МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

ИНСТРУКЦИЯ ПО УСТРОЙСТВУ И ОБСЛУЖИВАНИЮ ПЕРЕЕЗДОВ

(в отмену Инструкции
по устройству и обслуживанию переездов,
утвержденной МПС 23 июля 1974 г.
№ ЦП/3178)

МОСКВА 1985

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР

СОГЛАСОВАНО

Министр автомобильных дорог РСФСР — председатель Координационного совета по вопросам деятельности дорожных организаций союзных республик в части ремонта и содержания автомобильных дорог

03.04.85 г. А. А. НИКОЛАЕВ

Заместитель Министра внутренних дел СССР

Б. К. ЕЛИСОВ

УТВЕРЖДАЮ

Министр путей сообщения СССР

18 мая Н. С. КОНАРЕВ

№ ЦП
4288

ИНСТРУКЦИЯ ПО УСТРОЙСТВУ И ОБСЛУЖИВАНИЮ ПЕРЕЕЗДОВ

(в отмену Инструкции по устройству и обслуживанию переездов, утвержденной МПС 23 июля 1974 г. № ЦП/3178)

МОСКВА
1985

Инструкция разработана Главным управлением пути и Всесоюзным ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательским институтом железнодорожного транспорта

1. Общие положения

1.1. Переездами считаются пересечения в одном уровне дорог с железнодорожными путями.

Переезд является местом повышенной опасности движения на железной и автомобильной дорогах. Он оборудуется необходимым обустройствами, улучшающими условия пропуска поездов и автотранспорта и повышающими безопасность их движения.

1.2. Переезды на пересечениях железнодорожных путей МПС с автомобильными дорогами общего пользования являются переездами общего пользования и содержатся средствами МПС.

Переезды на пересечениях железнодорожных путей МПС с автомобильными дорогами отдельных предприятий или организаций являются переездами необщего пользования.

Устройство, оборудование и содержание, а в отдельных случаях и обслуживание переездов необщего пользования, производятся за счет организаций или предприятий, пользующихся этими переездами. Порядок содержания и обслуживания их устанавливается начальником отделения железной дороги или начальником объединения промышленного железнодорожного транспорта.

1.3. При сооружении вторых путей и усилении существующих железных дорог одновременно должны рассматриваться вопросы о замене существующих пересечений в одном уровне путепроводами или об отводе автомобильных дорог под ближайшие искусственные сооружения железной дороги.

1.4. Два раза в год (в мае — июне и сентябре — октябре) должно производиться комиссионное обследование переездов. По результатам обследования должны разрабатываться специальные планы с указанием сроков устранения выявленных недостатков и осуществляться необходимые меры по приведению устройств на переездах в полное соответствие с требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог, настоящей инструкции и типовых проектов.

Обследование переездов должно производиться комиссионно под председательством руководителей дистанции пути с участием руководителей дистанции сигнализации и связи, участков энергоснабжения, или начальников районов электрических сетей, представителей ревизорского аппарата отделения дороги, Государственной автомобильной инспекции, органов внутренних дел на транспорте и дорожно-эксплуатационных организаций.

1.5. Настоящая инструкция распространяется на существующие и проектируемые переезды сети железных дорог МПС, а также рекомендуется для применения на всех переездах железных дорог страны.

2. Классификация переездов и регулирование движения на них.

2.1. Переезды на эксплуатируемой сети железных дорог МПС в зависимости от интенсивности движения железнодорожного и автомобильного транспорта делятся на четыре категории (рис. 1).

К I КАТЕГОРИИ относятся переезды, расположенные на пересечениях:

— железных дорог с интенсивностью движения более 16 поездов в сутки (суммарно в двух направлениях) с автомобильными дорогами с интенсивностью движения более 7000 автотранспортных единиц в сутки (суммарно в двух направлениях);

— железных дорог с интенсивностью движения более 100 поездов в сутки с автомобильными дорогами с интенсивностью движения более 3000 авт./сут.

Ко II КАТЕГОРИИ относятся переезды, расположенные на пересечениях:

— железных дорог с интенсивностью движения до 16 поездов в сутки, а также станционных и подъездных путей, с автомобильными дорогами с интенсивностью движения более 7000 авт./сут.;

— железных дорог с интенсивностью движения 17—100 поездов в сутки с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 3001—7000 авт./сут;

— железных дорог с интенсивностью движения более 100 поездов в сутки с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 1001—3000 авт./сут;

— железных дорог с интенсивностью движения более 200 поездов в сутки с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 201—1000 авт./сут;

К III КАТЕГОРИИ относятся переезды, расположенные на пересечениях;

— железных дорог с интенсивностью движения до 16 поездов в сутки, а также станционных и подъездных путей, с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 3001—7000 авт./сут;

— железных дорог с интенсивностью движения 17—100 поездов в сутки с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 1001—3000 авт./сут;

— железных дорог с интенсивностью движения 101—200 поездов в сутки с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 201—1000 авт./сут;

— железных дорог с интенсивностью движения более 200 поездов в сутки с автомобильными дорогами с интенсивностью движения до 200 авт./сут;

К IV КАТЕГОРИИ относятся все остальные переезды.

2.2. Переезды делятся на регулируемые и нерегулируемые. К регулируемым относятся переезды, на которых движение автотранспорта через переезд регулируется устройствами переездной сигнализации или дежурным работником.

К нерегулируемым относятся переезды, на которых движение автотранспорта не регулируется устройствами переездной сигнализации или дежурным работником и возможность безопасного проезда через переезд определяется водителями транспортных средств.

