которыми разрешен проезд транспортных средств, столбиков, оград, перил, знаков, подъездов к переездам и других путевых обустройств в пределах зоны обслуживания по автомобильной дороге между шлагбаумами или между дорожными знаками 1.3.1 или 1.3.2. Дистанция пути по заводским чертежам изготавливает брусья автоматических шлагбаумов и электрошлагбаумов, заменяют механизированные и запасные шлагбаумы, электролампы в зданиях переездных постов и сигнальных фонарей механизированных шлагбаумов.

На дистанции сигнализации и связи возлагается ответственность за исправное содержание и работу автоматических (полуавтоматических) шлагбаумов, электрошлагбаумов, отражателей на их брусьях, автоматической светофорной, оповестительной и заградительной сигнализации, телефонной (радио) связи; за замену автоматических (полуавтоматических) шлагбаумов и электрошлагбаумов с отражателями на них.

На дистанции электроснабжения возлагается ответственность за бесперебойное электроснабжение переездов, исправность наружных электросетей, автоматическое включение и отключение наружного освещения, исправность прожекторных установок, получение и замену электроламп наружного освещения, в том числе и в прожекторных установках.

Дорожные мастера (бригадиры пути), лица, назначаемые для осмотра пути, электромеханики, электромонтеры по эксплуатации распределительных сетей 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 и батарейных шкафов, освещение и при обнаружении неисправностей принимать соответствующие меры к их устранению.

5.2. Ремонт путевых устройств на переездах осуществляется в плановом порядке силами дистанции 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 дистанции пути с составлением калькуляций, а при необходимости и рабочих чертежей.

Путевые работы, при которых нарушается действие автоматики на переездах, должны быть согласованны с начальником дистанции сигнализации и связи.

Ремонт автоматических (полуавтоматических) шлагбаумов, электрошлагбаумов, автоматической светофорной и заградительной сигнализации на переездах выполняется работниками дистанции сигнализации и связи.

Порядок движения через переезд или объезд его на время выполнения работ по ремонту устройств на переезде, при котором нарушается или затрудняется пропуск транспортных средств, должен быть согласован соответственно начальником дистанции пути, сигнализации и связи, с ГАИ и соответствующими дорожными организациями.

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, начальники дистанции пути сигнализации и связи, электроснабжения совместно разрабатывают мероприятия, обеспечивающие безопасность движения на период выполнения работ. При необходимости организовывают дополнительный инструктаж дежурных по переезду, машинистов поездов, дежурных по станции, выделяют для оказания помощи на переезде дополнительных работников и т. д. Ответственность за обеспечение безопасности движения при производстве работ на переезде возлагается на дежурного по переезду.

На переездах без дежурных дорожные мастера (бригадиры пути), электромеханики или электромонтеры по эксплуатации распределительных сетей в зависимости от того, кто выполняет работы, на время работ обязаны установить с каждой стороны переезда у переездных светофоров дорожный знак 2.5. «Движение без остановки запрещено». Два таких знака должны храниться в отдельном ящике релейного шкафа или вблизи него.

Если ремонт в течение рабочего дня не может быть закончен, то исполнитель работ должен доложить об этом по принадлежности либо начальнику дистанции пути, либо начальнику дистанции сигнализации и связи, либо начальнику дистанции электроснабжения, которые совместно должны принять в зависимости от местных условий решение о порядке работы переезда, после чего дают соответствующие указания дорожным мастерам (бригадирам пути), электромеханикам или электромонтерам по эксплуатации распределительных сетей.

5.4. Периодические осмотры состояния и проверки работы путевых устройств и средств автоматики на переездах должностными лицами проводятся в сроки и порядке, предусмотренном соответствующими указаниями.

Начальники дистанций пути, их заместители и помощники начальников дистанции пути по безопасности движения должны проводить не реже одного раза в квартал внезапные проверки работы дежурных по переезду с проведением инструктажа.

5.5. Начальники отделов пути, сигнализации и связи, электроснабжения и руководители ревизорского аппарата отделений компании лично или через подчиненных им работников должны систематически осуществлять контроль за состоянием и эксплуатацией переездов, а также за качеством проведения осмотра и выполнением намеченных мер по устранению выявленных неисправностей.

