



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ
(МИНТРАНС ДНР)

П Р И К А З

18 мая 2018 г.

Донецк

№ 155



*Об утверждении
Условий эксплуатации
железнодорожных переездов*

С целью установления классификации и порядка определения категорий железнодорожных переездов, требований к устройству, оборудованию, содержанию и ремонту железнодорожных переездов, участков автомобильных дорог, расположенных в границах железнодорожных переездов и на подходах к ним, требований к открытию и закрытию железнодорожных переездов, а также переводу железнодорожных переездов из одной категории в другую независимо от их принадлежности, порядка организации работы и обязанностей работников, обслуживающих железнодорожные переезды, на основании части 8 статьи 31 Закона Донецкой Народной Республики «О железнодорожном транспорте», руководствуясь Положением о Министерстве транспорта Донецкой Народной Республики, утвержденным Постановлением Совета Министров Донецкой Народной Республики от 26 сентября 2016 г. № 11-34,

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить Условия эксплуатации железнодорожных переездов (прилагаются).

2. Департаменту железнодорожного транспорта Министерства транспорта Донецкой Народной Республики в срок, установленный действующим законодательством, обеспечить подачу настоящего Приказа на государственную регистрацию в Министерство юстиции Донецкой Народной Республики.

3. Настоящий Приказ вступает в законную силу с даты его официального опубликования.

4. Контроль за исполнением настоящего Приказа возложить на и.о. заместителя Министра транспорта Донецкой Народной Республики Шевкаленко М.А.

И.о. Министра



И.А. Андриенко

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

проекта Приказа Министерства транспорта Донецкой Народной Республики
«Об утверждении Условий эксплуатации железнодорожных переездов»

Проект Приказа «Об утверждении Условий эксплуатации железнодорожных переездов» подготовлен Министерством транспорта Донецкой Народной Республики.

И.о. Министра



И.А. Андриенко

СОГЛАСОВАНО:

Наименование Министерств и ведомств, на которых распространяется действие приказа Министерства транспорта Донецкой Народной Республики	Наименование должности	Подпись	Инициалы фамилия
Министерство внутренних дел Донецкой Народной Республики	<i>Министр внутренних дел Донецкой Народной Республики</i>		<i>И.А. Андриенко</i>

УТВЕРЖДЕНЫ
Приказом Министерства
транспорта Донецкой
Народной Республики
от 18 июля 2018 № 155

Условия эксплуатации железнодорожных переездов

I. Общие положения

1.1. Настоящие Условия эксплуатации железнодорожных переездов (далее – Условия) устанавливают:

- 1) общие положения, классификацию и порядок определения категорий железнодорожных переездов железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожного транспорта необщего пользования (далее – железнодорожный транспорт) независимо от принадлежности;
- 2) требования к устройству, оборудованию, содержанию и ремонту железнодорожных переездов, участков автомобильных дорог, расположенных в границах железнодорожных переездов и на подходах к ним;
- 3) требования к открытию и закрытию железнодорожных переездов, а также переводу железнодорожных переездов из одной категории в другую независимо от их принадлежности;
- 4) порядок организации работы и обязанности работников, обслуживающих железнодорожные переезды независимо от их принадлежности.

1.2. Требования настоящих Условий распространяются на все предприятия железнодорожного транспорта и дорожного хозяйства Донецкой Народной Республики, независимо от их формы собственности и принадлежности.

1.3. До момента вступления в силу соответствующих нормативных правовых актов Донецкой Народной Республики, реализация требований настоящих Условий осуществляется согласно Постановлению Совета Министров Донецкой Народной Республики от 02 июня 2014 года № 9-1 «О применении Законов на территории Донецкой Народной Республики в переходной период» (с изменениями от 10 января 2015 года) в соответствии с нормативными правовыми актами Украины в части, не противоречащей Конституции Донецкой Народной Республики

1.4. Термины, применяемые в настоящих Условиях, имеют следующие значения:

владелец железнодорожного переезда – владелец железнодорожного пути необщего пользования или владелец инфраструктурного комплекса железнодорожного транспорта необщего пользования, обладающий данным

железнодорожным переездом на праве собственности или на ином законном праве;

граница железнодорожного переезда – условная линия, расположенная перпендикулярно оси автомобильной дороги:

- 1) при наличии шлагбаума (автоматического, полуавтоматического, электрического, механизированного) – перпендикулярно оси автомобильной дороги напротив места расположения оси шлагбаума;
- 2) при отсутствии шлагбаумов – перпендикулярно оси автомобильной дороги от светофорной сигнализации или дорожных знаков 1.29 «Однопутная железная дорога» или 1.30 «Многопутная железная дорога»;

дополнительный шлагбаум - автоматический (полуавтоматический) шлагбаум, который вместе с основным полностью перекрывает проезжую часть автомобильной дороги. Опускание заградительных брусьев дополнительных шлагбаумов должно осуществляться с расчетной выдержкой времени (отсчитывается с момента начала опускания заградительных брусьев основных шлагбаумов), обеспечивающей освобождение железнодорожного переезда транспортным средством, которое начало движение до включения автоматической светофорной сигнализации. Подъем заградительных брусьев дополнительных шлагбаумов осуществляется после проследования железнодорожного подвижного состава за железнодорожный переезд. Подъем заградительных брусьев основных шлагбаумов осуществляется с контролем открытия соответствующих дополнительных шлагбаумов в направлении движения транспортных средств;

заградительная сигнализация - заградительные светофоры (для поездов и маневровых составов), установленные перед железнодорожным переездом и управляемые дежурным работником;

заградительная барьерная установка - устройство для предотвращения въезда транспортных средств на железнодорожный переезд при закрытых автоматических (полуавтоматических) шлагбаумах и включенных красных мигающих огнях на переездных светофорах. Подъем крышек заградительной барьерной установки осуществляется автоматически после опускания шлагбаумов, с выдержкой времени для прохождения транспортных средств и с проверкой отсутствия над ней транспортных средств. Опускание крышек осуществляется после проследования поезда за железнодорожный переезд. Подъем брусьев шлагбаумов осуществляется с контролем опущенного положения крышек соответствующих заградительных установок в направлении движения транспортных средств;

железнодорожный переезд – пересечение с железнодорожными путями в одном уровне автомобильной дороги;

железнодорожные переезды с автобусным движением - переезды общего пользования, через которые осуществляются регулярные и регулярные специальные пассажирские перевозки;

Инструкция по техническому обслуживанию железнодорожного переезда - инструкция для обслуживания железнодорожного переезда с дежурным работником, которая составляется оператором инфраструктуры

железнодорожного транспорта общего пользования (далее – оператор инфраструктуры) или владельцем железнодорожного переезда и утверждается для каждого железнодорожного переезда отдельно;

поездная радиосвязь – железнодорожная оперативно-технологическая радиосвязь, предназначенная для управления перевозочным процессом путем ведения переговоров между работниками железнодорожного транспорта;

система видеонаблюдения – система наблюдения и регистрации, как составляющая комплекса технических средств для обеспечения безопасности движения на железнодорожном переезде (в том числе на железнодорожных переездах без дежурного работника с автоматическими шлагбаумами) предназначенная для предупреждения и фиксации аварийных ситуаций на железнодорожном переезде;

участок приближения – участок железнодорожного пути, расположенный перед железнодорожным переездом, длина которого определяется расчетом в зависимости от скорости движения поезда и длины проезжей части железнодорожного переезда. Участок оборудуется рельсовыми цепями для заблаговременного автоматического извещения на железнодорожный переезд о приближении к нему железнодорожного подвижного состава и автоматического управления переездной сигнализацией и шлагбаумами, если железнодорожный переезд ими оборудован.

Иные термины применяются согласно законодательству Донецкой Народной Республики.

1.5. Для обеспечения безопасности движения на железнодорожных переездах могут применяться следующие устройства:

1) устройство для перекрытия проезжей части автомобильной дороги и прекращения движения транспортных средств (участников дорожного движения) через железнодорожный переезд (далее – шлагбаум). При оборудовании железнодорожного переезда переездной сигнализацией шлагбаумы являются дублирующим устройством, ограждающим железнодорожный переезд от несанкционированного проезда транспортных средств.

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

автоматические – перевод заградительных брусьев шлагбаумов в закрытое (горизонтальное) положение осуществляется автоматически через расчетное время после вступления железнодорожного подвижного состава на участок приближения и включения красных огней переездных светофоров. Перевод в открытое (вертикальное) положение осуществляется автоматически после проследования железнодорожного подвижного состава через железнодорожный переезд и освобождения железнодорожного переезда хвостом поезда или маневрового состава и выключении красных огней переездных светофоров;

полуавтоматические – перевод заградительных брусьев шлагбаумов в закрытое (горизонтальное) положение осуществляется автоматически через расчетное время после вступления железнодорожного подвижного состава на

участок приближения или открытия светофора на разрешающее показание железнодорожному подвижному составу и замыкании маршрута, или нажатия специальной кнопки дежурным по железнодорожной станции и включения красных огней переездных светофоров. Открытие заградительных брусьев шлагбаумов (перевод их в вертикальное положение) производится дежурным по железнодорожному переезду (далее – дежурным работником) нажатием специальной кнопки;

электрические – заградительные брусья шлагбаумов приводятся в закрытое (горизонтальное) положение дежурным работником после получения оповестительного сигнала нажатием специальной кнопки. Открытие заградительных брусьев шлагбаумов (перевод в вертикальное положение) производится дежурным работником возвратом этой кнопки в первоначальное положение после освобождения железнодорожного переезда железнодорожным подвижным составом;

механизированные – заградительные брусья в открытое (вертикальное) или закрытое (горизонтальное) положение вручную при помощи механического привода переводит дежурный по железнодорожному переезду;

горизонтально-поворотные – заградительные брусья, которые в открытом положении располагаются параллельно проезжей части автомобильной дороги. Для прекращения движения транспортных средств дежурный работник или иное уполномоченное должностное лицо перекрывает проезжую часть автомобильной дороги заградительными брусьями, перемещая их вручную.

На железнодорожных переездах, оборудованных автоматическими, полуавтоматическими или электрическими шлагбаумами, горизонтально-поворотные шлагбаумы являются запасными.

2) устройство, управляемое дежурным работником, при включении которого запрещается выезд железнодорожного подвижного состава на железнодорожный переезд (далее – заградительная сигнализация);

3) устройство включения сигнальных показаний переездных светофоров и звуковой сигнализации, запрещающих движение через железнодорожный переезд транспортных средств и пешеходов при приближении железнодорожного подвижного состава (далее – переездная сигнализация). Основные требования к оборудованию железнодорожных переездов устройствами переездной сигнализации приведены в приложении 1.

В зависимости от функционального назначения переездная сигнализация подразделяется на следующие типы:

автоматическая светофорная сигнализация – переездная сигнализация, при которой включение красных мигающих сигналов (огней) на переездных светофорах осуществляется автоматически при приближении железнодорожного подвижного состава на определенное расчетом расстояние, а выключение – автоматически после проследования железнодорожного подвижного состава за железнодорожный переезд;

автоматическая светофорная сигнализация с бело-лунным мигающим огнем – переездная сигнализация, при которой переездные светофоры имеют дополнительную сигнальную головку с бело-лунным

мигающим сигналом (огнем), свидетельствующим об отсутствии приближающегося к железнодорожному переезду поезда и исправности устройств сигнализации;

автоматическая светофорная сигнализация с автоматическими шлагбаумами – переездная сигнализация, дополненная заградительными брусьями шлагбаумов, которые опускаются и поднимаются автоматически;

автоматическая светофорная сигнализация с полуавтоматическими шлагбаумами – переездная сигнализация, дополненная заградительными брусьями шлагбаумов, опускание которых осуществляется автоматически при приближении железнодорожного подвижного состава, а выключение сигнализации и подъем заградительных брусьев шлагбаумов осуществляется при нажатии кнопки дежурным работником после проследования железнодорожного подвижного состава за железнодорожный переезд;

светофорная сигнализация – система переездной сигнализации, которая может применяться на железнодорожных путях необщего пользования и прочих железнодорожных путях с маневровым характером передвижений железнодорожного подвижного состава при невозможности оборудования участков приближения рельсовыми цепями расчетной длины. Для ограждения железнодорожного переезда со стороны железнодорожного пути устанавливаются маневровые светофоры с красным и лунно-белым сигнальными огнями, управление которыми осуществляется составителями поездов или локомотивными бригадами, дежурным работником или автоматически с помощью короткой рельсовой цепи;

оповестительная сигнализация – переездная сигнализация, при которой извещение дежурного работника о приближении железнодорожного подвижного состава к железнодорожному переезду подается оптическим или акустическим сигналом, а включение и выключение технических средств ограждения железнодорожного переезда осуществляет дежурный работник;

4) устройство, перекрывающее полностью проезжую часть, которое предназначено для создания физического препятствия (барьера) движению транспортных средств при попытке несанкционированного выезда на закрытый железнодорожный переезд при приближении к нему железнодорожного подвижного состава (далее - противотаранное устройство);

5) устройство заграждения железнодорожного переезда, преграждающее движение транспортных средств через железнодорожный переезд путем подъема специальных плит на проезжей части автомобильной дороги (далее - УЗП).

II. Классификация железнодорожных переездов. Порядок определения категории железнодорожных переездов

2.1. Железнодорожные переезды в зависимости от интенсивности движения железнодорожного подвижного состава и транспортных средств подразделяются на четыре категории в соответствии с приложением 2.

2.2. Железнодорожные переезды по месту расположения подразделяются:

1) общего пользования - на пересечениях железнодорожных путей общего и (или) необщего пользования с автомобильными дорогами общего пользования или улицами в населенных пунктах;

2) необщего пользования - на пересечениях железнодорожных путей общего и (или) необщего пользования с ведомственными (технологическими) автомобильными дорогами

2.3. Пересечение железнодорожных путей на территории предприятий (промышленные предприятия, склады, депо, элеваторы и др.) и железнодорожных станций с автомобильными дорогами, предназначенными для обеспечения технологического процесса работ данного предприятия, относятся к технологическим проездам и учету как железнодорожные переезды не подлежат.

2.4. Порядок обслуживания железнодорожных переездов общего и необщего пользования, технологических проездов устанавливается оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда (в том числе технологических проездов) в соответствии с требованиями настоящих Условий и осуществляется за счет его средств.

2.5. Железнодорожные переезды подразделяются на регулируемые и нерегулируемые.

2.5.1. К регулируемым относятся железнодорожные переезды оборудованные, устройствами переездной сигнализации, извещающей водителей транспортных средств о подходе к железнодорожному переезду железнодорожного подвижного состава, или обслуживаемые дежурным работником и оборудованные шлагбаумами.

Регулируемые железнодорожные переезды, оборудованные устройствами переездной сигнализации с автоматическими шлагбаумами, обслуживаются дежурным работником или на них устанавливаются системы видеонаблюдения.

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

2.6. Железнодорожные переезды по согласованию с Государственной автомобильной инспекцией Министерства внутренних дел Донецкой Народной Республики (далее – Госавтоинспекция МВД ДНР) могут оборудоваться дополнительными техническими средствами, в том числе организации дорожного движения, которые повышают уровень безопасности дорожного движения или делают невозможным выезд транспортных средств на железнодорожный переезд в случае срабатывания переездной сигнализации.

2.7. При наличии путепроводов, проездов под искусственными сооружениями железнодорожные переезды подлежат закрытию при условии, что расстояние до указанных объектов инфраструктуры не превышает 5 км.

2.8. Ежегодно в апреле-мае, а на железнодорожных переездах с автобусным движением дополнительно в сентябре-октябре, оператором инфраструктуры или иными владельцами железнодорожных переездов проводятся комиссионные обследования железнодорожных переездов с представителями Госавтоинспекции МВД ДНР, дорожно-эксплуатационных организаций и владельцев автомобильных дорог, пересекающих железнодорожные пути, организаторов перевозок пассажиров на автобусных маршрутах общего пользования соответствующих сообщений.

На железнодорожных переездах с автобусным движением в состав комиссии приглашают представителей органов, осуществляющих контроль (надзор) на автомобильном транспорте.

2.9. По результатам комиссионного обследования железнодорожных переездов, оператором инфраструктуры или иными владельцами железнодорожных переездов разрабатываются планы устранения выявленных недостатков, организуется приведение в надлежащее состояние устройств и оборудования железнодорожных переездов, а также прилегающих к железнодорожным переездам участков автомобильных дорог (улиц), согласно действующим нормам и стандартам, Правилам технической эксплуатации железнодорожных дорог Украины, утвержденных приказом Министерства транспорта Украины от 20.12.1996 г. № 411, Правилам технической эксплуатации железнодорожного транспорта промышленных предприятий, утвержденных приказом Министерства промышленной политики Украины от 15.02.2010 г. № 70 (далее – правила технической эксплуатации железнодорожного транспорта), настоящим Условием.

2.10. В течение года по инициативе оператора инфраструктуры или иных владельцев железнодорожных переездов могут проводиться и другие проверки состояния железнодорожных переездов и подходов к ним.

2.11. Обслуживание дежурным работником должно устанавливаться на следующих железнодорожных переездах:

I категории:

расположенных на участках с движением поездов со скоростью более 120 км/ч;

расположенных на пересечениях главных железнодорожных путей с автомобильными дорогами, по которым осуществляется движение маршрутных автобусов городского, междугородного или международного сообщения;

II категории:

оборудованных переездной сигнализацией, расположенных на участках с интенсивностью движения более 16 поездов/сут и не оборудованных автоматической светофорной сигнализацией (светофорной сигнализацией) с лунно-белым мигающим огнем и автоматическим контролем неисправности устройств переездной сигнализации у дежурного по станции (поездного диспетчера).