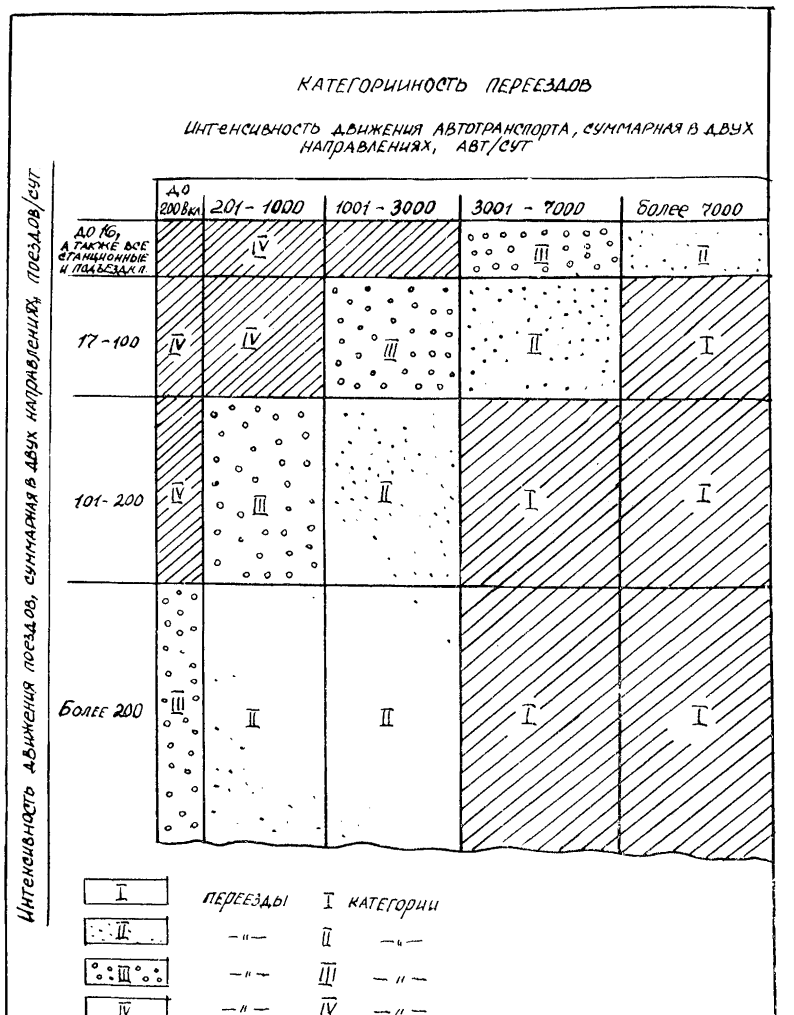

КАТЕГОРИИНОСТЬ ПЕРЕЕЗДОВ
Интенсивность движения автотранспорта, суммарная в двух направлениях, авт/сут
Интенсивность движения поездов, суммарная в двух направлениях, поездов/сут
До 200 вкл
201 - 1000
1001 - 3000
3001 - 7000
Более 7000
До 16, а также все станционные и подъездн.
17 - 100
101 - 200
Более 200
I
II
III
IV
переезды I категории
— " — II — " —
— " — III — " —
— " — IV — " —

Рис 1

Существующие переезды, не имеющие устройств переездной сигнализации, должны оборудоваться ими по планам МПС.

2.2.1. Переездная сигнализация дополняется обслуживанием дежурным работником только в следующих случаях:

— на переездах, через которые осуществляется движение поездов со скоростью более 140 км/ч;

— на переездах, расположенных на пересечениях главных путей с дорогами, имеющими трамвайное или троллейбусное движение;

— на переездах I категории;

— на переездах II категории, расположенных на участках с интенсивностью движения более 16 поездов в сутки, необорудованных автоматической светофорной сигнализацией с зеленым огнем.

2.2.2. На переездах, необорудованных переездной сигнализацией, регулирование движением автотранспорта осуществляется дежурным работником в следующих случаях:

— на переездах, через которые осуществляется движение поездов со скоростью более 140 км/ч;

— на переездах, пересекающих три и более главных пути;

— на переездах, расположенных на пересечениях главных путей с дорогами, по которым осуществляется трамвайное или троллейбусное движение;

— на переездах I категории;

— на переездах II категории с неудовлетворительными * условиями видимости, а на участках с интенсивностью движения более 16 поездов в сутки — независимо от условий видимости;

— на переездах III категории с неудовлетворительными условиями видимости, расположенных на участках с интенсивностью движения более 16 поездов в сутки, а также расположенных на участках с интенсивностью движения более 200 поездов в сутки, независимо от условий видимости.

Примечание: переезды, обслуживаемые дежурным работником, в дальнейшем именуются охраняемыми переездами, а переезды, не обслуживаемые дежурным работником,— неохраняемыми переездами.

2.3. Охрана переездов, как правило, должна быть круглосуточной. Перечень переездов, обслуживаемых дежурным работником некруглосуточно, а также время работы без обслуживания дежурным работником переездов, не оборудованных шлагбаумами, устанавливается

---

* Для существующих переездов удовлетворительной считается видимость, при которой с транспортного средства, находящегося от крайнего рельса на расстоянии 50 м и менее, приближающийся с любой из сторон поезд виден не менее чем:

при скорости движения поездов	121—140 км/ч	500 м
	81—120 км/ч	400 м
	41— 80 км/ч	250 м
	26—40 км/ч	150 м
	25 км/ч и менее	100 м

Для вновь строящихся и реконструируемых автомобильных дорог удовлетворительной считается видимость, при которой водитель транспортного средства, находящегося от переезда на расстоянии, равном расчетному расстоянию видимости поверхности дороги, мог видеть приближающийся к переезду поезд не менее, чем за 400 м от переезда, а машинист приближающегося поезда мог видеть середину переезда на расстоянии 1000 м.

начальником отделения дороги по согласованию с Государственной автомобильной инспекцией.

Переезды, охраняемые круглосуточно и в две смены, должны быть оборудованы шлагбаумами, а охраняемые в одну смену, при наличии переездной сигнализации, могут эксплуатироваться без шлагбаумов.

При перерыве обслуживания дежурным работником переезд закрывается для движения автотранспорта и шлагбаумы запираются на замок в горизонтальном положении. О часах работы таких переездов должно быть вывешено объявление на видном для водителей транспорных средств месте.