**6. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПРИ ПРОЕЗДЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПРОГОНЕ СКОТА ПОД ИСКУССТВЕННЫМИ СООРУЖЕНИЯМИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ**

6.1. Устройство дорог для пропуска транспортных средств и прогона скота через железнодорожные пути под искусственными сооружениями допускается с разрешения начальника отделения компании.

6.2. При решении вопроса о проследовании транспортных средств под искусственным сооружением необходимо исходить из того, что габариты их в свету должны быть не менее:

7 м по ширине и 5 м по высоте — для пропуска транспортных средств;

4 м по ширине и 2,5 м по высоте — для прогона скота.

В порядке исключения по согласованию с начальником службы пути допускается устройство проездов транспортных средств при габаритах искусственных сооружений в свету по ширине менее 1 м, по высоте — менее 5 м.

Устройство дорог для пропуска транспортных средств под деревянными мостами может допускаться в виде исключения только по разрешению начальника службы пути.

6.3. Перед искусственными сооружениями с высотой проезда менее 5м устанавливаются габаритные ворота ([приложение № 10](javascript:scrollText(893063))).

Горизонтальную контрольную планку габаритных ворот располагают на 20 см ниже высоты нижней кромки искусственного сооружения.

Габаритные ворота (рис. 4) устанавливают на расстоянии 10-15 м от искусственных сооружений с обеих сторон. В случае подхода к искусственному сооружению несколько дорог габаритные ворота должны быть установлены в месте, исключающем проезд, минуя их.

На габаритных воротах устанавливается дорожный запрещающий знак 3.13. «Ограничение высоты», а при ширине проезда менее 3.5 м и у деревянных мостов, кроме того дорожный запрещающий знак 3.14. «Ограничение ширины». В черте города, когда нет возможности установить габаритные ворота дорожные знаки 3.13 и 3.14 размещают на искусственном сооружении.

Если встречный разъезд транспортных средств затруднен по причине недостаточного габарита в свету, то на подходах к такому искусственному сооружению с одной стороны должен быть установлен знак приоритета 2.6 «Преимущество встречного движения», а с другой стороны — знак приоритета 2.7 «Преимущество перед встречным движением».

На дорожных знаках 3.13 и 3.14 должны быть указаны размеры на 20 см меньше фактических габаритных размеров проезда под искусственными сооружениями.

Если ширина проезда под искусственным сооружением меньше проезжей части дороги, то устанавливается предупреждающих дорожный знак 1.18.1 «Сужение дороги».

В целях недопущения повреждения опор и других частей искусственных сооружений в зависимости от их конструкций и местных условий должны устанавливаться ограждения барьерного типа или высоким бордюр.

Ограждения должны иметь вертикальную разметку черными и белыми полосами.

С обеих сторон мостов с деревянными опорами и под ними обязательно устанавливают ограждения опор и других частей от повреждения, если под такими мостами разрешен проезд транспортных средств.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

|  |  |
| --- | --- |
| К О Э Ф Ф И Ц И Е Н Т Ы приведения интенсивности движения различных  транспортных средств к легковому автомобилю. | |
| Типы транспортных средств | Коэффициент приведения |
| Легковые автомобили | 1,0 |
| Мотоциклы с колясками | 0,75 |
| Мотоциклы и мопеды | 0,5 |
| грузовые автомобили  грузоподъемностью т: |  |
| 2 | 1,5 |
| 6 | 2,0 |
| 8 | 2,5 |
| 14 | 3,0 |
| свыше 14 | 3,5 |
| Автопоезда грузоподъемностью т: |  |
| 12 | 3,5 |
| 20 | 4,0 |
| 30 | 5,0 |
| свыше 30 | 6,0 |
| тракторные поезда: |  |
| с 1 прицепом | 3,0 |
| 2-я прицепами и сельскохозяйственные машины | 3,5 |
| 3-я прицепами | 5,5 |
| 4-я прицепами | 9,0 |
|  |  |
| Примечание: |  |
| 1. При промежуточных значениях грузоподъемности транспортных средств коэффициенты приведения следует определять интерполяцией.   2. Коэффициенты приведения для автобусов и специальных автомобилей следует принимать как для базовых автомобилей соответствующей грузоподъемности.   3. Коэффициенты проведения для грузовых автомобилей и автопоездов следует увеличивать в 1,2 раза при пересеченной и горной местности. | |