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

- 1) при пересечении автомобильной дорогой трех или более главных железнодорожных путей;
- 2) на железнодорожных переездах II категории при неудовлетворительных условиях видимости, а на участках с интенсивностью движения более 16 поездов/сут – независимо от условий видимости;
- 3) на железнодорожных переездах III категории при неудовлетворительных условиях видимости, расположенных на участках с интенсивностью движения более 16 поездов/сут, а также расположенных на участках с интенсивностью движения более 200 поездов/сут – независимо от условий видимости.

2.13. Железнодорожные переезды с круглосуточным обслуживанием дежурным работником должны быть оборудованы автоматическими (полуавтоматическими) или электрическими шлагбаумами и запасными шлагбаумами, а с обслуживанием на определенное время – механическими или горизонтально-поворотными шлагбаумами.

2.14. Перечень железнодорожных переездов, работающих не круглосуточно, и время их работы устанавливается оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда по согласованию с органами местного самоуправления, Госавтоинспекцией МВД ДНР и организациями, использующими данные переезды.

Не круглосуточная работа железнодорожных переездов может устанавливаться на железнодорожных переездах необщего пользования (при пересечении с технологическими автомобильными дорогами, дорога ведет в депо, на элеватор, карьер и др.).

2.15. Необходимость перевода железнодорожного переезда в режим работы с обслуживанием дежурным работником определяется оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда по согласованию с Госавтоинспекцией МВД ДНР, органами местного самоуправления на основании анализа причин дорожно-транспортных происшествий, а также при условии:

- 1) значительного количества совершенных дорожно-транспортных происшествий на данном железнодорожном переезде в сравнении с другими железнодорожными переездами на данном участке;
- 2) если за время отсутствия движения железнодорожного подвижного состава через железнодорожный переезд, не обеспечивается пропуск имеющегося перед железнодорожным переездом автомобильного транспорта. Это условие определяется фактическими подсчетами на железнодорожном переезде во время наибольшей интенсивности движения железнодорожного подвижного состава и автомобильного транспорта.

2.16. Проверка интенсивности движения железнодорожного подвижного

состава и транспортных средств, условий работы на каждом железнодорожном переезде и пересмотр их категорий должны производиться оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда по фактической потребности, но не реже одного раза в год.

Для установления категорий железнодорожных переездов интенсивность движения железнодорожного подвижного состава определяется из исполненного графика движения в период наибольшей интенсивности на участке, а интенсивность движения транспортных средств – по данным владельца автомобильной дороги, пересекающей обследуемый железнодорожный переезд, или хронометражных наблюдений оператора инфраструктуры или иных владельцев железнодорожных переездов. Определение интенсивности движения транспортных средств возможно также по данным дорожно-эксплуатационных организаций.

Пересмотр категорий железнодорожных переездов совмещается с комиссионным обследованием железнодорожных переездов и анализом аварийности. При этом оператором инфраструктуры или иными владельцами железнодорожных переездов составляется перечень железнодорожных переездов, на которых предполагается отмена или восстановление (назначение вновь) обслуживания железнодорожного переезда дежурным работником.

2.17. Перед прекращением обслуживания железнодорожного переезда дежурным работником, оператор инфраструктуры или иной владелец железнодорожного переезда должен осуществить следующие мероприятия:

- 1) внести изменения в техническую документацию железнодорожного переезда, в т.ч. в части организации дорожного движения;
- 2) выполнить работы по переоборудованию устройств переездной сигнализации и обеспечению контроля их работы у дежурного по железнодорожной станции (поездного диспетчера);
- 3) проверить соответствие состояния и оборудования переезда требованиям настоящих Условий.

По результатам проверки оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда составляется акт о готовности железнодорожного переезда к эксплуатации без дежурного работника. Акт подписывается представителем Госавтоинспекции МВД ДНР и утверждается ответственным руководителем оператора инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда.

Вышеуказанные мероприятия выполняются с учетом требований пунктов 2.26 и 5.6 настоящих Условий.

2.18. Перевод железнодорожного переезда в режим работы без обслуживания дежурным работником осуществляется на основании распорядительного акта первого руководителя оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда.

Демонтируются автоматические (полуавтоматические) или электрические шлагбаумы, а также другие устройства, связанные с обслуживанием железнодорожного переезда дежурным работником, устанавливаются

соответствующие дорожные знаки, при этом автоматическая светофорная сигнализация не подлежит демонтажу.

Перевод железнодорожных переездов с автоматическими шлагбаумами к эксплуатации без дежурного работника возможен только при наличии устройств видеонаблюдения.

Допускается перевод железнодорожных переездов, на которых осуществляется автобусное движение, в эксплуатацию без дежурного работника при условии оборудования переезда переездной сигнализацией с устройствами контроля исправности переездной сигнализации у дежурного по железнодорожной станции (на участках оборудованных диспетчерской сигнализацией, – у поездного диспетчера).

2.19. В местах, согласованных с Госавтоинспекцией МВД ДНР, не менее чем за 15 суток до отмены дежурств на железнодорожном переезде должны быть установлены хорошо видимые информационные щиты с текстом:

«Переезд с (дата) не обслуживаемый дежурным работником».

2.20. Не допускается открытие новых железнодорожных переездов общего пользования:

- 1) I, II, III категорий;
- 2) на участках со скоростью движения поездов свыше 120 км/ч;
- 3) IV категории при пересечении трех и более главных железнодорожных путей, при пересечении железнодорожного пути в выемках и других местах, где не обеспечены условия видимости, а также в случае, если требуется обслуживание железнодорожного переезда дежурным работником;
- 4) если на расстоянии менее 5 км есть действующий железнодорожный переезд, путепровод или проезд под искусственными сооружениями.

2.21. Открытие новых железнодорожных переездов IV категории, кроме перечисленных выше, допускается (если нет возможности найти иное решение) с разрешения первого руководителя оператора инфраструктуры или иных владельцев железнодорожного пути необщего пользования, владельцев инфраструктурного комплекса железнодорожного транспорта необщего пользования по согласованию с Госавтоинспекцией МВД ДНР, дорожно-эксплуатационными организациями, другими владельцами автомобильных дорог.

2.22. Не допускается открытие трамвайного и троллейбусного движения на железнодорожных переездах, которые эксплуатируются.

2.23. Автобусное движение через железнодорожный переезд допускается только на регулируемых железнодорожных переездах при условии согласования с оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда и положительных выводов комиссии, состав которой указан в пункте 2.8 настоящих Условий. При этом железнодорожные переезды без дежурного работника должны быть оборудованы устройствами

контроля исправности переездной сигнализации у дежурного по железнодорожной станции (на участках, оборудованных диспетчерской централизацией – у поездного диспетчера).

Перечень железнодорожных переездов, через которые может осуществляться автобусное движение, определяется при проведении комиссионных осмотров железнодорожных переездов в соответствии с пунктом 2.8 настоящих Условий, утверждается оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда и предоставляется организаторам соответствующих перевозок, подразделениям Госавтоинспекции МВД ДНР и представителям органа по вопросам контроля на автомобильном транспорте.

Открытие автобусного движения осуществляется в целом для железнодорожного переезда, а не для каждого автобусного маршрута.

2.24. Закрытие действующих железнодорожных переездов (постоянное или временное), кроме закрытия на ремонт, выполняется на основании распорядительного акта первого руководителя оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда. Основанием для закрытия является акт обследования и выводы комиссии, назначенной согласно распорядительному акту первого руководителя оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда, в составе, указанном в пункте 2.8 настоящих Условий.

О закрытии железнодорожных переездов организаторам соответствующих перевозок, подразделениям Госавтоинспекции МВД ДНР и представителям органа по вопросам контроля на автомобильном транспорте направляется уведомление не позднее, чем за 6 месяцев до закрытия железнодорожного переезда.

2.25. На железнодорожных переездах, которые подлежат закрытию, настил демонтируется, подъезды к железнодорожным переездам со стороны автомобильных дорог на расстоянии не менее 10 м от крайних рельсов по всей ширине проезжей части автомобильной дороги или улицы перегораживаются барьерным ограждением для транспорта, а при необходимости – и канавами на расстоянии 2 м от барьера в сторону железнодорожных путей. Предупреждающие дорожные знаки на подъездах и подходах снимаются и устанавливаются запрещающие и информационно-указательные знаки, указывающие направление объезда.

При временном закрытии железнодорожных переездов на срок их закрытия автоматические устройства выключаются, брусья запасных шлагбаумов устанавливаются в закрытое для движения транспортных средств положение и запираются на замок, а средства сигнализации и связи остаются в работоспособном и исправном состоянии.

В районе железнодорожных переездов, которые подлежат закрытию, оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда должны организовываться места для разворота транспортных средств.

2.26. Перед временным закрытием железнодорожного переезда для осуществления планового ремонта пути, устройств и обустройств оператор инфраструктуры или иной владелец железнодорожного переезда:

1) уведомляет соответствующие органы местного самоуправления, владельца автомобильной дороги, Госавтоинспекцию МВД ДНР о временном закрытии железнодорожного переезда для движения транспортных средств не позднее, чем за 10 суток;

2) разрабатывает и согласовывает с вышеуказанными органами схему временного объезда;

3) обеспечивает обустройство временного объезда техническими средствами организации дорожного движения.

При возникновении условий, обстоятельств, которые создают угрозу безопасности движения в пределах железнодорожного переезда, оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда принимаются меры по незамедлительному ограничению и (или) прекращению движения транспортных средств и (или) железнодорожного подвижного состава через железнодорожный переезд. После чего обеспечивается информирование владельца автомобильной дороги (улицы), территориальных подразделений Госавтоинспекции МВД ДНР о проводимых восстановительных работах.

Ответственность за восстановление безопасных условий для движения транспортных средств в пределах границ железнодорожного переезда возлагается на оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда.

III. Требования к устройству и оборудованию железнодорожных переездов

3.1. Все обустройство железнодорожных переездов должно соответствовать Правилам дорожного движения Донецкой Народной Республики, утвержденным Постановлением Совета Министров Донецкой Народной Республики от 12.03.2015 года № 3-12 с изменениями и дополнениями (далее – Правила дорожного движения ДНР), правилам технической эксплуатации железнодорожного транспорта, настоящим Условием.

Примеры обустройства железнодорожных переездов приведены в приложении 3.

3.1.1. Железнодорожные переезды должны располагаться на прямых участках железнодорожного пути и автомобильных дорог (улиц) за пределами выемок и мест, где не обеспечиваются достаточные условия видимости.

Пересечения железнодорожных путей с автомобильными дорогами (улицами) должно осуществляться преимущественно под прямым углом. При невозможности выполнения данного условия, острый угол между железнодорожными путями и автомобильной дорогой (улицей) должен быть не менее 60 град.

Действующие железнодорожные переезды, расположенные под более острым углом, должны переоборудоваться согласно требованиям настоящих Условий одновременно с реконструкцией автомобильной дороги (улицы).

Запрещается размещение железнодорожных переездов через станционные пути, где осуществляется организованный прием и отправление или непрерывное движение железнодорожного подвижного состава. Такие железнодорожные переезды необходимо закрывать или переносить на перегон.

3.1.2. Автомобильная дорога в продольном профиле на протяжении не менее 10 м от крайнего железнодорожного рельса по обе стороны от железнодорожного переезда должна иметь горизонтальную площадку.

Продольный уклон подходов автомобильной дороги к железнодорожному переезду на протяжении не менее 20 м перед горизонтальной площадкой должен быть не более 30 промилле.

В сложных условиях (горные районы, улицы и др.) профиль автомобильной дороги на подходах к железнодорожному переезду может быть индивидуальным, согласованным с Госавтоинспекцией МВД ДНР и дорожно-эксплуатационными организациями или другими владельцами автомобильных дорог (улиц).

3.1.3. На железнодорожных переездах, расположенных на главных железнодорожных путях, водителям транспортных средств должна быть обеспечена видимость поезда на расстоянии 50 м от крайнего железнодорожного рельса, приближающегося с любой стороны за 400 м от железнодорожного переезда.

Для железнодорожного подвижного состава удовлетворительной является видимость, при которой машинисту приближающегося тягового железнодорожного подвижного состава обеспечивается видимость середины железнодорожного переезда на расстоянии 1000 м.

При неудовлетворительных условиях видимости для водителей транспортных средств или машинистов тягового железнодорожного подвижного состава перед железнодорожными переездами без дежурного работника устанавливаются дополнительные сигнальные и соответствующие дорожные знаки. В случае отсутствия капитальных строений в зоне железнодорожного переезда видимость должна быть восстановлена в срок, не превышающий 10 суток с момента выявления.

3.1.4. Проезжая часть железнодорожного переезда состоит из настила и подходов. Ширина проезжей части железнодорожного переезда должна соответствовать ширине проезжей части автомобильной дороги, и быть не менее 6 м.

3.1.5. Настил на железнодорожных переездах монтируют железобетонной, деревянной, резино-кордовой и другой конструкции, которая определяется согласованным в установленном порядке проектом.

Железнодорожные пути под настилом могут укладываться как на деревянных, так и железобетонных шпалах. С наружной стороны колеи настил

монтируется в одном уровне с верхом головки рельса, а в середине колеи настил должен быть выше на 40 мм от уровня головки рельса.

В середине железнодорожного пути переездные настилы должны быть защищены отбойными устройствами (брусьями). Схема установки отбойного устройства приведена на рисунке 1 приложения 4.

Настилы из резино-кордового покрытия монтируют на одном уровне с головками рельсов, при этом проезд гусеничных транспортных средств через железнодорожный переезд без принятия мер по предупреждению нарушения работы рельсовых цепей не допускается.

3.1.6. При проведении капитального ремонта железнодорожных переездов переездные настилы деревянной конструкции должны заменяться на железобетонные, резино-кордовые или другие. На железнодорожных переездах I и II категорий предпочтение необходимо отдавать более прогрессивным типам настила.

3.1.7. На железнодорожных переездах с дежурным работником в середине каждой колеи устанавливаются приспособления для установки переносных сигналов остановки поезда (щита красного цвета и фонаря с красным огнем), а также устанавливается оборудование для определения нижней негабаритности в железнодорожном подвижном составе, которое размещается перед переездным настилом на деревянной шпале или между железобетонными шпалами. Схема установки оборудования для определения нижней негабаритности приведена на рисунке 2 приложения 4.

3.1.8. Для обеспечения беспрепятственного прохода реборд колес железнодорожного подвижного состава в пределах настила укладываются контррельсы, специальные брусья или другие приспособления, при этом ширина желоба должна быть в пределах 75-110 мм, глубина – не менее 45 мм.

3.1.9. На расстоянии не менее 2,5 м от крайнего рельса на обочине автомобильной дороги располагаются сигнальные ограждения (столбики) высотой 0,75-0,8 м, при этом расстояние от бровки земляного полотна и от края проезжей части до сигнального ограждения (столбиков) должно составлять соответственно не менее 0,35 м и не более 0,75 м, а расстояние между осями столбиков – 1,5 м.

Количество столбиков или иного ограждения зависит от высоты насыпи и определяется проектом.

В местах систематического массового прогона скота на железнодорожных переездах устанавливаются перила или ограды из железобетона, дерева или металла высотой 0,8-1,2 м, а к механизированным шлагбаумам подвешиваются заградительные сетки.

3.1.10. Железнодорожные переезды с интенсивностью пешеходного движения более 100 чел/час, а также железнодорожные переезды, расположенные в населенных пунктах, должны оборудоваться пешеходными

дорожками, тротуарами и звуковой сигнализацией, которая включается при подаче извещения о приближении к железнодорожному переезду железнодорожного подвижного состава, а выключается при отсутствии данного извещения. Порядок действий дежурного работника в случаях неисправностей звонков (сирен) на железнодорожном переезде указывается в Инструкции по техническому обслуживанию железнодорожного переезда.

3.1.11. На подходах к железнодорожным переездам со стороны железнодорожного пути оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда должны быть установлены постоянные предупредительные сигнальные знаки «С» о подаче машинистами тягового железнодорожного подвижного состава свистка, а со стороны автомобильной дороги на переездах без дежурного работника – дорожные знаки 1.29 «Однопутная железная дорога» или 1.30 «Многопутная железная дорога» и другие знаки, предусмотренные Правилами дорожного движения ДНР. При наличии на железнодорожном переезде переездной сигнализации, дорожные знаки 1.29, 1.30 устанавливаются на одной опоре со светофорами, а при ее отсутствии – на расстоянии 6-10 м от ближайшего рельса.

Сигнальные знаки «С» устанавливаются с правой стороны согласно направлению движения железнодорожного подвижного состава на расстоянии 500-1500 м, а на железнодорожных переездах, где движение железнодорожного подвижного состава осуществляется со скоростью более 120 км/ч, – на расстоянии 800-1500 м от железнодорожных переездов.

Перед железнодорожными переездами без дежурного работника с неудовлетворительными условиями видимости, кроме того, должны устанавливаться дополнительные сигнальные знаки «С» на расстоянии 250 м от железнодорожного переезда (на перегонах, где осуществляется движение железнодорожного подвижного состава со скоростью более 120 км/ч, – на расстоянии – 400 м).

3.1.12. При неудовлетворительной видимости приближающегося железнодорожного подвижного состава к нерегулируемым железнодорожным переездам со стороны автомобильной дороги устанавливается дорожный знак 2.2 «Движение без остановки запрещено», в остальных случаях установка данного знака не допускается. Необходимость установки знака определяется Госавтоинспекцией МВД ДНР, дорожно-эксплуатационной организацией, оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда. Установку осуществляет оператор инфраструктуры или иной владелец железнодорожного переезда.