Переезды, расположенные на малодеятельных, подъездных и станционных путях, оборудованные горизонтально-поворотными шлагбаумами, должны оборудоваться светофорной сигнализацией; до оборудования их светофорной сигнализацией горизонтально-поворотные шлагбаумы сохраняются и такие переезды охране не подлежат.

Охрана переездов, расположенных вблизи стрелочных постов или помещений дежурных по станциям, может осуществляться работниками службы движения. Перечень таких переездов и режим их работы утверждается начальником отделения дороги.

На переездах необщего пользования, расположенных в пределах узлов и станций, а также на переездах, имеющих местное хозяйственное значение и используемых в определенные периоды суток, в зависимости от местных условий может быть установлено одно или двухсменное дежурство. Число смен (часов работы) дистанции пути должны согласовывать с организациями, пользующимися переездами, а при необходимости и с местными Советами народных депутатов и Государственной автомобильной инспекцией.

2.4. Проверка интенсивности движения и условий работы переездов и пересмотр их категорийности должны производиться дистанциями пути по фактической потребности, но не реже одного раза в год (в сентябре — октябре). Для установления категорийности переездов интенсивность движения по автомобильной дороге принимается по данным дорожно-эксплуатационных организаций. Одновременно составляется перечень переездов, на которых намечается снятие охраны, перечень согласовывается с Государственной автомобильной инспекцией и утверждается начальником дороги.

Перед снятием охраны должны быть осуществлены следующие меры:

— проведено комиссионное обследование переездов, согласованных к снятию охраны, и устройств автоматической светофорной сигнализации на них под председательством начальника дистанции пути с участием представителей причастных организаций железной дороги, Государственной автомобильной инспекции и дорожно-эксплуатационной организации для проверки готовности перевода переездов из охраняемых в неохраняемые».

— не менее чем за 15 дней до снятия охраны на переезде должны быть выставлены хорошо видимые объявления «Переезд с (дата) переводиться в неохраняемый».

Перевод переездов в неохраняемые осуществляется приказом начальника отделения дороги.

На переездах, на которых охрана снимается, демонтируются автоматические шлагбаумы, электрошлагбаумы, механизированные шлагбаумы и другие устройства, связанные с охраной, заменяются соответ-

ствующие дорожные знаки. В местах, согласованных с Государственной автомобильной инспекцией, устанавливаются сроком на 1 месяц временные таблички с надписями «На переезде охрана снята».

2.5. Не допускается на существующих железнодорожных путях общего пользования открытие вновь:

— переездов I, II и III категорий;

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

— переездов IV категории, расположенных на пересечениях трех и более главных путей, а также переездов, расположенных на пересечениях железных дорог в местах выемок, при необеспечении удовлетворительных условий видимости, а также в других случаях, когда требуется охрана переезда.

Открытие вновь переездов IV категории, кроме перечисленных выше, допускается в исключительных случаях (при крайней необходимости, если нет возможности изыскать решение, исключающее пересечение дорог в одном уровне) с разрешения начальника железной дороги по согласованию с Государственной автомобильной инспекцией и дорожно-эксплуатационными организациями или другими владельцами дорог.

Не допускается открытие на существующих переездах трамвайного и троллейбусного движения. Открытие вновь автобусного движения на неохраняемых переездах допускается с разрешения начальника дороги после оборудования переезда переездной сигнализаций.

2.6. Закрытие существующих переездов (постоянное или временное) производится приказом начальника отделения дороги по согласованию с исполкомами местных Советов народных депутатов, Государственной автомобильной инспекцией и дорожно-эксплуатационными организациями.

На закрываемых переездах (постоянно или на сезон) настил разбирается и подъезды к переездам со стороны автомобильной дороги на расстоянии не менее 10 м от крайних рельсов по всей ширине проезжей части перегораживаются барьерами, а при необходимости и канавами на расстоянии 2 м от барьера в сторону железной дороги. Предупредительные знаки на подъездах и подходах к переездам снимаются и устанавливаются знаки, указывающие направление объезда.

На закрываемых переездах все оборудование, в том числе и автоматические устройства, демонтируются; при кратковременном закрытии переезда — на срок их закрытия автоматические устройства выключаются, а брусья запасных шлагбаумов приводятся в закрытое положение и запираются на замок.

Оповещение о закрытии движения по переезду производится начальником дистанции пути в соответствии с порядком, согласованным с Государственной автомобильной инспекцией.

3. Устройство и оборудование переездов

3.1. Все обустройства переездов (приложение 1) должны соответствовать требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Союза ССР, настоящей Инструкции, типовым проектам, Правилам дорожного движения, а при проектировании и строительстве новых переездов должны учитываться и требования Строительных норм и правил (СНиП).

3.2. Переезды должны располагаться, как правило, на прямых участках железных и автомобильных дорог вне пределов выемок и мест, где не обеспечиваются удовлетворительные условия видимости. Пересечения железных дорог автомобильными дорогами должны осуществляться преимущественно под прямым углом. При невозможности осуществить пересечение под прямым углом острый угол между пересекающимися дорогами в одном уровне не должен быть не менее 60°. Существующие переезды, расположенные под более острым углом должны переустраиваться одновременно с реконструкцией автомобильных дорог.

3.3. На существующих переездах на протяжении не менее 10 м от крайнего рельса автомобильная дорога в продольном профиле должна иметь горизонтальную площадку или вертикальную большого радиуса, или уклон, обусловленный превышением одного рельса над другим, когда пересечение находится в кривом участке железной дороги. Подходы автомобильной дороги к переезду на протяжении не менее 20 м должны иметь продольный уклон не более 50%. При реконструкции и строительстве новых автомобильных дорог подходы должны устраиваться такими, чтобы на протяжении не менее 2 м от крайнего рельса автомобильная дорога в продольном профиле имела горизонтальную площадку, а в кривых уклон, обусловленный возвышением одного рельса над другим; перед площадкой на протяжении не менее 50 м продольный уклон не должен превышать 30%.