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Удовлетворительные условия видимости  на эксплуатируемых переездах | | | |
| Скорость движения поездов км час | Минимальное расстояние видимости приближающегося поезда, м, для транспортного средства, находящегося на расстоянии 50 м и менее от крайнего рельса | | |
| 121 — 140 | 500 | | |
| 81 — 120 | 400 | | |
| 41 — 80 | 250 | | |
| 26 — 40 | 150 | | |
| 25 и выше | 100 | | |
|  |  |  |  |

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| **Наименьшие расстояния видимости необходимые  для остановки автомобиля** | | |
| Расчетная скорость, км/ч | Наибольшие продольные  уклоны | Наименьшие расстояния видимости, м  для остановки |
| 150 | 30 | 300 |
| 120 | 40 | 250 |
| 100 | 50 | 200 |
| 80 | 60 | 150 |
| 60 | 70 | 85 |
| 50 | 80 | 75 |
| 40 | 90 | 55 |
| 30 | 100 | 45 |
| **Примечание:** Наименьшее расстояние видимости для остановки должно обеспечивать видимость любых предметов, имеющих высоту 0,2 м и более, находящихся на середине полосы движения, с высоты глаз водителя автомобиля 1,2 м от поверхности проезжей части. | | |
|  |  |  |

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

Требования

**к дорожным организациям по содержанию и обустройству автомобильных дорог на подходах к железнодорожным переездам общего пользования**

1. Ежегодно участвуют в комиссионном обследовании переездов и подходов к ним и принимают меры по их обустройству в соответствии с требованиями нормативных документов в сроки, установленные комиссией.

2. Не реже 1 раза в год (апреле-мае) представляют сведения в дистанцию пути по интенсивности движения (максимальный уровень) на участке автомобильной дороги, на подходах к переезду, для установления его категорийности.

3. Участвовать в комиссионном обследовании переездов с целью перевода их из обслуживаемых дежурным, в необслуживаемые, заменяя при необходимости дорожные знаки.

4. Согласовывают открытие вновь переездов 4 категории, а также закрытие существующих переездов (постоянное или временное).

5. Следить за соответствием нормативным документам геометрических параметров автомобильных дорог на подходах к переездам.

6. Осуществлять установку и содержание дорожных знаков, сигнальных столбиков, содержание и ремонт земляного полотна, проезжей части и пешеходных дорожек на участках подходов к переездам.

7. Размечать проезжую часть дорог с усовершенствованным покрытием на подходах к переездам.

8. Предусматривать освещение вновь строящихся и реконструируемых дорог I и II категорий на подходах к переездам.

9. Согласовывают порядок движения транспортных средств через переезд или в объезд его при выполнении работ по ремонту устройств на переезде.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Основные требования** по оборудованию переездов устройствами переездной сигнализации | | |
| Подразделение переездов и место их расположения | Тип переездной сигнализации для транспортных средств | Сигнализация для железнодорожного транспорта |
| 1 | 2 | 3 |
| Необслуживаемые дежурным работником, на перегонах | Автоматическая светофорная сигнализация с мигающим бело-лунным огнем | В обоснованных случаях на двухпутных участках могут устанавливаться специальные заградительные светофоры для поездов, следующих по неправильному пути. |
|  | Автоматическая светофорная сигнализация | Не предусматривается |
| Необслуживаемый дежурным работником, на станциях (кроме расположенных на приемоотправочных путях) | Автоматическая светофорная сигнализация | То же |
| Необслуживаемый дежурным работником, на подъездных и других путях, в числе в черте города, где участки приближения не могут быть оборудованы рельсовыми цепями нормальной длины | Светофорная сигнализация с мигающим бело-лунным огнем | Устанавливаются специальные светофоры с краснымии лунно - белым сигнальными огнями, управляемые огнями составительской или локомотивной бригадой или автоматически вступлении поезда на специальные датчики |
| 06служиваемые дежурным работником, на перегоне | Автоматическая светофорная сигнализации с автоматическими шлагбаумами | Используется проходные светофоры автоблокировки, расположенные на расстоянии не более 800 м от переезда при обеспечении его видимости с места их установки. При невозможности их использования устанавливаются заградительные светофоры огней ближайших к переезду светофоров автоблокировки на запрещающее показание |
| Обслуживаемый дежурным работником, на станции | Оповестительная сигнализация с автоматически закрываемыми шлагбаумами и открываемой кнопкой (полуавтоматически шлагбаумы) в исключительных случаях допускаются использование автоматической оповестительной сигнализации с электрошлакбаумами | Используются светофоры предназначенные для приема и отправления поездов на станции, а в обоснованных случаях устанавливаются заградительные светофоры или маневровые светофоры, дополнительно красным огнем (могут быть карликовые) |
| Обслуживаемые дежурным работником, на подъездных путях, где участки приближение не могут быть оборудованы рельсовыми цепями | Светофорная сигнализация с электрическими, механизированными или ручными шлагбаумами | Устанавливаются специальные светофоры с красным и лунно-белым сигнальными огнями, управляемые дежурным работником |
|  |  |  |
|  |  |  |