3.1.13. На электрифицированных участках с обеих сторон железнодорожного переезда должны быть установлены дорожные знаки 3.18 «Движение транспортных средств, высота которых превышает ... м, запрещено» с цифрой на знаке «4,5 м» на расстоянии не менее 5 м от шлагбаумов, а при их отсутствии – не менее 14 м от крайнего железнодорожного

рельса. Знаки устанавливаются оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда.

3.1.14. На подходах к железнодорожным переездам со стороны автомобильных дорог в соответствии с Правилами дорожного движения ДНР на расстоянии 150-300 м, а в населенных пунктах – на расстоянии 50-100 м от крайнего рельса балансодержателем автомобильной дороги устанавливаются дорожные знаки 1.27 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом», 1.28 «Железнодорожный переезд без шлагбаума».

3.1.15. Брусья автоматических и полуавтоматических шлагбаумов, а также электрошлагбаумов должны быть снабжены световозвращающими устройствами красного цвета либо окрашены световозвращающей краской и иметь стандартную длину 4, 6 или 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, перекрывающих всю ширину проезжей части.

3.1.16. По решению первого руководителя оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда на переездах, оборудованных автоматической светофорной сигнализацией с автоматическими (полуавтоматическими) шлагбаумами, могут устанавливаться дополнительные автоматические (полуавтоматические) шлагбаумы, которые вместе с основными полностью перекрывают проезжую часть автомобильной дороги в обоих направлениях движения транспортных средств. Примеры установки дополнительных шлагбаумов приведены в приложении 5.

3.1.17. Открытие автобусного движения через железнодорожные переезды на участках со скоростью движения поездов свыше 140 км/ч допускается при условии наличия на железнодорожных переездах устройств, которые делают невозможным выезд транспортных средств на железнодорожный переезд после срабатывания переездной сигнализации.

Дополнительные автоматические (полуавтоматические) шлагбаумы устанавливаются на одной оси с основными (с левой стороны автомобильной дороги по направлению движения транспортных средств), совместно с основными шлагбаумами должны обеспечивать полное перекрытие проезжей части автомобильной дороги (улицы). При опущенных брусьях обоих шлагбаумов участок проезжей части автомобильной дороги, который не подлежит перекрытию, должен быть не более 1,0 м.

При полном перекрытии проезжей части допускается смещение дополнительных шлагбаумов относительно оси основных шлагбаумов не более 0,5 м.

Дополнительные шлагбаумы не оборудуются переездными светофорами.

3.1.18. При строительстве новых и реконструкции действующих железнодорожных линий или переездов, в случае необходимости, возможна установка заградительных барьерных устройств, которые должны вместе со шлагбаумами перекрывать проезжую часть автомобильной дороги.

Порядок работы дополнительных шлагбаумов и заградительных барьерных установок, а также действия дежурного работника, который оборудован данными устройствами, определяются Инструкцией по техническому обслуживанию железнодорожного переезда.

3.1.19. Механизированные шлагбаумы должны перекрывать всю проезжую часть и иметь сигнальные фонари, которые включаются в темное время суток, а также днем при плохой видимости (туман, метель и другие неблагоприятные погодные условия). Фонари, установленные на заградительных брусках механизированных шлагбаумов, должны сигнализировать в сторону автомобильной дороги: при закрытом положении шлагбаума – красным огнем, при открытом – прозрачно-белым, а в сторону железнодорожного пути – контрольным прозрачно-белым как при открытом, так и при закрытом положении шлагбаумов.

Шлагбаумы устанавливаются с правой стороны согласно направлению движения транспортных средств на обочине автомобильной дороги на расстоянии не менее 0,35 м от бровки земляного полотна, а расстояние от края проезжей части до внутренней поверхности стойки (опоры) шлагбаума должно составлять не менее 0,75 м. Высота шлагбаума должна быть 1,0-1,25 м от поверхности проезжей части автомобильной дороги до оси шлагбаума. Механизированные шлагбаумы устанавливаются на расстоянии не менее 8,5 м и не более 14 м от крайнего рельса.

3.1.20. Переездные светофоры с автоматическими (полуавтоматическими) и электрическими шлагбаумами при длине бруса шлагбаума до 4 м устанавливаются на расстоянии не менее 6 м, а при длине бруса шлагбаума 6 м и 8 м – соответственно на расстоянии не менее 8 м и 10 м от крайнего рельса. При установке переездного светофора и шлагбаума на разных основах, шлагбаумы устанавливаются за светофором на обочине автомобильной дороги.

При отсутствии шлагбаумов переездные светофоры должны устанавливаться на расстоянии не менее 6 м от крайнего рельса.

3.1.21. Для ограждения железнодорожного переезда во время проведения ремонта железнодорожного пути, сооружений и устройств должны использоваться запасные шлагбаумы ручного действия, которые устанавливаются на расстоянии не менее 1 м от основных шлагбаумов в сторону автомобильной дороги и перегораживают полностью проезжую часть автомобильной дороги. Запасные шлагбаумы должны иметь приспособления для закрепления их в открытом и закрытом положении, а также подвешивания сигнальных фонарей.

На заградительных брусках шлагбаумов (основных, дополнительных и запасных) должны быть установлены сигнальные световозвращающими

элементы и нанесены полосы красного и белого цвета, которые чередуются. В случае нанесения полос световозвращающей краской, разрешается световозвращающие элементы не устанавливать. Ширина полос – 500-600 мм. Конец заградительного бруса должен иметь красную полосу шириной 250-300 мм.

3.1.22. Нормальное положение автоматических (полуавтоматических) шлагбаумов – открытое, электрических шлагбаумов и механизированных шлагбаумов – закрытое. В отдельных случаях на железнодорожных переездах с интенсивным движением транспортных средств, а также на железнодорожных переездах, переданных в обслуживание работникам других служб нормальное положение электрических шлагбаумов и механизированных шлагбаумов может быть определено открытым.

При нормально закрытом положении шлагбаумов они открываются только для пропуска транспортных средств при отсутствии железнодорожного подвижного состава.

3.1.23. При двустороннем движении транспортных средств по оси проезжей части и между полосами попутного направления автомобильной дороги с усовершенствованным покрытием на протяжении 100 м от шлагбаумов, а там, где их нет, от крайнего рельса наносится горизонтальная разметка 1.1. Перед железнодорожными переездами на расстоянии не менее 10 м от крайнего рельса наносится разметка 1.12 (Стоп-линия) шириной 0,4 м.

3.1.24. На железнодорожных переездах, обслуживаемых дежурным работником, должны быть построены помещения для дежурных работников – здания переездных постов. Строительство переездных постов осуществляется с выходом из них в сторону железнодорожного пути или автомобильной дороги, пересекающей железнодорожный переезд. Выходы в сторону железнодорожного пути ограждаются перилами.

На железнодорожных переездах, расположенных за пределами жилой застройки, устанавливается металлическое ограждение рабочих мест дежурного работника на открытых верандах переездных постов.

3.1.25. Электрическим освещением должны обеспечиваться все железнодорожные переезды I и II категории, а также III и IV категории при наличии продольных линий электроснабжения или других постоянных источников электроснабжения. В необходимых случаях для осмотра проходящих поездов, железнодорожные переезды, обслуживаемые дежурным работником, оборудуются прожекторными установками. Перечень таких железнодорожных переездов утверждается распорядительным актом оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда.

Уровень освещенности в пределах железнодорожного переезда должен быть не менее:

- 1) для железнодорожных переездов I категории - 5 лк;
- 2) для железнодорожных переездов II категории - 3 лк;

3) для железнодорожных переездов III категории - 2 лк;

4) для железнодорожных переездов IV категории - 1 лк.

На железнодорожных переездах, расположенных в населенных пунктах, уровень освещенности должен быть не меньшим, чем предусмотрено ДСТУ-3587-97 «Безопасность дорожного движения. Автомобильные дороги, улицы и железнодорожные переезды. Требования к эксплуатационному состоянию». На строящихся автомобильных дорогах I и II категорий, или на которых проводится реконструкция, подходы к железнодорожному переезду должны быть освещены на расстоянии 100 м от крайнего рельса.

На переездных постах железнодорожных переездов с дежурным работником устанавливаются счетчики потребляемой электроэнергии.

Электроснабжение устройств переездной сигнализации и поездной радиосвязи на железнодорожном переезде должно обеспечиваться от двух независимых источников питания и соответствовать требованиям питания электроприемников I категории. С разрешения республиканского органа исполнительной власти, обеспечивающего формирование и реализацию государственной политики в сфере транспорта, по завершению переустройства электроснабжения в действующих устройствах переездной автоматики и связи допускается питание от одной высоковольтной линии СЦБ (ВЛ СЦБ) или линии продольного электроснабжения (ВЛ ПЭ).

На железнодорожных переездах как резервный источник питания должен предусматриваться аккумуляторный резерв.

3.1.26. Железнодорожные переезды, обслуживаемые дежурным работником, должны быть оборудованы поездной радиосвязью, прямой телефонной связью с дежурным ближайшей железнодорожной станции или постом, на участках с диспетчерской централизацией – с поездным диспетчером. Телефонная связь дополняется наружным звонком (ревуном).

3.2. Регулируемые железнодорожные переезды оборудуются устройствами автоматики в соответствии с требованиями к оборудованию железнодорожных переездов переездной сигнализацией, (приведены в приложении 1) и согласно типовым схемам.

3.2.1. Типы переездной сигнализации и шлагбаумов, устанавливаются проектами в соответствии с техническим заданием и с учетом требований настоящих Условий.

3.2.2. Длина участков приближения должна быть рассчитана, исходя из максимальной скорости движения железнодорожного подвижного состава, установленной на участке, и скорости движения транспортных средств 8 км/час с наибольшей длиной транспортного средства 24 м.

3.2.3. При разработке проектов переездной сигнализации расчетное время извещения о приближении поезда к железнодорожному переезду определяется в зависимости от длины железнодорожного переезда и должно быть не менее:

1) при автоматической светофорной сигнализации, в том числе с автоматическими (полуавтоматическими) шлагбаумами, если в участок

приближения к железнодорожному переезду входят импульсные (кодовые) рельсовые цепи постоянного или переменного тока – 32 сек, в иных случаях – 30 сек. При установке дополнительных автоматических (полуавтоматических) шлагбаумов добавляется гарантийное время 10 сек на их закрытие;

2) при оповестительной сигнализации с электрошлагбаумами – 40 сек.

3.2.4. Для обеспечения необходимого времени извещения допускается выдержка на открытие выходных и маневровых светофоров. Выдержка на открытие маневровых светофоров при наличии расчетного времени извещения не обязательна.

3.3. В первую очередь переездной сигнализацией должны оборудоваться:

1) переезды, через которые осуществляется автобусное движение;

2) переезды, расположенные на главных железнодорожных путях участков с интенсивным движением железнодорожного подвижного состава и транспортных средств;

3) переезды с высокими скоростями движения железнодорожного подвижного состава и неудовлетворительными условиями видимости.

3.4. На железнодорожных переездах, оборудованных автоматической переездной сигнализацией, оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда, по согласованию с Госавтоинспекцией МВД ДНР, может предусматриваться установка устройств видеонаблюдения проезжей части железнодорожного переезда и автомобильной дороги.

3.5. Светофоры переездной сигнализации устанавливаются с правой стороны по направлению движения транспортных средств. В отдельных случаях (условия видимости, интенсивность движения) на противоположной стороне автомобильной дороги могут устанавливаться дополнительные переездные светофоры, которые повторяют показания основных переездных светофоров.

3.5.1. На автомобильных дорогах перед железнодорожными переездами, оборудованными переездной сигнализацией, применяются светофоры с двумя горизонтально расположенными и попеременно мигающими красными огнями, имеющими следующие значения:

1) включены красные, попеременно мигающие сигналы (огни) – движение транспортных средств запрещено;

2) красные сигналы (огни) выключены – движение транспортных средств допускается только после того, как водитель убедится в отсутствии приближающегося к железнодорожному переезду железнодорожного подвижного состава.

3.5.2. На отдельных железнодорожных переездах, не обслуживаемых дежурным работником, расположенных на перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, может применяться светофорная сигнализация с

двумя красными и одним бело-лунным сигналами (огнями), имеющими следующие значения:

- 1) горит красный огонь, лунно-белый огонь не горит – движение транспортных средств запрещено;
- 2) горит лунно-белый мигающий огонь, красный не горит – движение транспортных средств разрешено, переездная сигнализация исправна;
- 3) красный и лунно-белый огонь не горит – переездная сигнализация отключена или неисправна – движение транспортных средств разрешено только после того, как водитель убедится, что к железнодорожному переезду не приближается железнодорожный подвижной состав.

3.6. При светофорной сигнализации на железнодорожных переездах, где не могут быть реализованы технические решения по оборудованию их автоматической светофорной сигнализацией, должны устанавливаться специальные светофоры в сторону железнодорожного транспорта, сигнализирующие красным и лунно-белым сигналом (огнем). В этих случаях включение на специальном светофоре разрешающего лунно-белого сигнала (огня) железнодорожному подвижному составу для проследования железнодорожного переезда возможно лишь после включения красных сигналов (огней) на переездных светофорах. Указанная зависимость осуществляется автоматически при возможности устройства укороченного участка приближения или при нажатии кнопки на щитке переездной сигнализации.

3.7. В случае отключения сигнализации или ее неисправности дежурному по ближайшей железнодорожной станции или поездному диспетчеру на участках с диспетчерской централизацией или другому ответственному работнику оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда должно автоматически подаваться извещение о неисправности переездной сигнализации.

3.8. Дежурный по железнодорожной станции (поездной диспетчер), получив информацию о неисправности устройств переездной сигнализации, должен сделать соответствующую запись в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (далее – журнал осмотра), уведомить дежурных соседних железнодорожных станций, и ответственных работников оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда.

3.8.1. Дежурный по железнодорожной станции (поездной диспетчер) по поездной радиосвязи незамедлительно передает сообщение локомотивным бригадам железнодорожного подвижного состава, следующих без остановок на отдельных пунктах в направлении железнодорожного переезда, о неисправности устройств переездной сигнализации на железнодорожном переезде и необходимости проследования его с особой бдительностью и установленной скоростью (для железнодорожных переездов без дежурного

работника – не более 25 км/ч и не более 40 км/ч – для переездов с дежурным работником).

3.8.2. Для железнодорожного подвижного состава, следующего с остановкой по железнодорожной станции, о неисправности переездной сигнализации выдаются письменные предупреждения или по поездной радиосвязи регистрируемые приказы дежурного по железнодорожной станции или поездного диспетчера на участках с диспетчерской централизацией.

3.9. Автоматическая светофорная сигнализация должна обеспечивать подачу сигнала остановки в сторону автомобильной дороги за время, необходимое для заблаговременного освобождения железнодорожного переезда транспортными средствами до подхода железнодорожного подвижного состава к железнодорожному переезду. Прекращение подачи сигнала остановки в сторону автомобильной дороги должно осуществляться после освобождения железнодорожного переезда железнодорожным подвижным составом.

При этом на железнодорожных переездах, расположенных на перегоне, красные мигающие огни на переездных светофорах и звуковая сигнализация для оповещения пешеходов включается, а лунно-белые мигающие огни (при их наличии) гаснут с момента подачи извещения при вступлении поезда на участок приближения. На железнодорожных переездах, в участки приближения которых входят станционные рельсовые цепи, уведомление подается во время вступления поезда на участок приближения или при открытии светофора на разрешающее показание поезду и замыкании маршрута через железнодорожный переезд или при нажатии специальной кнопки дежурным по железнодорожной станции.

Выключение красных мигающих огней и включение лунно-белых мигающих огней (при их наличии) происходит после освобождения железнодорожного переезда железнодорожным подвижным составом.

3.9.1. При движении железнодорожного подвижного состава в направлении, что не соответствует направлению, определенному схемой смены направления на однопутных участках, а также по неправильному пути на двухпутных и многопутных участках, оборудованных для движения в одном направлении, выключение красных мигающих огней и включение лунно-белых мигающих огней (при их наличии) на переездных светофорах происходит после освобождения железнодорожным подвижным составом участков приближения, расположенных за железнодорожным переездом по направлению движения железнодорожного подвижного состава.

3.9.2. На железнодорожных переездах, оборудованных автоматической светофорной сигнализацией с автоматическими (полуавтоматическими) шлагбаумами, красные мигающие огни на переездных светофорах включаются аналогично, как на железнодорожных переездах с автоматической светофорной сигнализацией. Через время, определенное расчетом, брусья шлагбаумов

опускаются в горизонтальное положение. При полном освобождении железнодорожным подвижным составом железнодорожного переезда заградительные брусья автоматических шлагбаумов поднимаются, после чего красные огни на переездных светофорах выключаются. Открытие полуавтоматических шлагбаумов и выключение мигающих красных огней на переездных светофорах производится дежурным работником нажатием кнопки «Открытие-поддержание бруса шлагбаума» после освобождения железнодорожного переезда железнодорожным подвижным составом.

3.9.3. При оповестительной сигнализации с электрическими шлагбаумами включение красных мигающих огней переездных светофоров и закрытие электрошлагбаумов осуществляется дежурным работником нажатием кнопки на щитке железнодорожного переезда после получения сигнала оповестительной сигнализации.

Открытие электрошлагбаумов и выключение красных мигающих огней светофоров осуществляется после проследования железнодорожным подвижным составом железнодорожного переезда возвращением дежурным работником кнопки в исходное положение.