В трудных условиях (горные районы, городские улицы и др.) профиль автомобильной дороги на подходах к переездам может быть индивидуальным, согласованным с Государственной автомобильной инспекцией и дорожно-эксплуатационными организациями.

3.4. Вновь создаваемые защитные лесонасаждения должны обеспечивать водителям транспортных средств за 50 м от переезда видимость приближающегося к нему поезда на расстоянии не менее 500 м.

3.5. Проезжая часть переезда, состоящая из настила, подъездов и ограждений в виде столбиков, перил и оград должна удовлетворять следующим требованиям:

— ширина проезжей части должна быть равной ширине проезжей части автомобильной дороги, при этом она должна быть не менее 6 м;

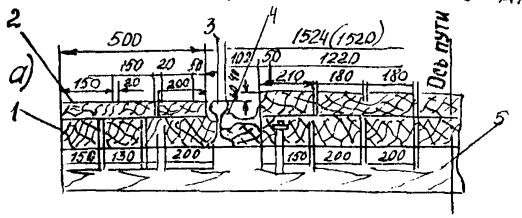
— настил с наружной стороны колеи устраивается в одном уровне с верхом головок рельсов, а внутри колеи во избежание повреждения рельсов при проходе тракторов, катков и др. и замыкания рельсовых цепей он должен быть выше головок рельсов на 30—40 мм;

— ширина настила в местах прогона скота должна быть не менее 4 м.

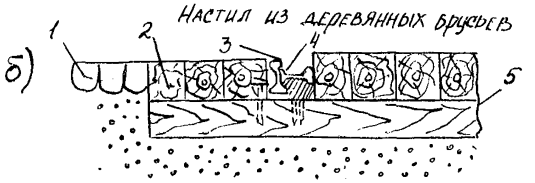
Настил (рис. 2) может быть железобетонным или деревянным. Путь под настилом должен быть уложен на деревянных шпалах. Прикрепление настила к шпалам должно соответствовать типовым проектам.

Типы настилов

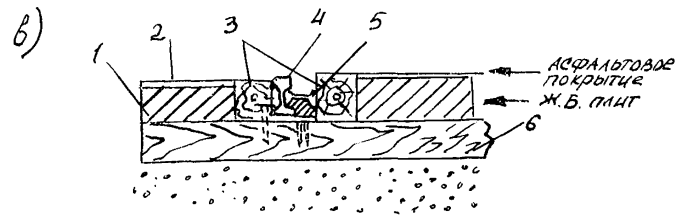
Настил из деревянных брусьев с защитным покрытием



Настил из деревянных брусьев



Настил из железобетонных плит



а)
1- Брусья деревянные
2- Покрытия из деревянных досок
3- Путевой рельс
4- Контррельс
5- Шпала

б)
1- Дорожное полотно
2- Настил из брусьев
3- Путевой рельс
4- Контррельс
5- Шпала

в)
1- Железобетонные плиты
2- Асфальтовое покрытие
3- Закладные деревянные элементы
4- Путевой рельс
5- Контррельс
6- Шпала

Рис. 2.

Для обеспечения беспрепятственного прохода реборды колес железнодорожного подвижного состава в пределах настила укладываются контррельсы, изготавливаемые из путевых рельсов. Концы контррельсов на длине 50 см должны быть отогнуты внутрь колеи на 25 см. Ширина желоба должна быть в пределах 75—110 мм.

Глубина желоба должна быть не менее 45 мм.

Съемные деревянные элементы, уложенные вместо контррельсов, должны заменяться на контррельсы в плановом порядке при переустройстве настила.

На охраняемых переездах внутри колеи каждого пути у настила (приложение 1, рис. 3) устраиваются приспособления в виде металлических трубок или стоек для установки переносных красных сигналов, а также приспособления для определения нижней негабаритности подвижного состава (Приложение 1, рис. 5).

Столбики, перила, ограды, стойки габаритных ворот, стойки шлагбаумов, мачты светофоров переездной сигнализации должны располагаться от кромок проезжей части автодороги на расстоянии не менее 0,75 м. Стойки вновь сооружаемых габаритных ворот, а также габаритных ворот на переустраиваемых переездах в связи с реконструкцией автомобильных дорог, должны устанавливаться не ближе 1,75 м от кромок проезжей части автомобильной дороги.

На переездах, по которым прогоняется скот, устанавливаются перила или ограды, а к механизированным шлагбаумам подвешиваются заградительные сетки. Перила или ограды должны быть, как правило, железобетонными. Допускается устройство их из дерева или металла. Окраска ограждений переездов производится в соответствии с типовым проектом.

При капитальном ремонте переездов с интенсивным пешеходным движением должны устраиваться по типовым проектам специальные пешеходные дорожки.

3.6. На подходах к переездам со стороны железной дороги должны быть установлены предупредительные постоянные сигнальны знаки «С» о подаче машинистом свистка, а со стороны автомобильной дороги на переездах без шлагбаумов — предупредительные дорожные знаки «Однопутная железная дорога» или «Многопутная железная дорога» (Приложение 1, рис. 3, 4).

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

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

При неудовлетворительной видимости приближающихся поездов перед неохраняемыми переездами, не оборудованными переездной сигнализацией, устанавливается дорожный знак «Движение без остановки запрещено». Необходимость и место его установки определяются Государственной автомобильной инспекцией.

3.7. На подходах к месту для прогона скота на расстоянии 20 м от крайних рельсов устанавливаются таблички с надписями «Берегись поезда. Место прогона скота», а на расстоянии 3—4 м от крайнего

рельса поперек скотопрогонной дорожки устанавливаются надолбы для предотвращения въезда на путь автотранспорта.