1. Переезды должны оборудоваться устройствами автоматики по типовым схемам, утвержденным начальником Службы сигнализации, связи.

2. Типы переездной сигнализации и шлагбаумов для переездов, обслуживаемых дежурными, устанавливаются проектами с учетом требований Инструкции по эксплуатации железнодорожных переездов, настоящих Основных требований и местных условий (см. табл.).

3. Длина участков приближения должна рассчитываться исходя из максимальной скорости движения поездов, но не более 140 км/ч, установленной на данном участке, и минимальной скорости движения транспортных средств и не менее 8 км/ч при максимальной длине транспортного средства 24 м.

Расчетное время извещения о приближении поезда к переезду при разработке проектов устройства автоматики вновь или ее переустройства определяется в зависимости от длины переезда. При этом расчетное время извещения о приближения поезда к переезду должно быть не менее:

при автоматической светофорной сигнализации, в том числе с автоматическими шлагбаумами 30 с;

при оповестительной сигнализации 40 с.

Примечание: Расчетная длина переезда равна расстоянию от переездного светофора (шлагбаума), наиболее удаленного от крайнего рельса, до противоположного крайнего рельса плюс 2,5 м. расстояние, необходимое для безопасной остановки автомобиля после проследования переезда.

4. На переездах, расположенных на станциях и вблизи них при наличии маршрутизации, включение автоматической светофорной и оповестительной сигнализаций автоматических шлагбаумов, полуавтоматических и электрошлагбаумов, полуавтоматических и электрошлагбаумов предусмактривается одновременно с открытием станционных светофоров и замыканием маршрута при наличии поезда на участке приближения, а при отправлении поездов и движении маневровых составов при ззапрещающем показании светофора от нажатия дежурным по станции кнопки «закрытия переезда». При этом машинист поезда при подходе должен следовать со скоростью не более 20 км/ч и быть готовым остановиться есливстретит препятствие.

Перечень таких переездов устанавливается председателем компании.

5. Для обеспечения необходимого времени извещения допускается задержка открытия выходных и маневровых светофоров; задержка открытия маневров не обязательна при наличии расчетного времени оповещения.

6. В городах, перед переездами, не обслуживаемыми дежурными работниками и расположенными на подъездных путях при наличии светофорной переездной сигнализации, должны устанавливаться специальные светофоры в качестве заградительных, сигнализирующих красным или лунно-белым огнем. При этом должна быть обеспечена автоматическая взаимная блокировка гарантирующая включение бело-лунного огня на переездном светофоре лишь после включения красного огня на заградительных светофорах, а выключение заградительных светофоров при наличии извещения о приближении поезда к переезду— лишь после выключения красных сигнальных огней на переездном светофоре.

7. В обоснованных случаях перед переездами, не обслуживаемыми дежурным работником, расположенными на перегонах и оборудованными мигающим бело-лунным огнем и устройствами извещения только для поездов, следующих по правильному пути, могут устанавливаться заградительные светофоры по неправильному пути.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6

Примерное содержание

**местной инструкции по эксплуатации переезда**

1. Положение шлагбаумов.

2. Наличие и порядок пользования средствами связи.

3. Наличие и порядок пользования переездной сигнализацией.

4. Наличие и порядок пользования заградительной сигнализацией.

5. Порядок действий дежурного по переезду при возникновении препятствий для движения поездов или транспортных средств на переезде.