3.9.4. При светофорной сигнализации для ограждения железнодорожного переезда со стороны железнодорожного пути устанавливаются маневровые светофоры с красными и лунно-белыми сигнальными огнями, управление которыми осуществляется составителями поездов или локомотивными бригадами, дежурным работником, или автоматически, при вступлении железнодорожного подвижного состава на короткую рельсовую цепь, которая располагается в районе железнодорожного переезда и длина которой должна быть достаточной для обеспечения извещения на железнодорожный переезд при остановке подвижного состава перед маневровым светофором, ограждающим железнодорожный переезд.

3.9.5. На железнодорожных переездах, не оборудованных короткими рельсовыми цепями, управление маневровыми светофорами на железнодорожных переездах без дежурного работника осуществляется со щитков управления, установленных на мачтах маневровых светофоров или на отдельной колонке, а на железнодорожных переездах с дежурным работником – со щитка, установленного на здании переездного поста. При нажатии на щитке кнопки соответствующего маневрового светофора на переездных светофорах включаются красные мигающие огни, а лунно-белые огни (при их наличии) гаснут, на железнодорожных переездах с дежурным работником через расчетное время происходит перевод брусьев шлагбаумов в закрытое положение. Маневровый светофор открывается на разрешающее показание с выдержкой времени, которое определяется расчетом в зависимости от длины железнодорожного переезда. Выключение красных огней и включение лунно-белых огней на переездных светофорах, а также открытие шлагбаумов возможно только после включения красного огня на маневровых светофорах.

3.9.6. При оборудовании железнодорожного переезда короткой рельсовой цепью красные мигающие огни на переездных светофорах включаются, а лунно-белые огни (при их наличии) гаснут автоматически при занятии железнодорожным подвижным составом короткой рельсовой цепи, на железнодорожных переездах с дежурным работником через расчетное время происходит автоматический перевод брусьев шлагбаумов в закрытое положение. Маневровые светофоры открываются на разрешающее показание с выдержкой времени, которая определяется расчетом в зависимости от длины железнодорожного переезда. Выключение красных огней и включение лунно-белых огней на переездных светофорах, а также открытие шлагбаумов осуществляется после освобождения рельсовой цепи и включения красного огня на маневровых светофорах.

3.9.7. Железнодорожные переезды, расположенные на пересечении приемо-отправочных железнодорожных путей, должны обслуживаться дежурным работником и оборудоваться автоматической светофорной сигнализацией с полуавтоматическими шлагбаумами. Такие железнодорожные переезды ограждаются со стороны железнодорожного пути маневровыми светофорами с сигнальными показаниями: лунно-белый, синий и красный огни.

3.10. Безопасность движения на железнодорожных переездах при возвращении с перегона и различных передвижениях хозяйственных, восстановительных и других поездов должна обеспечиваться в соответствии с пунктом 4.29 настоящих Условий.

3.11. На железнодорожных переездах, расположенных на железнодорожных станциях и перегонах, в участки приближения которых входят станционные рельсовые цепи, оповещение о закрытии железнодорожных переездов перед приемом или отправлением железнодорожного подвижного состава, или выполнением маневровых передвижений при запрещающем сигнале светофора, осуществляется дежурным по железнодорожной станции (на участках с диспетчерским управлением – поездным диспетчером) нажатием кнопки «Закрытие переезда». После фактического проследования железнодорожного подвижного состава за железнодорожный переезд дежурный по железнодорожной станции, поездной диспетчер возвращает кнопку в исходное положение. При этом машинист при подходе железнодорожного подвижного состава к железнодорожному переезду, расположенному на железнодорожной станции, обязан следовать с особой бдительностью со скоростью не более 20 км/час и готовностью остановиться, в случае наличия препятствия для дальнейшего движения. При расположении таких железнодорожных переездов на участках удаления от станции скорость их прохождения ведущим локомотивом должна быть не более 25 км/час. После прохождения через железнодорожный переезд машинист ведущего локомотива имеет право повысить скорость движения до установленной для данного перегона. Перечень таких железнодорожных переездов устанавливается

распорядительным актом первого руководителя оператора инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда.

Дежурный по железнодорожной станции должен подавать извещение на железнодорожный переезд, включать сигнализацию, извещать дежурного работника об отправлении железнодорожного подвижного состава по телефону или другим способом, который определяется Инструкцией по техническому обслуживанию железнодорожного переезда.

3.12. Кнопки «Поддержание бруса шлагбаума» и «Открытие-поддержание бруса шлагбаума» предназначены для задержания в необходимых случаях дежурным работником закрытия соответственно автоматических и полуавтоматических шлагбаумов до полного проезда под брусом транспортного средства и предотвращения повреждения бруса. При этом время поддержания шлагбаума дежурным работником не должно превышать 5-10 сек.

На железнодорожных переездах, оборудованных полуавтоматическими шлагбаумами, кнопка «Поддержание бруса шлагбаума» используется также для открытия шлагбаума: после проследования железнодорожного подвижного состава через железнодорожный переезд и освобождения участка приближения дежурный работник, нажимая на кнопку «Поддержание бруса шлагбаума», переводит шлагбаум в открытое положение.

3.13. Железнодорожные переезды с дежурным работником оборудуются заградительной сигнализацией. Со стороны железнодорожных путей данные железнодорожные переезды должны ограждаться с обеих сторон заградительными светофорами, которые устанавливаются на расстоянии 15-100 м от ближнего края железнодорожного переезда.

3.14. Как заградительные светофоры допускается использовать станционные светофоры (входные, выходные, маршрутные, маневровые), а в действующих устройствах автоблокировки также проходные и предвходные светофоры, расположенные на расстоянии не более 800 м и не менее 15 м от края переездного настила, при условии видимости железнодорожного переезда локомотивной бригадой с места установки светофора и оборудования его необходимыми зависимостями.

При новом строительстве и модернизации действующих железнодорожных переездов использование проходных или предвходных светофоров как заградительных не допускается.

3.15. Заградительные светофоры устанавливаются на однопутных участках с обеих сторон от железнодорожного переезда, а на двухпутных и многопутных участках:

- 1) по правильному пути;
- 2) по неправильному пути на участках, оборудованных постоянно действующими устройствами двухсторонней автоблокировки.

3.16. Заградительные светофоры могут устанавливаться на железнодорожных переездах без дежурного работника, на участках с диспетчерской централизацией, расположенных на железнодорожных станциях (кроме приемо-отправочных путей), а также на участках удаления от них на расстоянии от входного светофора, которое не обеспечивает расчетное время извещения на железнодорожный переезд в случае движения со скоростью 20 км/час, при закрытых станционных светофорах. До подачи извещения на закрытие железнодорожного переезда на таких заградительных светофорах красные огни горят постоянно. Выключение огней должно осуществляться при установке маршрута приема или отправления поезда, или выполнении маневровых перемещений через железнодорожный переезд.

В случае движения поезда при запрещающем сигнале станционного светофора извещение на закрытие железнодорожного переезда подается от нажатия кнопки закрытия железнодорожного переезда на пульте дежурного по железнодорожной станции (поездного диспетчера) или при вступлении железнодорожного подвижного состава на перегон, а выключение заградительного светофора должно осуществляться после выдержки времени, необходимого для заблаговременного освобождения железнодорожного переезда транспортными средствами.

3.17. В обоснованных случаях на железнодорожных переездах двухпутных участков, оборудованных автоматической светофорной сигнализацией с лунно-белым мигающим огнем и устройствами извещения только железнодорожного подвижного состава, следующего по правильному пути, могут устанавливаться заградительные светофоры для железнодорожного подвижного состава, который движется по неправильному пути. Красные огни на таких заградительных светофорах должны гореть постоянно.

Перечень вышеуказанных железнодорожных переездов и порядок их проследования устанавливается первым руководителем оператора инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда.

3.18. На участках с автоматической блокировкой одновременно с включением красных огней заградительных светофоров должны включаться красные огни на ближайших к железнодорожному переезду проходных светофорах автоблокировки и выключаться кодирование рельсовых цепей перед заградительными светофорами (перед железнодорожным переездом). На участках с полуавтоматической блокировкой при включении красных огней заградительных светофоров на железнодорожном переезде, расположенном на участках приближения к станции, на входных светофорах должны включаться красные огни, а на участках приближения к станции включаться кодирование кодом «красно-желтый».

3.19. Установка заградительных светофоров для движения железнодорожного подвижного состава по неправильному пути допускается с левой стороны железнодорожного пути.

3.20. Первым руководителем оператора инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда для железнодорожных переездов, расположенных на перегонах двухпутных участков и оборудованных заградительной сигнализацией для движения железнодорожного подвижного состава только по правильному пути, устанавливается порядок, при котором запрещающий сигнал заградительных светофоров для движения по правильному пути является сигналом остановки также для железнодорожного подвижного состава, следующего по неправильному пути.

3.21. Если видимость заградительного светофора на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой, не обеспечивается, перед ним устанавливается предупредительный светофор, который имеет такую же форму, как и заградительный, и подающий сигнал желтым огнем при красном огне основного светофора и не горит при выключенном огне основного светофора.

3.22. Щитки управления автоматическими (полуавтоматическими) и электрическими шлагбаумами устанавливаются на железнодорожных переездах снаружи здания переездного поста, в месте удовлетворительной видимости железнодорожного пути и автомобильной дороги.

На железнодорожных переездах с автоматическими шлагбаумами на щитке размещаются кнопки:

«Закрытие шлагбаумов» с фиксацией положения, непломбируемая;

«Аварийное открытие шлагбаумов» без фиксации положения, пломбируемая;

«Поддержание бруса шлагбаума» без фиксации положения, непломбируемая;

«Включение заградительной сигнализации» с фиксацией положения, пломбируемая.

На щитке располагаются лампы (светодиоды) контроля включения заградительных светофоров, контроля свободности и занятости участков приближения к железнодорожному переезду отдельно четного и нечетного направления. При этом лампа белого (светодиод зеленого) цвета сигнализирует о свободности участков, лампа (светодиод) красного цвета о занятости.

На железнодорожных переездах с полуавтоматическими шлагбаумами на щитке размещаются кнопки:

«Закрытие шлагбаумов» с фиксацией положения, непломбируемая;

«Аварийное открытие шлагбаумов» без фиксации положения, пломбируемая;

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

«Включение заградительной сигнализации» с фиксацией положения, пломбируемая.

На щитке расположены такие же контрольные лампы (светодиоды), как и на щитке железнодорожного переезда с автоматическими шлагбаумами.

3.23. На железнодорожных переездах с электрошлагбаумами устанавливаются щитки управления, аналогичные щиткам управления с полуавтоматическими шлагбаумами. Закрытие и открытие электрошлагбаумов выполняется непломбируемой кнопкой «Закрытие шлагбаумов» с фиксацией положения. При не нажатом положении кнопки электрошлагбаумы открыты, при нажатом – закрыты.

Кроме вышеуказанных кнопок и ламп (светодиодов), на щитках, в зависимости от оборудования железнодорожных переездов, могут быть и другие кнопки и лампы (светодиоды), назначение и порядок пользования которыми должен быть указан в Инструкции по техническому обслуживанию железнодорожного переезда.

3.24. В двухэтажных зданиях переездного поста на наружной стене первого этажа или на отдельной стойке может устанавливаться дублирующий щиток управления, на котором размещается кнопка для включения заградительной сигнализации.

3.25. Железнодорожные переезды, на которых устанавливается временное дежурство, должны быть оборудованы механическими или горизонтально-поворотными шлагбаумами, а также обеспечены телефонной связью. На данных переездах устанавливаются временные служебные помещения для хранения сигналов, инструмента, инвентаря, необходимой документации. При необходимости дежурства на железнодорожном переезде в темное время суток, железнодорожный переезд оборудуется электрическим освещением.

3.26. В случае неудовлетворительного содержания железнодорожного переезда, автомобильной дороги или улицы на подходах к железнодорожному переезду, чем создается угроза безопасности дорожного движения, соответствующие должностные лица оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда и Госавтоинспекции МВД ДНР должны оперативно внести изменения в организацию дорожного движения, а при необходимости, до устранения недостатков, запретить движение транспортных средств через железнодорожный переезд.

IV. Организация работы и обязанности дежурного работника

4.1. При назначении на должность дежурного работника должен соблюдаться порядок, установленный правилами технической эксплуатации железнодорожного транспорта, при этом стаж работы, связанный с движением поездов, должен быть не менее 3 месяцев. Кроме того, работник, который назначается на данную должность, должен пройти предварительный медосмотр, обучение и проверку знаний по вопросам охраны труда.

4.2. Работник, обслуживающий железнодорожный переезд, должен быть одет в спецодежду, спецобувь, сигнальный жилет и иметь при себе:

1) одну коробку петард (6 штук) для ограждения возникшего препятствия для движения;

2) сигнальный рожок для подачи звуковых сигналов работникам организаций железнодорожного транспорта;

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

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

В здании переездного поста должны быть:

1) график дежурств по железнодорожному переезду;

2) настоящие Условия;

3) инструкция по техническому обслуживанию данного железнодорожного переезда;

4) Правила дорожного движения ДНР;

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

6) книга приема и сдачи дежурств, осмотра устройств и инструктажа дежурных работников на железнодорожном переезде (далее – книга дежурств);

7) журнал нарушений правил проезда через железнодорожный переезд;

8) настенные часы, аптечка, мебель, хозяйственный инвентарь;

9) жезл регулировщика;

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

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

12) один запасной переносной красный щит и один запасной сигнальный фонарь;

13) один комплект сигнальных флажков;

14) коробка петард (6 штук) на двухпутных участках и не менее двух коробок (12 штук) на участках с тремя и более железнодорожными путями;

15) опись пломбируемых устройств.

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

4.3. Инструкции по техническому обслуживанию железнодорожных переездов составляется и утверждается оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда при согласовании с Госавтоинспекцией МВД ДНР.

В инструкциях отражаются следующие вопросы:

1) технические характеристики железнодорожного переезда; классификация железнодорожного переезда, тип переездной сигнализации,

нормальное положение шлагбаумов, длина железнодорожного переезда, время извещения, длина участков приближения;

2) устройства переездной автоматики: сигнализация для железнодорожного подвижного состава, транспортных средств и пешеходов, назначение кнопок и индикации на щитке управления;

3) порядок пользования устройствами переездной автоматики: в том числе действия дежурного работника при использовании кнопки «Аварийное открытие шлагбаумов», «Поддержание бруса шлагбаума» и другие;

4) порядок пользования телефонной связью и поездной радиосвязью;

5) порядок действий дежурного работника в отдельных случаях: пропуска скоростных пассажирских поездов; движения поездов в направлении, которое не соответствует направлению, определенному схемой смены направления движения на однопутных участках и по неправильному пути на двухпутных и многопутных участках; выполнения путевых-ремонтных работ на участке приближения к железнодорожному переезду; в случае возникновения опасности для движения, возникшей на железнодорожном переезде; прохождении специального самоходного подвижного состава на перегонах и станциях;

6) порядок действий дежурного работника при возникновении неисправностей устройств переездной автоматики;

7) порядок действий дежурного работника при дорожно-транспортных происшествиях;

8) порядок встречи и осмотра поездов;

9) требования к дежурному работнику по выполнению путевых работ в установленных пределах железнодорожного переезда. Действия дежурного работника в сложных погодных условиях;

10) порядок действий дежурного работника в случаях обрыва проводов контактной сети;

11) порядок пользования прожекторной установкой;

12) порядок приема и сдачи дежурств.

Также в Инструкции по техническому обслуживанию железнодорожного переезда должны отражаться иные вопросы, характерные для данного железнодорожного переезда.

Инструкция по техническому обслуживанию железнодорожного переезда должна пересматриваться при изменении условий работы железнодорожного переезда, но не реже одного раза в 5 лет.

4.4. Дежурный работник, который заступает на дежурство, обязан провести проверку:

1) состояния железнодорожного пути в пределах 50 м от железнодорожного переезда в обе стороны;

2) состояния оборудования железнодорожного переезда и всех его устройств;

3) наличия пломб у пломбируемых устройств;

4) наличия и состояния ручных сигналов, петард, инструмента и инвентаря.

Кроме того, дежурный работник, который заступает в смену, и дежурный работник, который сдает смену, выполняют совместную проверку работы переездной сигнализации, автоматических (полуавтоматических), электрических шлагбаумов и других устройств, а также проверяют наличие дорожных знаков со стороны автомобильной дороги.

4.5. Обо всех выявленных замечаниях, неисправностях шлагбаумов, переездной и заградительной сигнализации, телефонной (радио) связи, а также об устранении неисправностей делаются записи в книге дежурств, с обязательным указанием времени выявленной неисправности. При наличии автоматики следует внести запись «Автоматика и связь исправные» или «Автоматика и связь неисправные».

4.6. Если выявленную неисправность, которая угрожает безопасности движения, нельзя немедленно устранить своими силами, дежурный по железнодорожному переезду обязан оградить опасное место сигналами остановки и незамедлительно известить об этом дежурного по железнодорожной станции (поездного диспетчера), дорожного мастера или бригадира пути оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда.

4.7. При любой неисправности переездной и заградительной сигнализации и шлагбаумов, а также телефонной (радио) связи дежурный работник обязан немедленно сообщить дежурным ближайших железнодорожных станций (поездному диспетчеру), и прочим ответственным работникам, в порядке, определенном оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда.

4.8. До устранения неисправности и отметки об устранении ответственным работником оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда в книге дежурств, на железнодорожном переезде пользоваться неисправными устройствами запрещается.

4.9. Книга дежурств должна проверяться во время проверок железнодорожного переезда должностными лицами, которым предоставлено право проверок. О результатах проверки и выданных распоряжениях должны быть сделаны соответствующие записи.