3.8. На электрифицированных линиях с обеих сторон переезда должны быть установлены габаритные ворота (Приложение 1, рис. 7) с высотой проезда 4,7 м на расстоянии от крайнего рельса не менее 8,5 м, а при наличии шлагбаумов — не менее 1 м от них в сторону автомобильной дороги. На габаритных воротах над серединой проезжей части автомобильной дороги должен быть установлен дорожный знак «Ограничение высоты» с цифрой на знаке «4,5 м». Место установки габаритных ворот должно выбираться с таким расчетом, чтобы исключалась возможность их объезда и не ухудшалась видимость переездных светофоров и знаков.

Вновь сооружаемые или переустраиваемые габаритные ворота должны устанавливаться на расстоянии не менее 5 м от шлагбаумов в сторону автомобильной дороги и не менее 14 м от крайнего рельса.

Планки габаритных ворот окрашиваются прямыми поперечными полосами черного и белого цвета шириной 200 мм, а опоры — такими же наклонными полосами (см. рис. 7, Приложения 1).

3.9. За габаритными воротами или за шлагбаумами, а где их нет — за знаком «Однопутная железная дорога» или «Многопутная железная дорога», в соответствии с Правилами дорожного движения устанавливаются дорожные знаки «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» или «Железнодорожный переезд без шлагбаума» и другие дорожные знаки. (Приложение 1, рис. 6).

Установка и содержание дорожных знаков, содержание и ремонт земляного полотна, проезжей части, ограждающих столбиков и других обустройств автомобильной дороги за пределами габаритных ворот, а где их нет — за пределами знаков «Однопутная железная дорога» или «Многопутная железная дорога» или за шлагбаумами в сторону от железной дороги, осуществляются дорожно-эксплуатационными организациями.

3.10. На охраняемых переездах применяются автоматические шлагбаумы (приложение 1, рис. 8) или электрошлагбаумы или механизированные шлагбаумы.

Брусья автоматических шлагбаумов и электрошлагбаумов должны иметь длину:

при ширине проезжей части до 6 м включительно — 4 м;

при ширине проезжей части более 6 м до 10 м включительно — 6 м;

при ширине проезжей части более 10 м — 8 м.

При необходимости допускается установка автоматических шлагбаумов и электрошлагбаумов нестандартной длины. Шлагбаумы должны перекрывать не менее половины проезжей части автомобильной дороги с правой стороны по ходу движения транспортных средств. Они должны устанавливаться с таким расчетом, чтобы с левой стороны оставалась неперекрытой проезжая часть дороги шириной не менее 3 м.

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

ну железнодорожного пути — контрольные прозрачно-белые огни как при открытом, так и при закрытом положении шлагбаумов.

Шлагбаумы устанавливаются с правой стороны на обочине автомобильной дороги с обеих сторон переезда на высоте 1—1,25 и от поверхности проезжей части дороги. При этом механизированные шлагбаумы, полностью перекрывающие проезжую часть автомобильной дороги, устанавливаются на расстоянии не менее 8,5 м от крайнего рельса; автоматические шлагбаумы и электрошлагбаумы, не полностью перекрывающие проезжую часть дороги, устанавливаются на расстоянии не менее 6 м, 8 м, 10 м от крайнего рельса, в зависимости от длины заградительного бруса (4 м, 6 м, 8 м).

На случай повреждения основных шлагбаумов должны устанавливаться запасные шлагбаумы ручного действия на расстоянии не менее 1 м от основных шлагбаумов в сторону автомобильной дороги.

Эти шлагбаумы должны перекрывать всю проезжую часть автодороги и иметь приспособления для закрепления их в открытом и закрытом положениях и навешивания сигнального фонаря.

Заградительные брусья шлагбаумов (основных и запасных) должны окрашиваться чередующимися полосами красного и белого цвета, наклоненными (если смотреть со стороны автомобильной дороги) вправо к горизонтали под углом 45—50°. Ширина полос принимается 500—600 мм. Конец заградительного бруса должен иметь красную полосу шириной 250—300 мм. Для улучшения видимости шлагбаумы следует (в плановом порядке) покрывать светоотражающими красками. Брусья шлагбаумов могут изготавливаться с сигнальными отражателями.

3.11. Нормальное положение автоматических шлагбаумов — открытое, а электрошлагбаумов и механизированных шлагбаумов — закрытое. В отдельных случаях на переездах с интенсивным движением по автомобильной дороге, а также на переездах, переданных в обслуживание работников других служб, нормальное положение электрошлагбаумов и механизированных шлагбаумов может быть установлено открытое.

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

3.12. При двустороннем движении транспортных средств в соответствии с ГОСТом «Разметка дорожная» по оси проезжей части автомобильной дороги на протяжении 100 м от шлагбаумов, а там, где их нет, от крайнего рельса, должна быть нанесена сплошная «осевая линия» (см. Приложение 1, рис. 3, 4).

На подъездах к переездам, ширина проезжей части которых обеспечивает движение транспортных средств в каждом направлении по двум полосам и более, по оси проезжей части автомобильной дороги на том же протяжении наносятся две такие же параллельные сплошные линии на расстоянии 0,1 м друг от друга.

Нанесение осевых линий производится дорожно-эксплуатационными организациями по согласованию с Государственной автомобильной инспекцией.

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

3.14. Электрическое освещение должны иметь все переезды I и II категорий, а также переезды III и IV категорий, расположенные на участках, оборудованных продольными линиями энергоснабжения, или имеющие вблизи другие постоянные источники энергоснабжения. В необходимых случаях переезды оборудуются прожекторными установками.

Освещенность переездов должна быть не менее: I категории — 5 люксов, II категории — 3 люксов, III категории — 2 люксов, IV категории — 1 люкса, а на переездах, расположенных на скоростных автодорогах и магистральных улицах общегородского значения — в соответствии со СНиП-11-4-79. На вновь строящихся или реконструируемых автодорогах I и II категории подходы к переезду должны быть освещены на протяжении 100 м от крайнего рельса.