6. Порядок оповещения машинистов проходящих поездов о возникших неисправностях на переезде или в составе поезда.

7. Порядок ограждения внезапно возникшего препятствия на переезде.

8. Схема оповещения должностных лиц при нарушении нормальных условий работы переезда ([приложение № 9](javascript:scrollText(778192))).

9. Порядок действий дежурного по переезду при обнаружении повреждения планки нижней негабаритности подвижного состава.

10. Раздел по технике безопасности и производственной санитарии, согласованный с Техническим инспектором труда ЦК профсоюза отрасли.

11. Порядок установки, обслуживания и применения прожекторных установок.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 7

Правила

**прогона скота через железнодорожные пути**

1. Настоящие Правила определяют основные требования, обеспечивающие безопасность движения на железных дорогах и сохранность скота при прогоне его через переезды, путепроводы, специально установленные переходы, а также при выпасе скота вблизи железнодорожных путей.

2. Настоящие Правила обязательны для всех лиц и организаций, занятых выпасом скота у железнодорожных путей и прогоном скота через железную дорогу.

3. Категорически запрещается прогон скота через железнодорожный путь вне переездов, путепроводов и специально установленных для этих целей переходов.

Лица, прогоняющие скот, не должны допускать нахождение его вне района (границ) переезда, путепровода или установленного места перехода и особенно выхода скота на железнодорожный путь.

4. При следовании к железнодорожному переезду или переходу для прогона скота лица, выполняющие эту работу, обязаны проявлять повышенное внимание и особую осторожность, согласованные действия всех участников прогона скота, строго руководствоваться дорожными предупреждающими знаками; 1.4.1—1.4.6 «Приближение к железнодорожному переезду», 1.1. «Железнодорожный переезд со шлагбаумом», 1.2 «Железнодорожный переезд без шлагбаума», 1.3.1. «Однопутная железная дорога» или 1.3.2 «Многопутная железная дорога», звуковой и световой сигнализацией, положением шлагбаумов (где они имеются), указаниями дежурного по переезду, объявлениями с текстом «Переезд дежурным работником не обслуживается», а также объявлениями перед местами для прогона скота с надписью: «Берегись поезда. Место прогона скота».

Указания дежурных по переездам и других работников дистанции пути железной дороги о порядке следования через переезды и переходы для прогона скота обязательны для всех лиц, занятых прогоном скота.

5. Прогон скота через переезды и специально установленные для этого переходы, расположенные в одном уровне с железнодорожными путями, должен выполняться с соблюдением следующих условий:

прогон одиночных голов скота (не более двух на одного взрослого человека) должен выполняться на поводу;

стадо скота должно прогоняться при достаточном количестве погонщиков, исключающем возможность выхода скота на железнодорожный путь.

При этом требуется остановить стадо на расстоянии не менее 200 м от железнодорожного пути, двум взрослым погонщикам надлежит убедиться в отсутствии приближающихся поездов» маневровых составов или локомотивов к переезду, не обслуживаемому дежурным работником, или переходу для прогона скота или после разрешения на прогон скота от дежурного по переезду, выйти на путь, встать с обеих сторон переезда или перехода и приступить к прогону скота.

На этих двух прогонщиков возлагается обязанность в течение всего времени прогона скота находиться на пути, следить за приближением поездов, не допускать выхода скота за пределы переезда, перехода и на путь. Третий погонщик должен находиться сзади перегоняемой группы скота.

После прогона через железнодорожный путь скот должен быть удален на расстояние не менее 200 м от этого пути и иметь надежный надзор.

6. Запрещается прогон скота не на поводу через переезды и переходы для прогона скота в одном уровне с железнодорожным путем в темное время суток, а также в светлое время суток при тумане, ливне и т. п.

7. При массовом прогоне скота через переезды или переходы для прогона скота (гурты более 500 голов крупного рогатого скота) лица, сопровождающие скот, обязаны заблаговременно уведомить об этом дорожных мастеров дистанции пути железной дороги для обеспечения условий прогона скота по месту нахождения переездов или переходов.

8. Выпас скота на расстоянии ближе 300 м от железнодорожного пути на не огороженных пастбищах разрешается только на привязи, а на расстоянии до 2000 м от железнодорожного пути — только под постоянным надзором.