После устранения каждой неисправности и выполнения данных распоряжений дежурным работником должна быть сделана соответствующая запись в указанной Книге.

4.10. Во время дежурства дежурный работник обязан:

- 1) своевременно открывать, закрывать шлагбаумы и подавать установленные сигналы;
- 2) следить за состоянием железнодорожного подвижного состава, проходящего через железнодорожный переезд;

3) в случае обнаружения неисправности, угрожающей безопасности движения или жизни людей, принять меры к остановке железнодорожного подвижного состава, а если отсутствует сигнал, обозначающий хвостовой вагон поезда, доложить об этом дежурному по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской сигнализацией – поезвному диспетчеру;

4) перед пропуском пассажирского поезда со скоростью до 140 км/час действовать в соответствии с Инструкцией по техническому обслуживанию железнодорожного переезда;

5) при пропуске железнодорожного подвижного состава прекращать движение транспортных средств через железнодорожный переезд и закрывать шлагбаумы;

6) прекращать прогон скота через железнодорожный переезд до прохождения железнодорожного подвижного состава не менее чем за 10 мин;

7) немедленно ограждать сигналами остановки место повреждения железнодорожного пути, угрожающее безопасному движению железнодорожного подвижного состава, и сообщать об этом дежурному по железнодорожной станции (поезвному диспетчеру);

8) запрещать остановку транспортных средств и других самоходных машин и механизмов, людей и скота на железнодорожном переезде;

9) очищать желоба контррельс для свободного прохода по ним реборд колес и содержать всю площадь железнодорожного переезда в пределах его границ в постоянной чистоте;

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

11) своевременно включать и выключать наружное освещение и прожекторные установки, об их неисправностях извещать по телефону дежурного по железнодорожной станции (поездного диспетчера), который должен сообщить об этом ответственному работнику оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда;

12) закреплять болты, противоугоны, очищать железнодорожный путь от снега и травы, убирать с железнодорожного пути посторонние предметы, оправлять балластную призму и осматривать железнодорожный путь протяженностью 50 м в каждую сторону от железнодорожного переезда, за исключением железнодорожных переездов с особо интенсивным движением, перечень которых устанавливается оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда.

Выполнять работы на железнодорожном пути и переезде разрешается только при закрытых шлагбаумах в свободное от движения поездов время в соответствии с порядком, установленным согласно Инструкции по техническому обслуживанию переезда.

4.11. При приближении поезда дежурный работник должен находиться на открытой веранде здания переездного поста или на железнодорожном переезде. Он может заходить в помещение переездного поста после освобождения

железнодорожного переезда железнодорожным подвижным составом, а также убедившись в отсутствии приближающегося железнодорожного подвижного состава к железнодорожному переезду, при этом неавтоматические шлагбаумы должны быть закрыты.

Дежурным работникам запрещается уходить с поста или поручать временное обслуживание железнодорожного переезда другим лицам.

4.12. При приближении железнодорожного подвижного состава дежурный работник после закрытия шлагбаумов обязан проверить свободу железнодорожного пути на железнодорожном переезде с обеих сторон, и отойти от железнодорожного пути, когда приближающийся железнодорожный подвижной состав находится от дежурного работника на расстоянии не менее 400 м.

Встречая железнодорожный подвижной состав дежурному работнику необходимо стоять лицом к железнодорожному пути с полуоборотом головы навстречу движению поезда на открытой или застекленной веранде здания переездного поста или на железнодорожном переезде, на расстоянии не ближе 2 м от крайнего рельса, а при пропуске поезда, следующего со скоростью более 120 км/ч, - на расстоянии не ближе 4 м от крайнего рельса, обязательно со стороны размещения здания переездного поста, и подавать сигнал духовым рожком (один длинный звук при приближении нечетного поезда и два длинных при приближении четного поезда), подавать сигнал при свободном железнодорожном пути: днем – свернутый желтый флаг, ночью – прозрачно-белый огонь ручного фонаря; если нужно уменьшить скорость движения поезда: днем – развернутый желтый флаг; ночью на перегонах – медленное движение вверх-вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем, на железнодорожных станциях – ручного фонаря с желтым огнем; при отсутствии такого фонаря – медленным движением вверх-вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем.

4.13. При встрече железнодорожного подвижного состава, дежурный работник должен внимательно осматривать подвижной состав, ночью используя прожекторные установки, в случае их наличия.

После прохода железнодорожного подвижного состава дежурный работник должен, не выходя на железнодорожные пути, убедиться, что вслед или по соседнему железнодорожному пути не следует другой железнодорожный подвижной состав, после чего открыть неавтоматические шлагбаумы и пропускать через железнодорожный переезд транспортные средства.

После прохода путевого вагончика, дефектоскопной, путеизмерительной тележки или съемной дрезины дежурный работник должен заменить желтый свернутый флаг красным развернутым флагом и держать его до того времени, пока не появится сигналист, ограждающий вагончик или тележку сзади, или пока подвижная единица не проследует железнодорожный переезд и не удалится от него на 200-250 м.

4.14. При проходе железнодорожного подвижного состава дежурный работник должен подавать сигнал остановки в следующих случаях:

1) если в проходящем железнодорожном подвижном составе будет замечена неисправность, угрожающая безопасности движения: колеса, идущие «юзом» или издаются сильные удары из-за ползунов, пожар, признак нагрева букс, угроза падения человека или груза с железнодорожного подвижного состава и тому подобное. После проследования железнодорожного подвижного состава, в котором была обнаружена колесная пара, идущая «юзом» или имеющая ползуны, дежурный работник обязан незамедлительно сообщить об этом дежурному по железнодорожной станции (поездному диспетчеру), ответственному работнику оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда и произвести сплошной осмотр железнодорожного пути в пределах обслуживаемого им участка;

2) если железнодорожный подвижной состав, следующий по неправильному пути двухпутного участка, не имеет установленных на этот случай сигналов;

3) если будет замечено, что один железнодорожный подвижной состав движется навстречу другому по одному и тому же пути или один железнодорожный подвижной состав настигает другой (сигнал остановки в последнем случае подается только железнодорожному подвижному составу, который догоняет);

3) если с железнодорожного подвижного состава или с железнодорожного пути подаются машинисту сигналы остановки, а железнодорожный подвижной состав продолжает движение;

4) при возникновении возгорания в полосе отвода железнодорожного транспорта, что угрожает безопасности движения;

5) в других случаях, угрожающих безопасности движения и жизни людей.

О выявленных неисправностях в железнодорожном подвижном составе дежурный работник должен сообщить машинисту данного железнодорожного подвижного состава, а также по телефону (радиосвязи) дежурному по железнодорожной станции (поездному диспетчеру), сделать запись в книге дежурств.

4.15. На железнодорожных переездах, оборудованных полуавтоматическими шлагбаумами, их открытие возможно лишь после проследования железнодорожного подвижного состава через железнодорожный переезд и нажатия дежурным работником кнопки «Открытие - поддержание бруса шлагбаума» на щитке. Если при нажатии кнопки полуавтоматические шлагбаумы не переводятся в открытое положение, то прежде чем снять пломбу и воспользоваться кнопкой «Аварийное открытие шлагбаумов», дежурный работник должен убедиться в отсутствии на подходах к железнодорожному переезду подвижного состава, оформить запись в книге дежурств и немедленно сообщить об этом дежурному по железнодорожной станции (поездному диспетчеру) и по возможности ответственному работнику оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда.

После этого разрешается снять пломбу с кнопки «Аварийное открытие шлагбаумов» и нажать ее для перевода шлагбаумов в открытое положение. Кнопку «Аварийное открытие шлагбаумов» дежурный работник должен держать нажатой, пока транспортное средство или группа транспортных средств не проедет шлагбаум, и освободят проезжую часть железнодорожного переезда.

4.16. На железнодорожных переездах, где внедрены схемные решения, которые исключают длительное непрерывное нажатие дежурным работником кнопки «Аварийное открытие шлагбаумов» или требуют предварительного включения заградительной сигнализации при использовании кнопки «Аварийное открытие шлагбаумов», особенности действий дежурного работника определяются Инструкцией по техническому обслуживанию железнодорожного переезда.

На время нажатия кнопки «Аварийное открытие шлагбаумов» дежурный работник должен выключить светофорную и звуковую сигнализацию, принудительно открыть шлагбаум, и взять управление шлагбаумом на себя и действовать в соответствии с Инструкцией по техническому обслуживанию железнодорожного переезда.

После отпущения кнопки переездная сигнализация, шлагбаумы должны автоматически включаться и переводиться в закрытое положение.

При использовании кнопки «Аварийное открытие шлагбаумов» транспортные средства должны пропускаться небольшими группами.

4.17. Порядок информирования дежурного работника о движении поездов при неисправности устройств автоматики на железнодорожном переезде и во всех случаях при следовании специального самоходного подвижного состава, учитывая возможность не шунтирования ими рельсовых цепей, устанавливается оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда.

4.18. Если переездная сигнализация не действует, а автоматические (полуавтоматические) и электрические шлагбаумы не закрываются или не открываются, дежурный работник должен также нажатием кнопки «Закрытие шлагбаумов» включить переездную сигнализацию. Если после нажатия кнопки «Закрытие шлагбаумов» они не закрываются, то дежурный работник должен до устранения неисправности оградить железнодорожный переезд запасными шлагбаумами и при пропуске транспортных средств руководствоваться Инструкцией по техническому обслуживанию железнодорожного переезда.

4.19. Дежурный работник должен ограждать железнодорожный переезд запасными шлагбаумами и руководствоваться Инструкцией по техническому обслуживанию железнодорожного переезда, при пропуске транспортных средств, в случае когда:

1) не закрываются автоматические (полуавтоматические) шлагбаумы при нахождении железнодорожного подвижного состава на участке приближения к

железнодорожному переезду или не открываются автоматические шлагбаумы при освобождении участка приближения к железнодорожному переезду;

2) хотя бы один из автоматических, полуавтоматических шлагбаумов или электрических шлагбаумов не закрывается или не открывается при исправной работе сигнализации на светофорах и щитке управления;

3) отсутствует электроэнергия, не действует переездная сигнализация, не работают шлагбаумы;

4) не горят оба красных огня на одном из переездных светофоров или один красный огонь при его неудовлетворительной видимости со стороны автомобильной дороги;

5) отсутствует красный огонь на заградительном светофоре при нажатой кнопке «Включение заградительной сигнализации»;

б) произошло повреждение шлагбаума.

Во всех иных случаях, при неисправности переездной сигнализации, автоматических (полуавтоматических) и электрических шлагбаумов, повреждении оборудования для обнаружения нижней негабаритности железнодорожного подвижного состава дежурный работник должен руководствоваться положениями Инструкции по техническому обслуживанию железнодорожного переезда.

4.20. При возникновении на железнодорожном переезде препятствий, угрожающих безопасности движения (падения на железнодорожном переезде груза из вагонов, транспортные средства, которые остановились), дежурный работник действует следующим образом:

1) при наличии заградительной сигнализации незамедлительно включает ее, для чего необходимо снять пломбу с кнопки «Включение заградительной сигнализации», нажать ее и закрыть шлагбаумы. Включение заградительных светофоров проверяется контрольными лампочками, которые есть на щитке управления шлагбаумами;

2) после включения заградительной сигнализации по телефону сообщает о случившемся дежурному по железнодорожной станции (поездному диспетчеру), а при наличии радиосвязи сообщает машинистам поездов о необходимости остановки, а также о наличии препятствия на железнодорожном переезде, после чего принимает меры по устранению препятствия.

4.21. О срыве пломбы с кнопки заградительной сигнализации дежурный работник должен сделать запись в книге дежурств и немедленно сообщить ответственному работнику оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда через дежурного по железнодорожной станции (поездного диспетчера).

Если нужна помощь, дежурный работник подает сигнал общей тревоги духовым рожком группами из одного длинного и трех коротких звуков.

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

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

4.23. При отсутствии заградительной сигнализации, ее неисправности или если контрольные лампочки на щитке не загораются, дежурный работник должен незамедлительно установить на каждом железнодорожном пути, на котором возникло препятствие, переносной сигнал остановки (днем – щит красного цвета, ночью – фонарь с красным огнем в обе стороны), закрыть шлагбаумы, известить о препятствии дежурного по железнодорожной станции (поездного диспетчера) и одновременно выяснить об отправлении с железнодорожной станции поезда на перегон.

Если на перегон отправлен поезд с железнодорожной станции, то дежурный по железнодорожной станции должен по радиосвязи предупредить машиниста поезда о препятствии на железнодорожном переезде.

4.24. Дежурный работник, получив уведомление от дежурного по железнодорожной станции (поездного диспетчера) об отправлении поезда на перегон, должен двигаться навстречу поезду, подавая сигнал остановки и положив петарды на расстоянии, установленном первым руководителем оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда, или в том месте, где успеет сам, а также и на соседнем железнодорожном пути, если на нем также обнаружено препятствие. Затем дежурный работник возвращается к месту препятствия и принимает все возможные меры по ее устранению. После устранения препятствий сигналы остановки снимаются.

4.25. В случае неисправности переездной сигнализации шлагбаумы закрываются дежурным работником нажатием кнопки «Закрытие шлагбаума».

Если при нажатии кнопки автоматические (полуавтоматические) или электрические шлагбаумы не закрываются, а также нельзя закрыть механизированные шлагбаумы, то дежурный работник должен оградить железнодорожный переезд запасными шлагбаумами, прекратить движение транспортных средств до устранения неисправности.

4.26. При обрыве на железнодорожном переезде проводов контактной сети или проводов электроснабжения, пересекающих железнодорожные пути, дежурный работник должен включить заградительную сигнализацию, закрыть шлагбаумы, огородить опасное место переносными сигналами остановки на расстоянии не менее 50 м от места обрыва, сообщить о том, что произошло, дежурному по железнодорожной станции (поездному диспетчеру) и оставаться у места препятствия до прибытия ответственных работников оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда, наблюдая за тем, чтобы никто не приближался на расстояние менее 10 м к оборванным проводам и не прикасался к рельсам.

4.27. В случае дорожно-транспортного происшествия, возникшего на железнодорожном переезде, а также в пределах приближения к железнодорожному переезду, на расстоянии видимости участка автомобильной дороги, дежурный работник обязан:

1) принять меры по обеспечению безопасности движения поездов и транспортных средств;

2) сообщить о случившемся дежурному по железнодорожной станции (поездному диспетчеру), а также органам МВД ДНР, дорожному мастеру (бригадиру пути) в соответствии с порядком, установленным Инструкцией по техническому обслуживанию железнодорожного переезда, и по возможности в службу эксплуатации дорог;

3) оказать первую медицинскую помощь пострадавшим и при необходимости вызвать «Скорую помощь».

4.28. Порядок обеспечения безопасности движения при отправлении поездов по неправильному пути на перегонах, где железнодорожные переезды оборудованы автоматическими устройствами оповещения для движения поездов только по правильному пути, устанавливается первым руководителем оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда.

При этом необходимо учитывать, что:

1) во время выполнения путевых и других работ, требующих прекращения действия автоматической светофорной сигнализации на железнодорожных переездах, обслуживаемых дежурными работниками, управление автоматическими (полуавтоматическими) шлагбаумами должно выполняться вручную при помощи кнопок щитка. Шлагбаумы в это время должны быть закрыты, их открывают для пропуска транспортных средств только при отсутствии поездов, о подходе которых дежурный работник должен получать уведомление от дежурного по железнодорожной станции. На железнодорожных переездах, не обслуживаемых дежурными работниками и оборудованных автоматической светофорной сигнализацией, на период движения железнодорожного подвижного состава по однопутному участку должно быть установлено дежурство;

2) на железнодорожном переезде, на котором временно установлено обслуживание дежурным работником, должна быть установлена временная телефонная (радио) связь, ручные поворотные шлагбаумы и соответствующие дорожные знаки. Дежурный по железнодорожной станции (поездной диспетчер) должен заблаговременно извещать дежурного работника о каждом отправлении поезда;

3) порядок действий дежурного работника на период организации двустороннего движения железнодорожного подвижного состава по одному пути на двухпутных и многопутных участках во время выполнения путевых, строительных и других работ, а также при отправлении железнодорожного подвижного состава по неправильному пути в порядке регулирования движения для каждого железнодорожного переезда, обслуживаемого дежурным работником (постоянно или временно), должен быть указан в Инструкции по техническому обслуживанию железнодорожного переезда;

4) машинисты поездов, отправляемых на перегон при закрытии действия автоблокировки или по неправильному пути, обязаны проследовать железнодорожные переезды, оборудованные односторонними автоматическими устройствами: с дежурными работниками – со скоростью не более 40 км/ч, без дежурных работников – не более 25 км/час. С такой же скоростью должны проследовать железнодорожные переезды машинисты локомотивов хозяйственных, восстановительных и других поездов при возвращении с перегона по неправильному пути.

4.29. Во всех случаях проезда по неправильному пути (во время выполнения путевых и строительных работ или в порядке регулирования движения и др.) машинисты поездов в соответствии с требованиями Инструкции по сигнализации на железных дорогах Украины, утвержденной приказом Министерства транспорта и связи Украины от 26.06.2008 г. № 747, Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте промышленных предприятий Украины, утвержденной приказом министерства промышленной политики Украины от 13.08.2010 г. № 407 (далее – инструкция по сигнализации) должны несколько раз подать сигнал оповещения одним длинным, коротким и длинным свистком локомотива.

4.30. Проезд крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств автомобильными дорогами, улицами и по железнодорожным переездам осуществляется по соответствующему разрешению, предоставляемому Госавтоинспекцией МВД ДНР при наличии согласования с дорожными, коммунальными предприятиями и организациями, а также с оператором инфраструктуры и владельцами железнодорожных переездов.