Электроснабжение устройств переездной сигнализации должно соответствовать действующим нормативам. При этом для устройств автоматики с рельсовыми цепями постоянного тока должен предусматриваться аккумуляторный резерв с длительностью непрерывной работы не менее 8 часов.

3.16. Охраняемые переезды должны иметь прямую телефонную связь с ближайшей станцией или постом, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, с поездным диспетчером и в необходимых случаях радиосвязь. Телефонная связь должна дополняться наружным звонком.

3.17. Оборудование переездов автоматическими устройствами должно производиться в соответствии с «Основными требованиями по оборудованию переездов переездной сигнализацией» (Приложение 2).

В первую очередь переездной сигнализацией должны оборудоваться переезды с автобусным движением, а также расположенные на главных путях с интенсивным движением поездов и автотранспорта, высокими скоростями движения поездов, неудовлетворительными условиями видимости.

Переезды, расположенные на подъездных и станционных путях с маневровым характером движения, как правило, должны оборудоваться светофорной сигнализацией.

3.18. На автомобильных дорогах перед переездами, оборудованными существующей переездной сигнализацией, применяются светофоры с двумя горизонтально расположенными и попеременно мигающими красными огнями (рис. 8), сигнализирующие:

— горят красные сигнальные огни — движение дорожному транспорту запрещено, независимо от положения шлагбаумов;

— сигнальные огни не горят — водитель дорожного транспорта должен действовать так же, как и при движении через неохраняемый переезд, необорудованный переездной сигнализацией: прежде чем проследовать через переезд, он должен убедиться в отсутствии на подходах к переезду поезда и в безопасности движения.

Более совершенной является светофорная сигнализация со светофорами с двумя мигающими красными огнями и одним зеленым огнем (рис. 8а), сигнализирующими:

— горит зеленый сигнальный огонь — разрешено движение дорожного транспорта;

— горят красные сигнальные огни — движение дорожному транспорту запрещено, независимо от положения шлагбаума;

— сигнальные огни не горят — переездная сигнализация неисправна. Водитель дорожного транспорта должен действовать так же, как и при движении через неохраняемый переезд, не оборудованный переездной сигнализацией: прежде чем проследовать через переезд, он должен убедиться в отсутствии на подходах к переезду поезда и в безопасности движения. В этом случае дежурному ближайшей станции автоматически подается извещение о неисправности переездной сигнализации. Дежурный по станции, получив извещение, делает запись о неисправности автоматики на переезде в журнал формы ДУ-46 и сообщает об этом электромеханику СЦБ. Последний должен принять меры к устранению неисправностей.

Оборудование переездов переездной сигнализацией с зеленым огнем должно производиться в плановом порядке. Перечень этих переездов согласовывается с Государственной автомобильной инспекцией.

Автоматическая светофорная сигнализация, в том числе и при автоматических шлагбаумах, должна начинать подачу сигнала остановки в сторону автомобильной дороги за время, необходимое для заблаговременного освобождения переезда транспортными средствами, до подхода поезда к переезду. При этом в момент вступления поезда на участок приближения на светофорах в сторону автомобильной дороги загораются мигающие красные огни и подаются акустические сигналы (звонки или ревуны) для оповещения пешеходов.

Если переезд при этом оборудован автоматическими шлагбаумами, одновременно загораются красные сигнальные огни на заградительных брусьях шлагбаумов (без световых отражателей) и через время, определяемое расчетом, брусья шлагбаумов плавно опускаются в горизонтальное положение.

Автоматические шлагбаумы должны оставаться в закрытом положении, а автоматическая светофорная сигнализация — находится включенной до полного освобождения переезда поездом. При полном освобождении переезда поездом заградительные брусья автоматических шлагбаумов поднимаются, после чего красные огни на светофорах гаснут, а зеленый, при его наличии, загорается.

При движении поезда в неустановленном направлении на однопутных участках и по неправильному пути на двухпутных и многопутных участках выключение красных мигающих огней и включение зеленого огня, а также подъем шлагбаумов в вертикальное положение, осуществляется после освобождения поездом участка приближения, расположенного по ходу поезда за переездом.

При автоматической оповестительной сигнализации с полуавтоматическими шлагбаумами зеленые огни, при их наличии, выключаются, красные мигающие огни переездных светофоров и акустические сигналы включаются с момента занятия поездом участка приближения, или открытием сигнала и замыкания маршрута или нажатия кнопки дежурным по станции. При этом шлагбаумы закрываются автоматически, открываются путем нажатия кнопки «Открытие шлагбаума» дежурным по переезду.

При автоматической оповестительной сигнализации с электрошлагбаумами зеленые огни, при их наличии, выключаются, красные мигающие огни переездных светофоров и акустические сигналы включаются с момента занятия поездом участка приближения. Электрошлагбаумы в этом случае закрываются нажатием кнопки «Закрытие шлагбаума» дежурным по переезду.

При светофорной сигнализации красные мигающие огни на переездных светофорах включаются, а зеленый огонь, при его наличии, выключается с момента нажатия кнопки на колонке, установленной на мачте маневрового светофора. При этом на маневровом светофоре гаснет красный огонь, включается белый.

Безопасность движения на переездах при возвращении с перегона и при различных передвижениях хозяйственных, рабочих, восстановительных и других поездов должна обеспечиваться в соответствии с пп. 4.10 и 5.3 настоящей инструкции.

На переездах, в участки приближения которых входят станционные пути, при отправлении поезда при запрещающем показании светофоров включение автоматической светофорной и оповестительной сигнализации должно осуществляться дежурным по станции нажатием кнопки «Закрытие переезда». При этом машинист поезда при подходе к переезду должен следовать с особой бдительностью со скоростью не более 20 км/ч и готовностью остановиться, если встретится препятствие для движения. Перечень станций с такими переездами утверждается начальником дороги и объявляется приказом по дороге.