9. Лица, нарушившие Правила прогона скота через железнодорожные пути и выпаса скота вблизи их привлекаются к ответственности в соответствии с действующим законодательством Республики Узбекистан.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 8

ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ

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

**1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1.1. В настоящей Типовой 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 обеспечивать высокую бдительность, осмотрительность и четкость действий, особенно в условиях следования поездов и пропуска транспортных средств через переезд.

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 зажженный ручной сигнальный фонарь с двухсторонним освещением.

1.5. В местной инструкции для дежурного по переезду должен быть разработанный с учетом особенностей специальный раздел по технике безопасности и производственной санитарии с указанием способов первой доврачебной помощи пострадавшим от электротока.

**2. ПОРЯДОК СЛЕДОВАНИЯ НА РАБОТУ И С РАБОТЫ**

2.1. Следовать к месту работы и возвращаться с работы дежурные по переездам обязаны по специальному маршруту прохода, как правило, по обочине земляного полотна или в стороне от железнодорожного пути.

Следование по пути разрешается в исключительных случаях,в светлое время суток только 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 двухсторонним освещением.

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

2.2. Для прохода по территории станции следует пользоваться установленными маршрутами, либо широкими междупутьями, пассажирскими или грузовыми платформами, пешеходными настилами (мостами), или идти по обочине земляного полотна. 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 двухсторонним освещением.

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), пассажирских или грузовых платформ и других сооружений и устройств, ухудшающих видимость соседних с ними путей.

Нельзя переходить или перебегать через путь перед приближающимся поездом (маневровым составом), пролезать под стоящими вагонами, переходить по авто сцепным устройствам, а также между 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 ох крайнего вагона.

При переходе через путь нельзя становиться ногой на рельсы, ставить ногу между рамным рельсом и остряком стрелочного перевода или в желоба в корне остряка и крестовине.

**З. ВЫПОЛНЕНИЕ 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 3 и от крайнего рельса, стоя лицом к пути с полуоборотом головы навстречу движению).

Запрещается встречать поезд, находясь на междупутье или соседнем пути, а также стоять на проезжей части дороги.

При скоростях движения поездов 141—200 км/ч дежурный по переезду должен прекратить движение транспортных средств самоходных машин через переезд и закрыть за 5 мин. до прохода скоростного поезда (независимо от того автоматические шлагбаумы или нет).

Закрыв шлагбаумы, дежурный по переезду должен убедиться в свободности пути на переезде в обе стороны от него и, встав в определенном для встречи месте, подавать установленные сигналы. При пропуске поезда, следующего со скоростью 141—160 км/ч, дежурный по переезду должен находиться на расстоянии не менее 4 м от крайнего рельса и не менее 5 м при пропуске поезда, следующего со скоростью 161—200 км/ч.

Обо всех случаях опозданий скоростных поездов диспетчер обязан поставить в известность всех дежурных по станции участка, а последние извещают дежурных по переездам. Если при этом скоростной поезд не проследовал в назначенный срок, необходимо проявлять особую бдительность и по телефону или радиосвязи уточнить время проследования его у дежурного по станции или поездного диспетчера.

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 400 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 случаях, когда дежурный по переезду, работая на пути, не сможет заблаговременно 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 о приближении поезда.

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

**4.ОСОБЕННОСГИ 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 линии электропередачи должно быть не менее 2 м.

4.2. При обрыве проводов контактной сети или проводов линий электропередачи нельзя подходить к ним на расстоянии ближе 8 м, а также прикасаться чем бы то ни было к рельсам. В этих случаях опасное место надлежит оградить сигналами остановки и принять меры к извещению дорожного мастера или 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, СЦБ или осветительных и т. п.). При обнаружении посторонних предметов на проводах контактной сети нужно поступать так же, как и при обнаружении обрыва контактной сети.

Нельзя также прикасаться непосредственно или какими-либо предметами к частям крышевого или подвагонного электрического подвижного состава, а также с поперечным изломом.

**5. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОБРАЩЕНИИ С ПЕТАРДАМИ**

5.1. Петарды наполнены взрывчатым веществом, неосторожное пользование и обращение с ними может быть причиной несчастного случая.