4.31. В случаях, когда габариты крупногабаритного транспортного средства превышают по ширине 5 м, длиной 26 м, высотой 4,5 м, а общая масса тяжеловесного транспорта превышает 52 тонны, маршрут, который проходит через железнодорожные переезды, дополнительно согласовывается с соответствующей дистанцией пути оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожных переездов.

Для обеспечения пропуска таких транспортных средств через железнодорожные переезды автомобильные перевозчики должны предоставить заявку оператору инфраструктуры или иным владельцам железнодорожных переездов не позднее, чем за 24 часа до начала движения через железнодорожный переезд.

4.32. Ответственный работник оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда должен обеспечить ограждение железнодорожного переезда сигналами остановки согласно инструкции по сигнализации и осуществлять надзор за пропуском данных транспортных средств.

4.33. На электрифицированных участках железнодорожного пути при высоте транспортного средства более 4,5 м, оператор инфраструктуры или иной владелец железнодорожного переезда устанавливает возможность пропуска транспортного средства по условиям высоты подвеса проводов контактной сети от уровня головок рельсов, воздушных линий, группового заземления, волновода от поверхности проезжей части автомобильной дороги в границах железнодорожного переезда и направляет представителя для наблюдения при пропуске данного транспортного средства.

4.34. Дежурный работник обязан требовать от всех лиц, пользующихся железнодорожным переездом, неукоснительного исполнения настоящих Условий. Факты нарушений дежурный работник должен записывать в Журнале нарушений водителями правил дорожного движения, меры к которым принимаются в соответствии с действующим законодательством.

4.35. Порядок должностного подчинения дежурного работника устанавливается оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда.

4.36. Работник, направляемый для обслуживания железнодорожного переезда на определенное время, обязан пройти инструктаж под роспись, и на время дежурства обеспечить безопасность движения на железнодорожном переезде, прекратить движение транспортных средств через железнодорожный переезд при приближении поезда не менее чем за 1500 метров.

V. Содержание и ремонт железнодорожных переездов

5.1. На оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда возлагаются следующие обязанности:

- 1) содержание в исправном состоянии настилов и ограждений (столбиков, перил), знаков, подходов к железнодорожному переезду и других путевых сооружений в пределах границы железнодорожного переезда;
- 2) изготовление (по заводским чертежам) и замена заградительных брусьев автоматических (полуавтоматических), электрических шлагбаумов;
- 3) выполнение работ по содержанию элементов рельсовых цепей (соединителей, изолирующих стыков и прочее);
- 4) установка и замена светоотражающих элементов на заградительных брусьях;
- 5) замена механизированных и запасных шлагбаумов, электроламп в помещениях переездных постов и сигнальных фонарях.

Замена брусьев автоматических (полуавтоматических) и электрических шлагбаумов выполняется с обязательным участием электромеханика.

Работы по ремонту, содержанию автомобильной дороги, улицы от рельсов до границы расположения светофорной сигнализации или дорожных знаков 1.29, 1.30 или до шлагбаумов должен выполнять оператор

инфраструктуры или иной владелец железнодорожного переезда (или по его заказу и на его средства иные организации).

5.2. Ответственность за содержание устройств переездной сигнализации и связи, обеспечение бесперебойного электроснабжения железнодорожных переездов, исправность наружных сетей, автоматического включения и выключения наружного освещения, прожекторных установок, получение и замену электроламп наружного освещения, а также электроламп в прожекторных установках устанавливает первый руководитель оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда.

5.3. Ответственность за ремонт путевых устройств и ремонт электроприводов автоматических (полуавтоматических), электрических шлагбаумов, автоматической светофорной и заградительной сигнализации на железнодорожных переездах устанавливает первый руководитель оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда.

5.4. При капитальном ремонте железнодорожного пути должен, как правило, выполняться ремонт железнодорожных переездов. При выполнении модернизации (реконструкции, строительстве) железнодорожных переездов проектно-сметная документация согласовывается с Госавтоинспекцией МВД ДНР.

5.6. Порядок движения через железнодорожный переезд или его объезд на время выполнения работ по ремонту устройств на железнодорожном переезде, при котором нарушается или осложняется пропуск транспортных средств, должен быть согласован с оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда, владельцем автомобильной дороги (улицы) и Госавтоинспекцией МВД ДНР.

5.7. Перед выполнением путевых работ, ремонтом автоматических устройств (шлагбаумов и сигнализации) на железнодорожных переездах, а также при ремонте устройств автоблокировки или электроснабжения, при которых нарушается работа автоматики на железнодорожных переездах, оператор инфраструктуры или иной владелец железнодорожного переезда, разрабатывает мероприятия, по обеспечению безопасности движения на период выполнения работ. При необходимости организывает дополнительный инструктаж дежурных по железнодорожным станциям (поездных диспетчеров), дежурных работников, выделяют дополнительных сотрудников для оказания помощи дежурному работнику и устанавливают дежурство на железнодорожных переездах без дежурного работника.

5.8. Обеспечение безопасности движения железнодорожного подвижного состава и транспортных средств при выполнении работ на железнодорожном переезде с дежурным работником возлагается на дежурного работника.

5.9. На железнодорожных переездах без дежурных работников ответственные работники оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда на время проведения ремонтных работ обязаны установить с каждой стороны железнодорожного переезда у переездных светофоров дорожный знак 2.2 «Движение без остановки запрещено».

5.10. В случае невозможности завершения в течение установленного времени ремонтных работ, исполнитель работ докладывает об этом соответствующему ответственному руководителю оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда, который принимает в зависимости от местных условий решение о порядке работы железнодорожного переезда, после чего дает соответствующие указания своим работникам, уведомляет соответствующие подразделения Госавтоинспекции МВД ДНР с приложением графика выполнения работ.

5.11. Периодические осмотры состояния и проверки работы путевых устройств и средств автоматики на железнодорожных переездах должностными лицами проводятся в сроки и в порядке, установленном оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда. При этом установленные сроки и порядок проведения осмотров должны обеспечивать необходимый уровень обеспечения безопасности на каждом конкретном железнодорожном переезде с учетом местных условий.

VI. Переходные положения

6.1. Временно, на период восстановления железнодорожных переездов, через которые осуществляются автобусные маршруты общего пользования, с целью рассмотрения возможности эксплуатации железнодорожных переездов, не соответствующих требованиям настоящих Условий, Министерством транспорта Донецкой Народной Республики создается Межведомственная комиссия, уполномоченная на принятие решения о возможности эксплуатации каждого в отдельности железнодорожного переезда при безусловном обеспечении безопасности движения железнодорожного подвижного состава и транспортных средств.

6.2. Состав Межведомственной комиссии определяется для каждого железнодорожного переезда с учетом территориальной принадлежности и соответствующих условий эксплуатации.

6.3. В состав Межведомственной комиссии должны быть включены представители:

- 1) Министерства транспорта Донецкой Народной Республики;
- 2) Управления Госавтоинспекции МВД ДНР;
- 3) соответствующих органов местного самоуправления;
- 4) оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда.

6.4. Межведомственная комиссия:

- 1) осуществляет выезд на железнодорожный переезд;
- 2) проводит обследование его состояния;
- 3) принимает решение о возможности его дальнейшей эксплуатации в сложившейся дорожно-транспортной и технической ситуации.

6.5. Протокольным решением Межведомственной комиссии устанавливаются временные требования по эксплуатации железнодорожного переезда с учетом внедрения дополнительных мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на период до окончания восстановительных работ, утверждаются планы по восстановлению и приведению железнодорожного переезда в соответствие с требованиями настоящих Условий и иных нормативных правовых актов, регулирующих вопросы эксплуатации железнодорожных переездов.

6.6. На основании протокольного решения Межведомственной комиссии, оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда разрабатывается временная инструкция по техническому обслуживанию железнодорожного переезда с учетом требований пункта 4.3 настоящих Условий.

Временная инструкция по техническому обслуживанию железнодорожного переезда утверждается протокольным решением Межведомственной комиссии и является обязательной для исполнения оператором инфраструктуры или иным владельцем железнодорожного переезда.

6.7. Ответственность за обеспечение безопасности движения железнодорожного подвижного состава и транспортных средств через железнодорожный переезд, по которому Межведомственной комиссией принято решение о возможности дальнейшей эксплуатации, возлагается на оператора инфраструктуры или иного владельца железнодорожного переезда.

6.8. Указанные в настоящем Разделе железнодорожные переезды на период проведения восстановительных работ подлежат учету в Министерстве транспорта Донецкой Народной Республики.

Директор Департамента
железнодорожного транспорта



А.Ю. Ботнарев

Приложение 1
к Условиям эксплуатации
железнодорожных переездов
(пункт 1.5)

**Основные требования
к оборудованию железнодорожных переездов
устройствами переездной сигнализации**

№ п/п	Обслуживание железнодорожных переездов, место их расположения	Тип переездной сигнализации для транспортных средств	Сигнализация для железнодорожного подвижного состава
1	2	3	4
1	Переезды, не обслуживаемые дежурным работником на перегонах, в участки приближения к которым не входят станционные железнодорожные пути и изолированные участки	Автоматическая светофорная сигнализация	Не предусматривается
2	Переезды, не обслуживаемые дежурным работником на перегонах, в участки приближения к которым не входят станционные железнодорожные пути и изолированные участки	Автоматическая светофорная сигнализация с лунно-белым мигающим огнем	В обоснованных случаях на двухпутных и многопутных участках при оборудовании железнодорожного переезда устройствами оповещения только для железнодорожного подвижного состава, следующего по правильному пути, могут быть установлены заградительные светофоры для железнодорожного подвижного состава, следующего по неправильному пути
3	Переезды, не обслуживаемые дежурным работником на железнодорожных станциях (кроме пересекающих приемо-отправочные железнодорожные пути), в участки приближения к которым входят станционные изолированные участки	Автоматическая светофорная сигнализация	В обоснованных случаях на участках с диспетчерской централизацией могут быть установлены заградительные светофоры с обоих боков железнодорожного переезда на железнодорожной станции и со стороны железнодорожной станции перед железнодорожным переездом на перегоне.
4	Не обслуживаемые дежурным работником на путях необщего пользования, в том числе в пределах города, где не могут быть оборудованы нормальные (расчетной длины) участки приближения	Светофорная сигнализация с лунно-белым мигающим огнем. При необходимости могут дополняться электрическими или механическими шлагбаумами.	Устанавливаются специальные или маневровые светофоры с красным и лунно-белым сигнальными огнями, которые управляются составительской или локомотивной бригадами, или автоматически при занятии железнодорожным подвижным составом короткой рельсовой цепи.

1	2	3	4
5	Обслуживаемые дежурным работником на перегонах	Автоматическая светофорная сигнализация с автоматическими или полуавтоматически ми шлагбаумами	Устанавливаются заградительные светофоры на расстоянии 15-100 м от ближайшего края переездного настила. Кроме этого предусматривается перекрытие сигнальных огней ближайших до железнодорожного переезда светофоров автоблокировки на запрещающее показание. В качестве заградительных допускается использовать на железнодорожных переездах проходные, предпроходные светофоры автоблокировки, расположенные на расстоянии не более 800 м и не менее 15 м от железнодорожного переезда, при условии видимости железнодорожного переезда с места их установки.
6	Обслуживаемые дежурным работником на железнодорожных станциях, за исключением переездов, пересекающих приемо-отправочные железнодорожные пути	Автоматическая светофорная сигнализация со шлагбаумами, которые закрываются автоматически, а открываются кнопкой. В исключительных случаях допускается пользование оповестительной сигнализации с электрошлагбаумами	Как заградительные могут использоваться входные, выходные и маршрутные светофоры, предназначенные для приема и отправления поездов на железнодорожной станции, а в обоснованных случаях устанавливаются заградительные светофоры или маневровые светофоры, дополненные красным сигнальным огнем (могут быть и карликовые).
7	Обслуживаемые дежурным на железнодорожных путях необщего пользования, в том числе в пределах города, где не могут быть оборудованы нормальные (расчетной длины) участки приближения	Светофорная сигнализация с электрическими, механизированными или ручными шлагбаумами	Устанавливаются маневровые светофоры с красным и лунно-белым сигнальными огнями, управление которыми осуществляется дежурным по переезду или автоматически при занятии подвижным составом короткой рельсовой цепи.

Приложение 2
к Условиям эксплуатации
железнодорожных
переездов (пункт 2.1)

Категории железнодорожных переездов

Интенсивность движения железнодорожного подвижного состава по железнодорожному пути (поездов/сутки)	Интенсивность движения транспортных средств (суммарная в двух направлениях) автотранспорта/сутки				
	до 200 включительно	201 - 1000	1001 - 3000	3001 - 7000	Более 7000
До 16 включительно	IV	IV	IV	III	II
17 - 100	IV	IV	III	II	I
101 - 200	IV	III	II	I	I
Более 200	III	II	II	I	I

К железнодорожным переездам I категории также относятся железнодорожные переезды, по которым осуществляется движение железнодорожного подвижного состава со скоростью более 120 км/ч независимо от интенсивности движения транспортных средств.

Примеры обустройства железнодорожных переездов

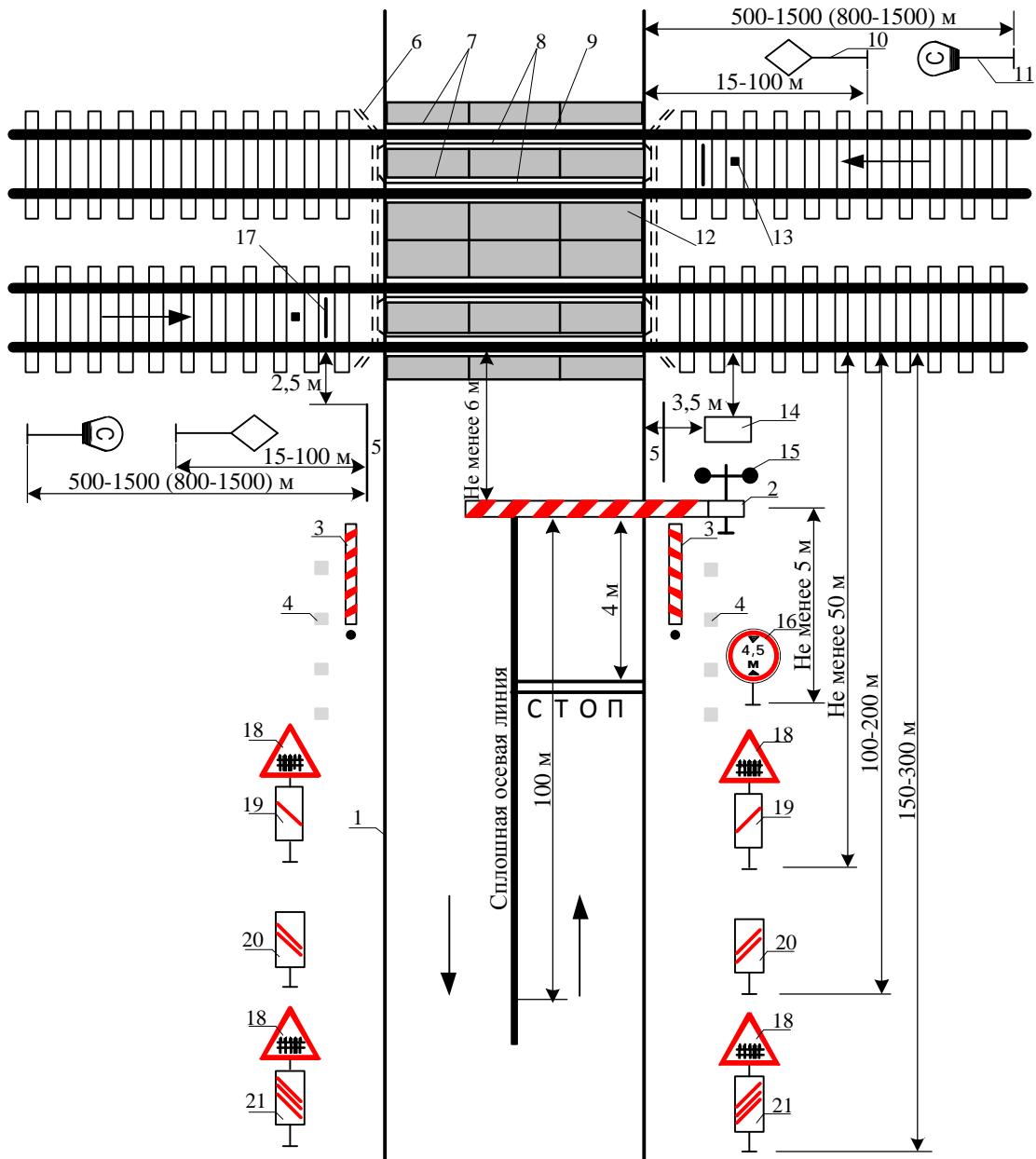


Рис. 1. Устройство и оборудование железнодорожного переезда со шлагбаумами за пределами населенного пункта

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1 – кромка проезжей части автомобильной дороги;</p> <p>2 – автоматический, полуавтоматический, электрический шлагбаум;</p> <p>3 – запасные горизонтально-поворотные шлагбаумы;</p> <p>4 – сигнальное ограждение (столбики);</p> <p>5 – перила (ограждение);</p> <p>6 – водоотводящие лотки;</p> <p>7 – деревянные брусья;</p> <p>8 – контррельсы;</p> <p>9 – рельс;</p> <p>10 – заградительный светофор;</p> <p>11 – сигнальный знак «С»;</p> | <p>12 – железобетонные или другие плиты;</p> <p>13 – трубка или стойка для установки красного щита или сигнального фонаря;</p> <p>14 – здание переездного поста;</p> <p>15 – светофор переездной сигнализации;</p> <p>16 – дорожный знак «Движение транспортных средств, высота которых превышает ... м, запрещено»;</p> <p>17 – оборудование для определения нижней негабаритности железнодорожного подвижного состава;</p> <p>18 – дорожный знак «Железнодорожный переезд со шлагбаумом»;</p> <p>19, 20, 21 – дорожные знаки «Приближение к железнодорожному переезду».</p> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Примечание: в скобках указаны расстояния от железнодорожного переезда до сигнальных знаков «С» при движении железнодорожного подвижного состава более 120 км/ч.