Кнопка поддержания бруса предназначена для задержки в необходимых случаях дежурным по переезду закрытия шлагбаумов (электрошлагбаумов) до проследования под брусом крупногабаритной автомашины и исключения возможной поломки бруса. При этом время задержки шлагбаумов дежурным по переезду не должно превышать 5 — 10 сек.

На переездах, оборудованных электрошлагбаумами, кнопка «поддержание бруса» используется и для открытия шлагбаума, нажатием которой дежурный по переезду после проследования поезда через переезд и освобождение участка приближения включает шлагбаум для перевода его в открытое положение.

На переездах, расположенных в пределах или вблизи станции оборудованных переездной сигнализацией, дежурные по станциям не должны допускать продолжительного разрыва между открытием выходных сигналов и отправлением поездов с тем, чтобы не вызывать задержек транспорта у переездов.

На станциях извещение дежурного по переезду об отправлении поезда должно производиться дежурным по станции по телефону или другим способом. Порядок извещения в этом случае устанавливается местной инструкцией.

3.19. На охраняемых переездах устраивается заградительная сигнализация.

В качестве заградительных светофоров могут использоваться входные, выходные, предупредительные, предвыходные, маневровые, проходные и маршрутные светофоры, расположенные от переезда на расстоянии не более 800 м и не менее 15 м при условии видимости переезда с места их установки.

При невозможности использования указанных светофоров перед охраняемыми переездами устанавливаются специальные заградительные светофоры на расстоянии не менее 15 м.

Заградительные светофоры устанавливаются для движения поездов на однопутных участках — с двух сторон от переезда, а на двухпутных участках — по правильному пути и в следующих случаях для движения по неправильному пути:

— на двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоблокировкой;

— при регулярном движении по неправильному пути;

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

Установка заградительных светофоров для движения поездов по неправильному пути допускается с левой стороны пути.

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

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

Все охраняемые переезды, расположенные на участках автоблокировки, независимо от наличия заградительных светофоров, должны быть оборудованы устройствами для переключения ближайщих к переездам светофоров автоблокировки на запрещающие показания при возникновении на переездах препятствий для движения поездов.

3.20. При оборудовании переездов автоматическими шлагбаумами на стенке снаружи здания поста на стойке в месте, откуда обеспечивается хорошая видимость пути и автомобильной дороги, устанавливается щиток управления шлагбаумами. Место установки щитка определяется комиссионно представителями дистанции пути и дистанции сигнализации и связи, а при необходимости с участием начальника станции.

На щитке управления шлагбаумами размещаются:

кнопка (непломбируемая) для закрытия шлагбаумов;

кнопка (пломбируемая) для открытия шлагбаумов;

кнопка (непломбируемая) для поддержания бруса шлагбаума;

кнопка (пломбируемая) для включения заградительных светофоров и приведения в запрещающее положение показаний на путевых светофорах, а также выключения кодов автоматической локомотивной сигнализации;

контрольные лампы для проверки включения заградительных светофоров;

контрольные лампы, показывающие вступление на участок приближения к переезду отдельно четного и нечетного поездов.

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

4. Обслуживание переездов

4.1. Дежурный по переезду должен обеспечивать безопасное движение поездов и транспортных средств на переезде, своевременно открывать и закрывать переезд и подавать установленные сигналы, наблюдать за состоянием проходящих поездов.

В случае обнаружения неисправности, угрожающей безопасности движения, дежурный по переезду обязан принять меры к остановке поезда.

4.2. Лица, назначаемые на должность дежурного по переезду, должны:

а) иметь возраст не менее 18 лет;

б) иметь стаж работы в должности, связанной с движением поездов, не менее 3 месяцев. При этом они должны пройти теоретическое и производственное обучение по программе для индивидуальной или бригадной подготовки дежурных по переездам;

в) знать в установленном по должности объеме Правила технической эксплуатации железных дорог Союза ССР, Инструкцию по сигнализации, Инструкцию по движению поездов и маневровой работе, Инструкцию по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, настоящую Инструкцию, местную инструкцию по обслуживанию данного переезда, местную Инструкцию о порядке пользования устройствами автоматики на переезде, Инструкцию по технике безопасности и производственной санитарии для дежурных по переездам, Устав о дисциплине работников железнодорожного транспорта, а также все распоряжения и указания, относящиеся к обязанностям дежурного по переезду;

г) пройти медицинское освидетельствование;

д) выдержать испытания в знании в установленном объеме инструкций и распоряжений, перечисленных в пункте «в». При этом в состав комиссии по проведению испытаний должен входить представитель дистанции сигнализации и связи не ниже старшего электромеханика.

Работники железнодорожного транспорта, на которых в порядке уплотнения рабочего дня или совмещения профессий возлагается выполнение дополнительных обязанностей, связанных с обслуживанием переездов, должны допускаться к этой работе только после прохождения обучения в объеме, установленном для дежурного по переезду, и испытания их в знании соответствующих правил, инструкций и обязанностей по обслуживанию переездов.

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

4.4. В здании переездного поста должны быть:

— график дежурств по переезду;

— инструкция по устройству и обслуживанию переездов;

— местная инструкция по обслуживанию данного переезда;

— местная инструкция о порядке пользования устройствами автоматики на переездах;

— выписка из расписания движения пассажирских и пригородных

поездов с указанием времени отправления поездов с соседних станций;

— книга приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде;

— журнал для записи нарушений Правил проезда через переезд;

— стенные часы, аптечка;

— необходимый инструмент, мебель, хозинвентарь;

— жезл регулировщика и красная нарукавная повязка;

— трос для буксировки остановившихся на переезде транспортных средств.

Кроме того, в специальном легко доступном месте должно быть по одному переносному красному щиту и по одному сигнальному фонарю на каждый железнодорожный путь, пересекаемый переездом, один запасной фонарь и один запасной переносной красный щит, один комплект сигнальных флажков, коробка петард (6 шт) на двухпутных участках и не менее двух коробок (12 шт) на участках с тремя и более главными путями. Зимой на переездах должен быть постоянный запас песка или шлака для посыпания подъездов и пешеходных дорожек во время гололеда.