Петарды должны содержаться в исправном состоянии, храниться в специальных коробках, укрепленных на поясе дежурного по переезду, или в помещении переездного поста на достаточном расстоянии от огня и приборов отопления, исключающем их нагрев.

Должна быть исключена возможность ударов по петардам инструментом или другими предметами.

Неисправные петарды необходимо немедленно заменить.

После укладки петард на путь дежурный по переезду должен отойти от ближайшей петарды на расстояние не менее 20 м, чтобы не получить травмы при наезде на петарды локомотива (дрезины).

5.2. Запрещается вскрывать петарды, подвергать их ударам, разогревать для припайки пружины или лапки.

**6. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ГРОЗЕ**

6.1. Во избежание поражения 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.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 9

|  |  |
| --- | --- |
| Согласовано: Участковый ревизор по безопасности движения поездов  «\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 199\_ г. | Утверждаю: Начальник отдела пути отделения компании  «\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 199\_г. |
| **Примерная схема  оповещения должностных лиц при нарушении нормальных условий работы переезда \_\_\_\_\_\_\_\_ км \_\_\_\_\_\_\_\_\_участка \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ дистанции пути** | |

|  |
| --- |
| Примечание: Конкретная схема составляется в зависимости от местных условий и видов связи   Условные обозначения:  телефонная связь **\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  радиосвязь \_\_\_\_\_\_\_\_\_    Начальник дистанции пути |

ПРИЛОЖЕНИЕ № 10

Обустройства и знаки перед проездами под искусственными сооружениями

1. Дорожные знаки. 2.6. «Преимущество встречного движения» или 2.7

«Преимущество перед встречным движением»:

2. Знак — 3.13 «Ограничение высоты»

3. Габаритные ворота

4. Барьерное ограждение

5. Передние грани мостовых опор

Рис. 1. Дорожные знаки и таблички, устанавливаемые на подходах к переездам, местам прогона скота и искусственным сооружениям (ГОСТ 10807—78 «Знаки дорожные»)

Рис. 2. Расположение обустройств переезда со шлагбаумами: А — вне населенных пунктов; б — в населенных пунктах; 1 — кромка проезжей части автомобильной дороги: 2 — дорожный знак 3.13 «Ограничение высоты»; 3 — запасные горизонтально-поворотные шлагбаумы; 4 — ограждающие столбики; 5 — перила (ограда); 6 — водоотводные лотки; 7 — деревянные брусья; 8 — контррельсы; 9— путевые рельсы; 10 — заградительный светофор; 11 — сигнальный знак «С»; 12 — железобетонные плиты или асфальтобетон.

Рис. 3. Расположение обустройств переезда без шлагбаумов: а — вне населенных пунктов; б — в населенных пунктах, 1 — кромка проезжей части автомобильной дороги; 2 - водоотводные лотки; 3 — контррельсы; 4 — настил из железобетонных плит или деревянных брусьев; 5 — ограждающие

столбики;6 — светофор переездной сигнализации; 7— дорожный знак 1.3.1. — «Однопутная железная дорога»; 8 дорожный знак 3.13. «Ограничение высоты»; 9 — дорожный знак 1.2 «Железнодорожный переезд без шлагбаума» 10, 11, 12 — дорожные знаки 1.4.1— 1.4.6. «Приближение Железнодорожному переезду»

Рис. 4. Габаритная высота перед искусственными сооружениями: а—с плоской металлической фермой; б — деревянные; в — с металлическими растяжками; 1 — опоры; 2 — металлическая ферма; 3 — ограничительные планки; 4 —металлическая цепь или проволочные подвески; 5 — проезжая часть автодороги; 6 — сплошная осевая линии; 7 — дорожный знак 3.13. «Ограничение высоты»; 8 — металлические растяжки П р и м е ч а н и е. 1. На вновь проектируемых и переустраиваемых переездах расстояние между кромкой проезжей части и опорой должно быть не менее 1,75 м. 2. В соответствии с ГОСТ 13 508 — 74 «Разметка дорожная» «габаритные ворота или закрепленные на них щиты окрашиваются черно-белыми и наклонными под углом 450 полосами шириной 0,2 м до высоты 2 м от поверхности дороги. Ширина щита должна быть не менее диаметра опоры.

Рис. 5. Переездный светофор на переезде с дежурными (а) и без дежурного (б)