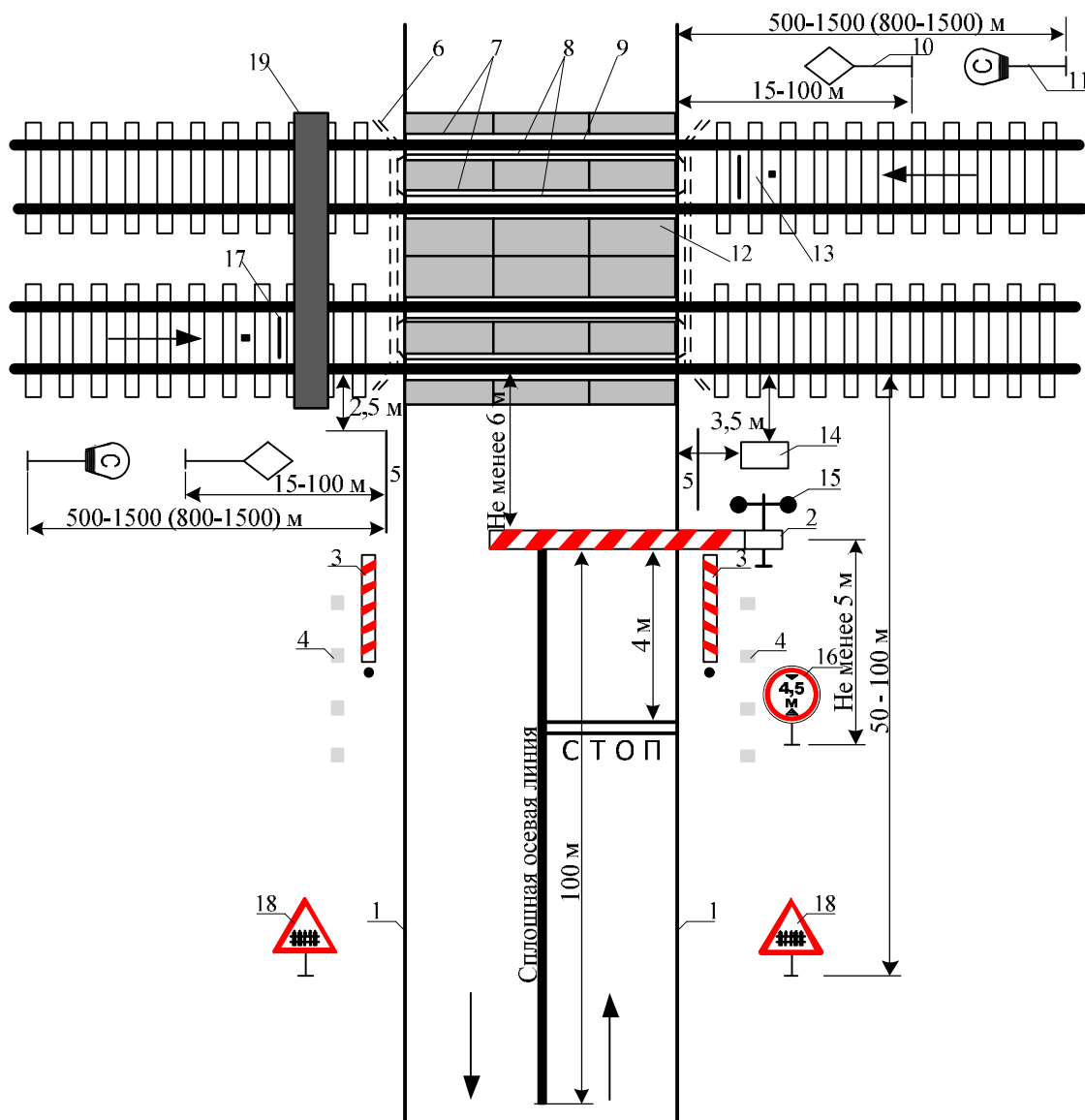


Рис. 2. Устройство и оборудование железнодорожного переезда со шлагбаумами в населенных пунктах

- | | |
|-----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 – кромка проезжей части автомобильной дороги; | 12 – железобетонные или другие плиты; |
| 2 – автоматический, полуавтоматический, электрический шлагбаум; | 13 – трубка или стойка для установки красного щита или сигнального фонаря; |
| 3 – запасные горизонтально-поворотные шлагбаумы; | 14 – здание переездного поста; |
| 4 – сигнальное ограждение (столбики); | 15 – светофор переездной сигнализации; |
| 5 – перила (ограждение); | 16 – дорожный знак «Движение транспортных средств, высота которых превышает ... м, запрещено»; |
| 6 – водоотводящие лотки; | 17 – оборудование для определения нижней негабаритности железнодорожного подвижного состава; |
| 7 – деревянные брусья; | 18 – дорожный знак «Железнодорожный переезд со шлагбаумом»; |
| 8 – контррельсы; | 19 – пешеходная дорожка. |
| 9 – рельс; | |
| 10 – заградительный светофор; | |
| 11 – сигнальный знак «С»; | |

Примечание: в скобках указаны расстояния от железнодорожного переезда до сигнальных знаков «С» при движении железнодорожного подвижного состава более 120 км/ч.

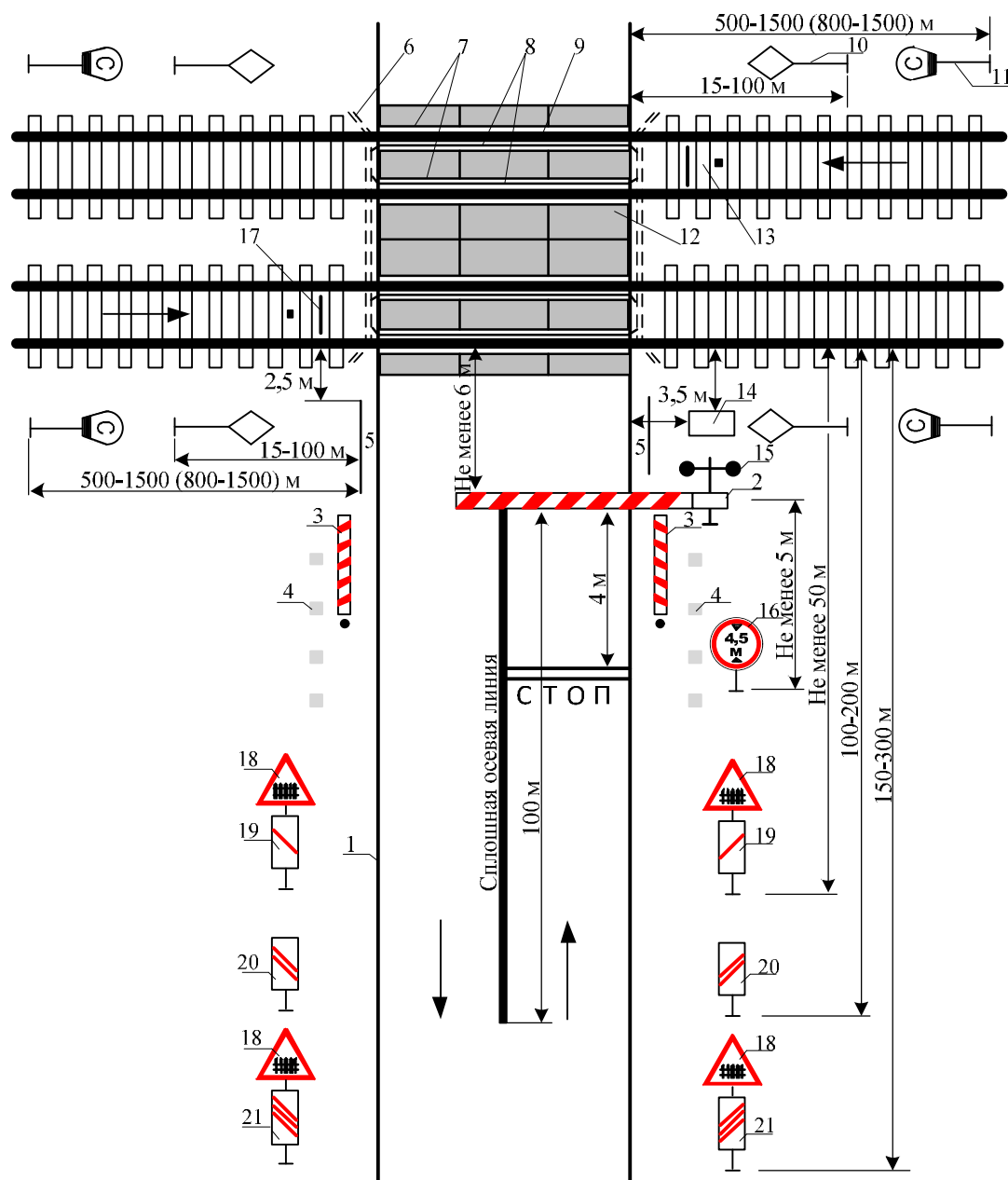


Рис. 3. Устройство и оборудование железнодорожного переезда со шлагбаумами с движением железнодорожного подвижного состава по неправильному пути

- | | |
|-----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 – кромка проезжей части автомобильной дороги; | 12 – железобетонные или другие плиты; |
| 2 – автоматический, полуавтоматический, электрический шлагбаум; | 13 – трубка или стойка для установки красного щита или сигнального фонаря; |
| 3 – запасные горизонтально-поворотные шлагбаумы; | 14 – здание переездного поста; |
| 4 – сигнальное ограждение (столбики); | 15 – светофор переездной сигнализации; |
| 5 – перила (ограждение); | 16 – дорожный знак «Движение транспортных средств, высота которых превышает ... м, запрещено»; |
| 6 – водоотводящие лотки; | 17 – оборудование для определения нижней негабаритности железнодорожного подвижного состава; |
| 7 – деревянные брусья; | 18 – дорожный знак «Железнодорожный переезд со шлагбаумом»; |
| 8 – контррельсы; | 19, 20, 21 – дорожные знаки «Приближение к железнодорожному переезду». |
| 9 – рельс; | |
| 10 – заградительный светофор; | |
| 11 – сигнальный знак «С»; | |

Примечание: в скобках указаны расстояния от железнодорожного переезда до сигнальных знаков «С» при движении железнодорожного подвижного состава более 120 км/ч.

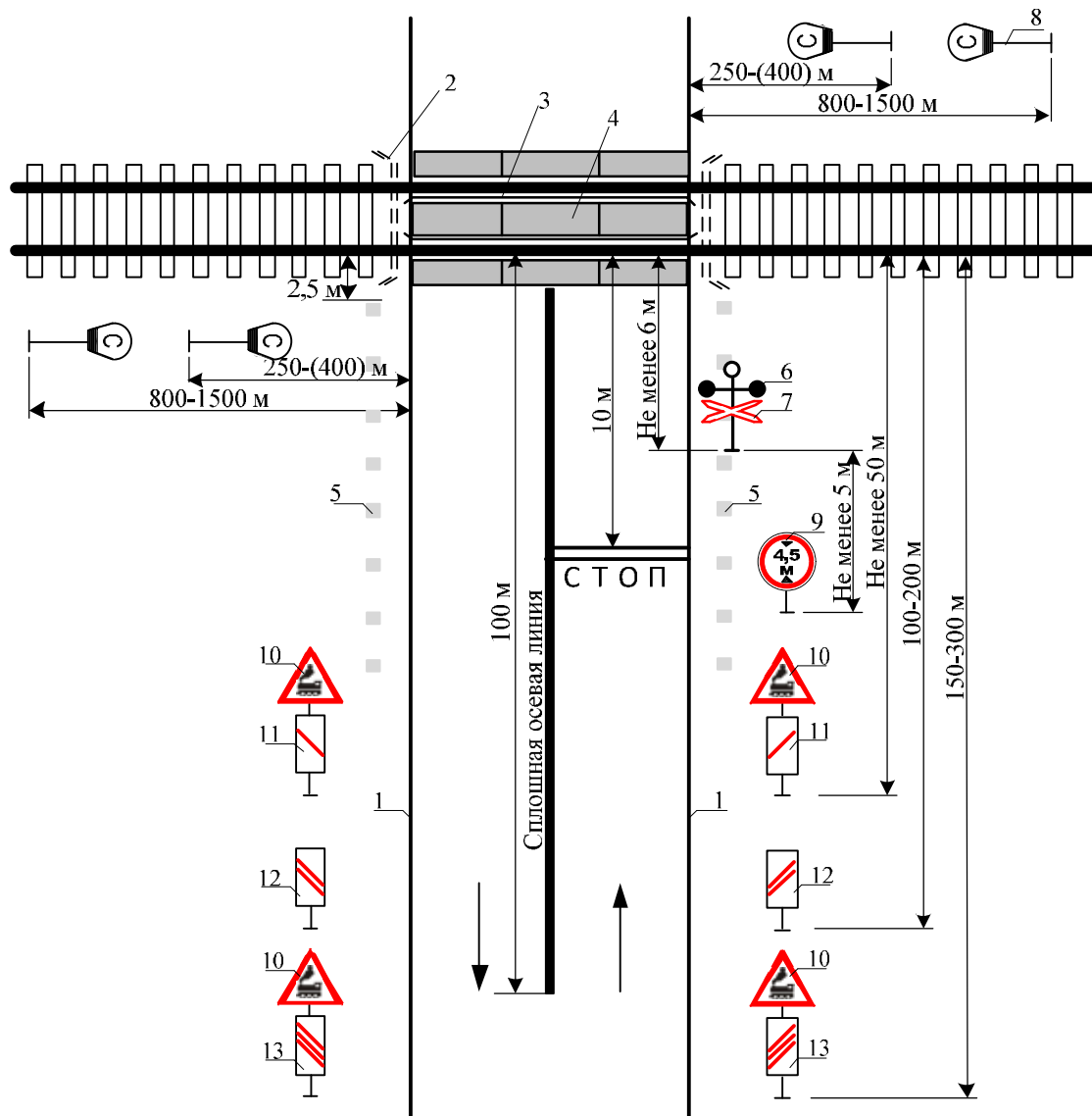


Рис. 4. Устройство и оборудование железнодорожного переезда без шлагбаумов за пределами населенного пункта

- 1 – кромка проезжей части автомобильной дороги;
- 2 – водоотводящие лотки;
- 3 – контррельсы;
- 4 – настил из железобетонных или других плит;
- 5 – сигнальное ограждение (столбики);
- 6 – светофор переездной сигнализации;
- 7 – дорожный знак «Однопутная железная дорога»;
- 8 – сигнальный знак «С»;
- 9 – дорожный знак «Движение транспортных средств, высота которых превышает ... м, запрещено»;
- 10 – дорожный знак «Железнодорожный переезд без шлагбаума»;
- 11, 12, 13 – дорожные знаки «Приближение к железнодорожному переезду»

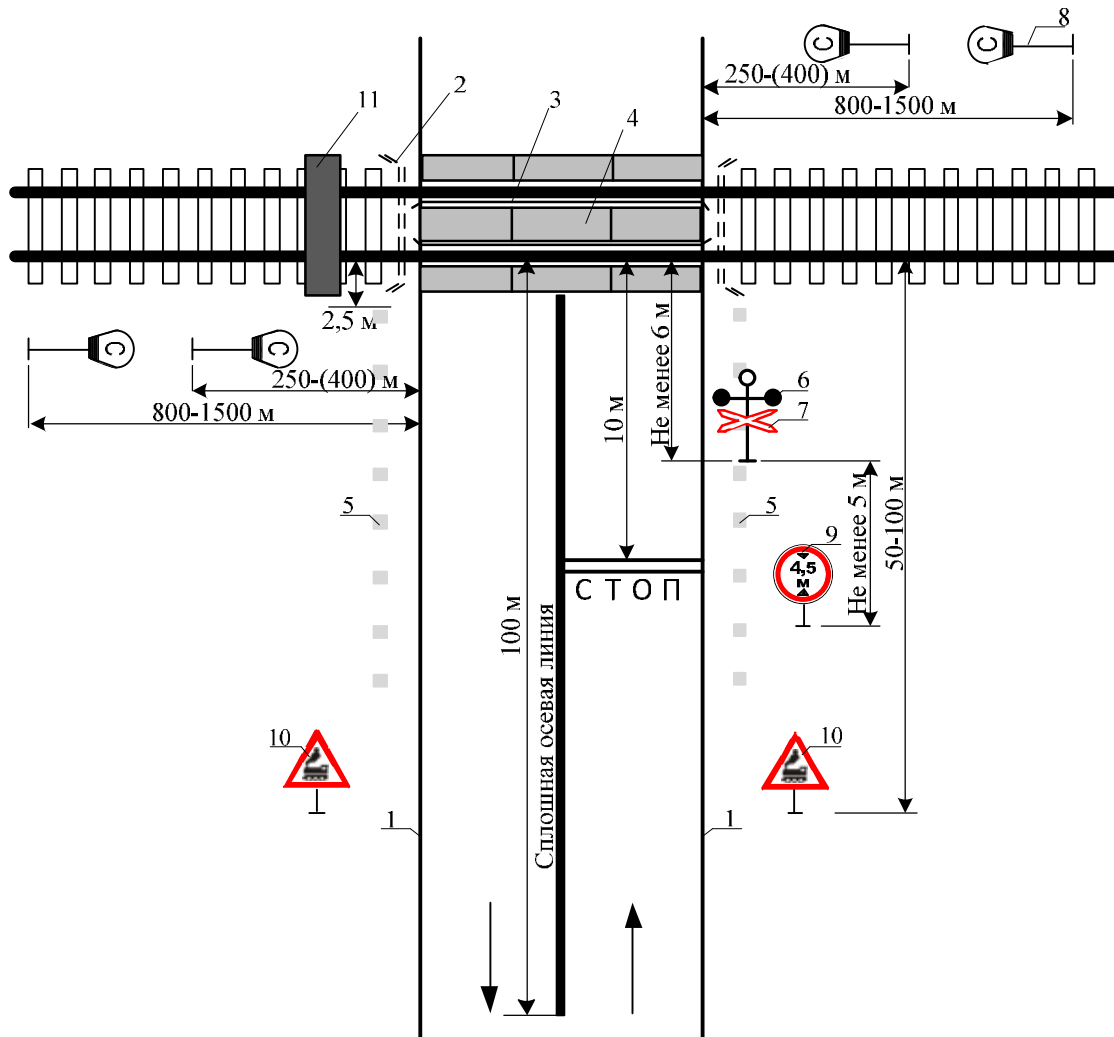


Рис. 5. Устройство и оборудование железнодорожного переезда без шлагбаумов в населенных пунктах

- 1 – кромка проезжей части автомобильной дороги;
- 2 – водоотводящие лотки;
- 3 – контррельсы;
- 4 – настил из железобетонных или других плит;
- 5 – сигнальное ограждение (столбики);
- 6 – светофор переездной сигнализации;
- 7 – дорожный знак «Однопутная железная дорога»;
- 8 – сигнальный знак «С»;
- 9 – дорожный знак «Движение транспортных средств, высота которых превышает ... м, запрещено»;
- 10 – дорожный знак «Железнодорожный переезд без шлагбаума»;
- 11 – пешеходная дорожка.

Приложение 4
к Условиям эксплуатации
железнодорожных переездов
(подпункт 3.1.5, подпункт
3.1.7 пункта 3.1)

Схема установки отбойного устройства и оборудования для
определения нижней негабаритности

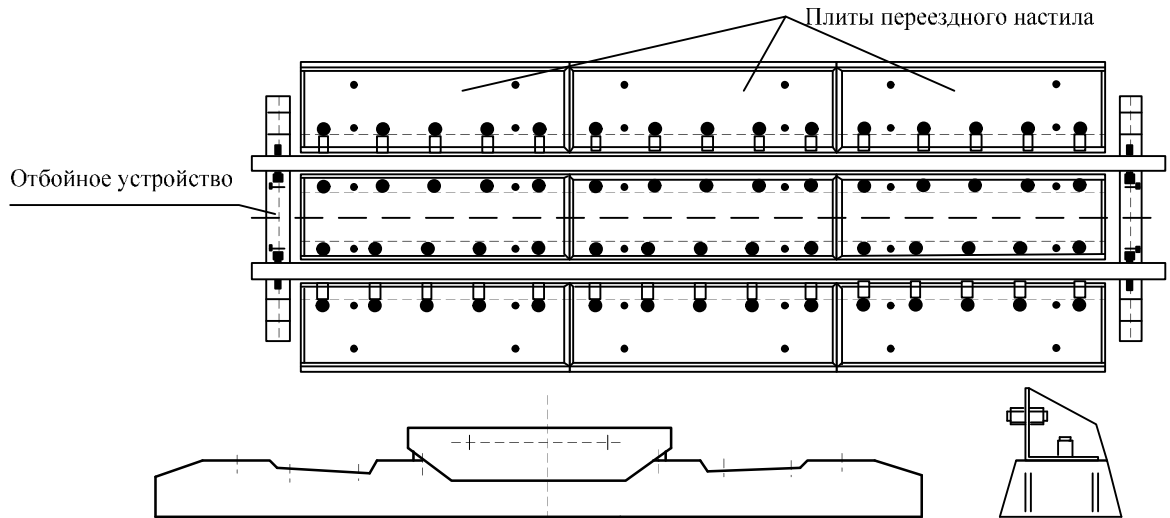


Рис. 1. Отбойное устройство на железнодорожном переезде

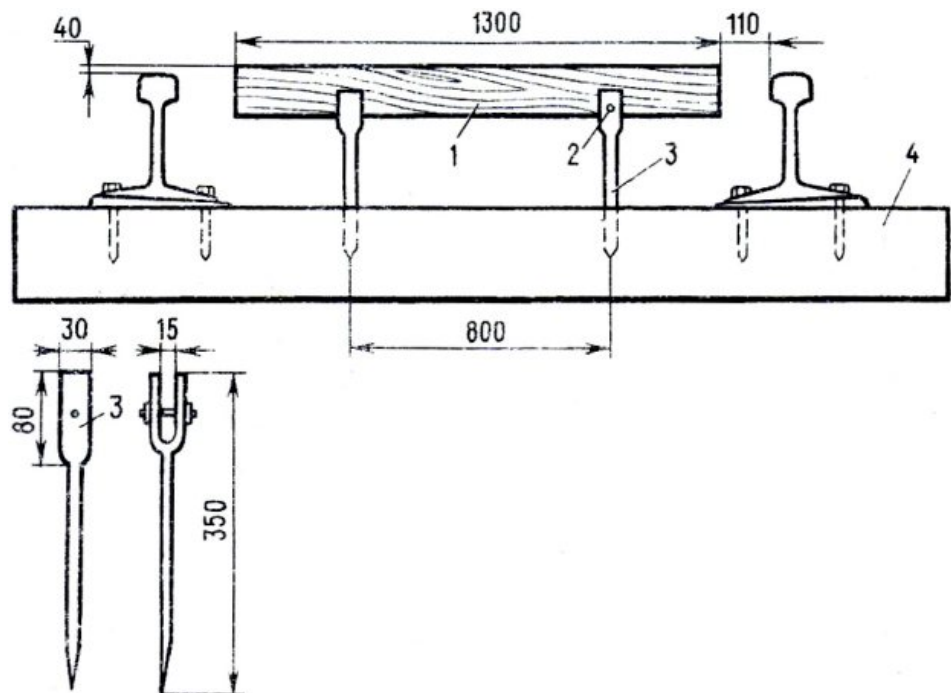


Рис. 2. Оборудование для определения нижней негабаритности
железнодорожного подвижного состава

Приложение 5
к Условиям эксплуатации
железнодорожных переездов
(подпункт 3.1.16 пункта 3.1)

Примеры установки дополнительных шлагбаумов

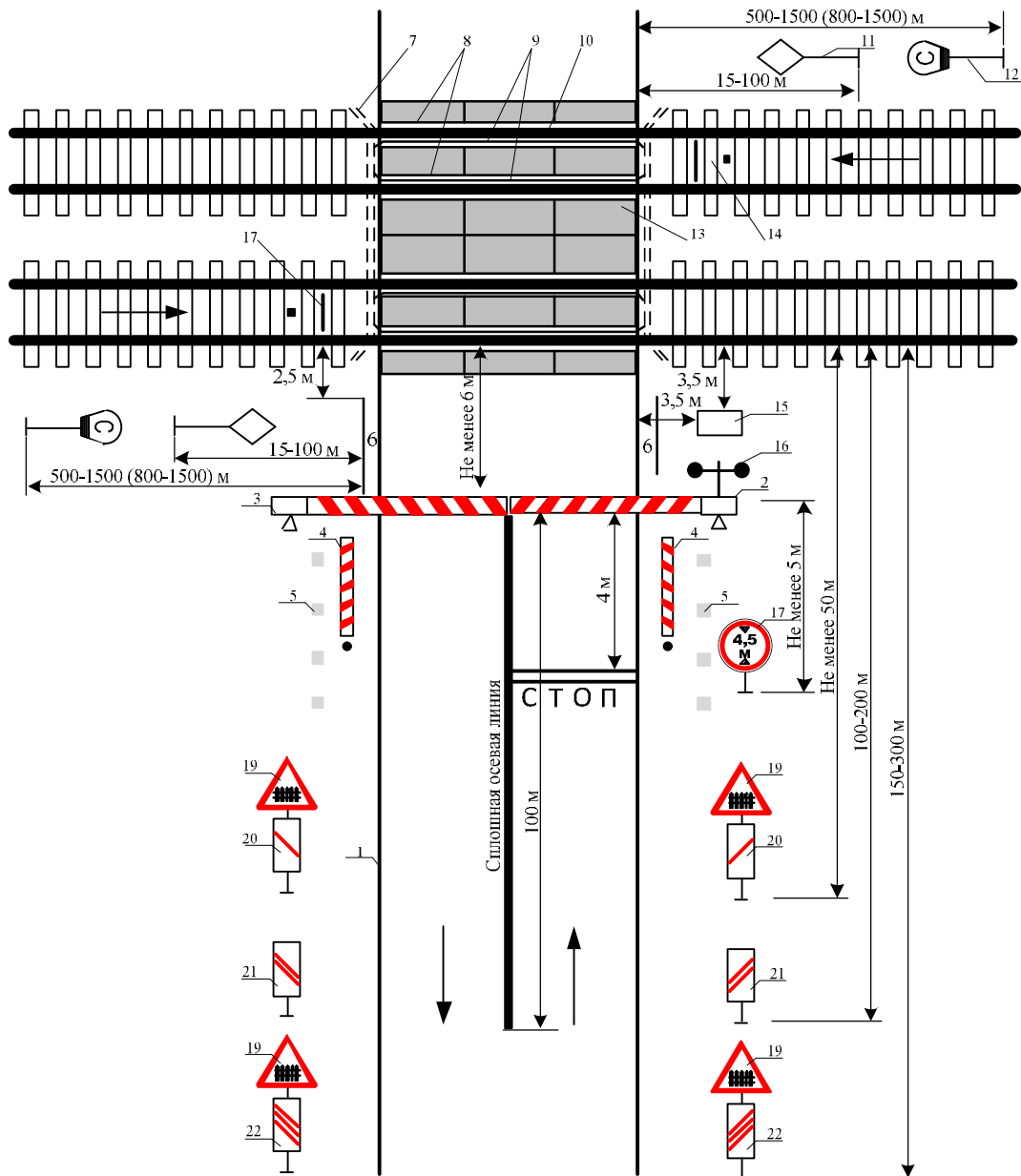


Рис.6. Устройство и оборудование железнодорожного переезда с автоматическими (полуавтоматическими) шлагбаумами для полного перекрытия автомобильной дороги за пределами населенного пункта

- | | |
|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 – кромка проезжей части автомобильной дороги; | 12 – сигнальный знак «С»; |
| 2 – автоматический (полуавтоматический) шлагбаум; | 13 – настил из железобетонных или других плит; |
| 3 – дополнительный автоматический (полуавтоматический) шлагбаум; | 14 – трубка или стойка для установки красного щита или сигнального фонаря; |
| 4 – запасные горизонтально-поворотные шлагбаумы; | 15 – здание переездного поста; |
| 5 – сигнальное ограждение (столбики); | 16 – светофор переездной сигнализации; |
| 6 – перила (ограждение); | 17 – дорожный знак «Движение транспортных средств, высота которых превышает ... м, запрещено»; |
| 7 – водоотводящие лотки; | 18 – оборудование для определения нижней негабаритности железнодорожного подвижного состава; |
| 8 – деревянные брусья; | 19 – дорожный знак «Железнодорожный переезд со шлагбаумом»; |
| 9 – контрольсы; | 20, 21, 22 – дорожные знаки «Приближение к железнодорожному переезду». |
| 10 – рельс; | |
| 11 – заградительный светофор; | |

Примечание: в скобках указаны расстояния от железнодорожного переезда до сигнальных знаков «С» при движении железнодорожного подвижного состава более 120 км/ч.

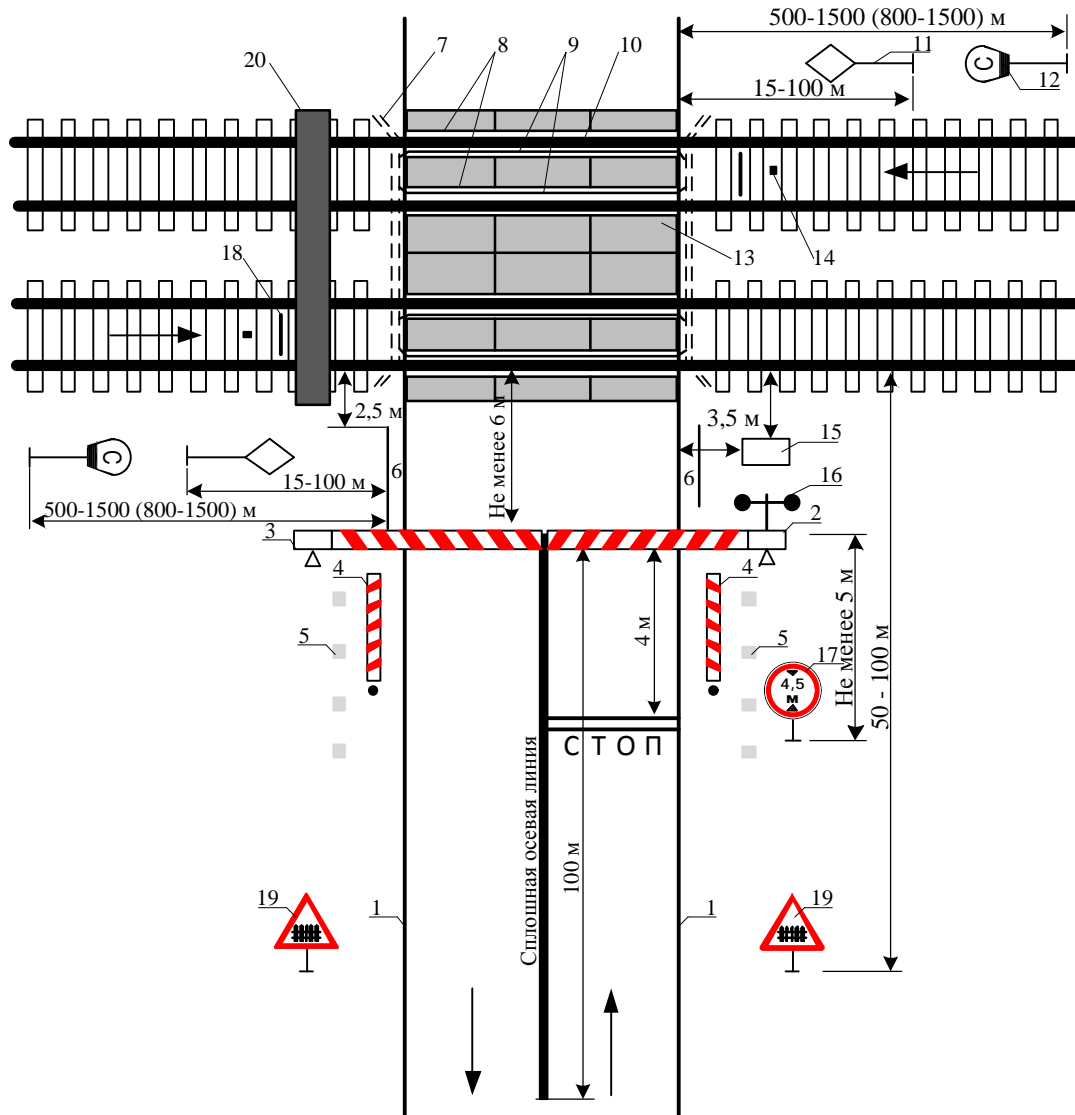


Рис. 7. Устройство и оборудование железнодорожного переезда с автоматическими (полуавтоматическими) шлагбаумами для полного перекрытия автомобильной дороги в населенном пункте

- | | |
|---------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 – кромка проезжей части автомобильной дороги; | 12 – сигнальный знак «С»; |
| 2 – автоматический (полуавтоматический) шлагбаум; | 13 – настил из железобетонных или других плит; |
| 3 – дополнительный шлагбаум; | 14 – трубка или стойка для установки красного щита или сигнального фонаря; |
| 4 – запасные горизонтально-поворотные шлагбаумы; | 15 – здание переездного поста; |
| 5 – сигнальное ограждение (столбики); | 16 – светофор переездной сигнализации; |
| 6 – перила (ограждение); | 17 – дорожный знак «Движение транспортных средств, высота которых превышает ... м, запрещено»; |
| 7 – водоотводящие лотки; | 18 – оборудование для определения нижней негабаритности железнодорожного подвижного состава; |
| 8 – деревянные брусья; | 19 – дорожный знак «Железнодорожный переезд со шлагбаумом»; |
| 9 – контроллеры; | 20 – пешеходная дорожка. |
| 10 – рельс; | |
| 11 – заградительный светофор; | |

Примечание: в скобках указаны расстояния от железнодорожного переезда до сигнальных знаков «С» при движении железнодорожного подвижного состава более 120 км/ч.

Департамент регистрации нормативных
правовых актов
Министерства юстиции
Донецкой Народной Республики

В данном документе прошито и скреплено
печатью пятьдесят семь
_____ (57) листов.

Исполнитель:

Ф.И.О. Шевелев Д.А.

Дата « 06 » 06 2018 г.