Местные инструкции составляются начальником дистанции пути и начальником сигнализации и связи, а при расположении переездов на территориях станций или при обслуживании переездов работниками службы движения — также и начальниками станций, и утверждаются начальнком отделения дороги. В них должны отражаться действия дежурного по переезду, связанные с учетом местных особенностей в условиях данного переезда. Местные инструкции должны пересматриваться при изменении условий работы переезда, но не реже 1 раза в 5 лет.

4.5. Вступая на дежурство, дежурный по переезду совместно с дежурным, закончившим дежурство, должны проверить путь в пределах 50 м от переезда, состояние оборудования переезда и исправность всех его устройств, в том числе и автоматически действующих, у пломбируемых устройств проверить наличие пломб, наличие и состояние ручных сигналов, петард, инструмента и инвентаря.

О всех замечаниях, неисправностях автоматических шлагбаумов и электрошлагбаумов переездной и заградительной сигнализации, а также об устраненных неисправностях, вносится запись в Книгу приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде. При наличии автоматики следует записать: «Автоматика исправна» или «Автоматика неисправна».

Все замеченные неисправности, которые могут быть устранены силами дежурного (или дежурных), должны быть немедленно устранены. После этого дежурные должны расписаться в Книге сдачи и приема дежурства.

При невозможности устранить своими силами неисправность, угрожающую безопасности движения, дежурный по переезду обязан оградить опасное место сигналами остановки и немедленно известить об этом дежурного по станции (поездного диспетчера) и через него бригадира пути или дорожного мастера.

О неисправности переездной или заградительной сигнализации и автоматических шлагбаумов или электрошлагбаумов дежурный по переезду обязан немедленно сообщить дежурным ближайших раздельных пунктов (поездному диспетчеру). При пропуске транспортных

средств в этом случае следует руководствоваться местной инструкцией. До устранения неисправности и отметки об этом электромеханика в Книге приема и сдачи дежурств пользоваться неисправными устройствами запрещается.

Книга приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде должна проверяться бригадиром пути не реже одного раза в неделю, а дорожным мастером — не реже одного раза в две недели. О результатах проверки и данных распоряжениях должны быть сделаны записи в указанной книге.

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

4.6. Во время дежурства дежурный по переезду обязан*:

— обеспечивать безопасное и бесперебойное движение поездов и транспортных средств на переезде;

— строго соблюдать Инструкцию по технике безопасности и производственной санитарии для дежурных по переездам (Приложение 3);

— находиться все время на переезде;

— внимательно следить за подходом поездов и транспортных средств, прогоном скота, своевременно ограждать переезд, подавать установленные сигналы и принимать необходимые меры в случае угрозы безопасности движения;

— прекращать движение по переезду транспортных средств и закрывать механизированные шлагбаумы и электрошлагбаумы немедленно после получения сигнала оповещения о приближении поезда автоматической оповестительной сигнализации или за 1,5—2 мин. до его прохода;

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

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

— немедленно ограждать сигналами остановки место повреждения пути, угрожающего безопасному следованию поездов;

— запрещать остановку транспортных средств и других самоходных машин и механизмов, людей и скота на переезде (Приложение 3, 4);

— прочищать желоба, для свободного прохода по ним реборд колес и содержать всю площадь переезда и подъезды к нему в пределах шлагбаумов в постоянной чистоте;

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

— зажигать фонари на переезде и шлагбаумах, своевременно включать и отключать наружное освещение и прожекторные установ-

* Для дежурных стрелочного поста и других работников, которые являются дежурными по переездам по совместительству, обязанности по обслуживанию переездов должны устанавливаться местными инструкциями.

ки, о случаях ненормальной их работы извещать по телефону дежурного по станции (поездного диспетчера), который должен уведомлять об этом участок энергоснабжения;

— закреплять болты, противоугоны, очищать путь от снега и травы, а также убирать с пути посторонние предметы, детали верхнего строения пути и подвижного состава, оправлять балластную призму и осматривать путь на протяжении 50 м в каждую сторону от переезда, за исключением особо деятельных переездов, перечень которых устанавливается начальником дистанции пути;

— немедленно ограждать сигналами остановки место повреждения пути, угрожающего безопасному следованию поездов и сообщать об этом по телефону дежурному по станции или поездному диспетчеру. Производить работы на пути и на переезде разрешается только при закрытых шлагбаумах.

Дежурный по переезду может заходить в помещение поста только убедившись в том, что переезд свободен от транспортных средств и нет приближающегося к переезду поезда, при этом неавтоматические шлагбаумы должны быть закрыты. Запрещается уходить с поста или поручать временное обслуживание переезда другим лицам.

4.7. При приближении поезда, отдельного локомотива, путевой или другой самоходной машины или несъемной дрезины дежурный по переезду обязан закрыть электрошлагбаумы или механизированные шлагбаумы, проверить свободность пути на переезде и в обе стороны от него и сойти с пути, когда поезд находится от него на расстоянии не менее 400 м, а для встречи поездов, следующих со скоростью более 140 км/ч — за 5 мин. до прохода поезда (при этом автоматические шлагбаумы должны быть закрыты с помощью кнопки за 5 мин. до прохода поезда). Встречая поезд, необходимо стоять лицом к пути с полуоборотом головы навстречу движению, как правило, у здания переездного поста на расстоянии не ближе 2 м, а при пропуске поезда, следующего со скоростью более 140 км/ч — на расстоянии не ближе 4 м от крайнего рельса и не менее 5 м при пропуске поезда, следующего со скоростью более 160 км/ч, подавать сигнал рожком (один длинный звук при приближении нечетного поезда и два длинных — при приближении четного поезда) и показывать сигнал при свободном пути: днем — свернутый желтый флаг, ночью — прозрачно-белый огонь ручного фонаря; при необходимости уменьшения скорости: днем — развернутый желтый флаг; ночью на перегонах — медленное движение вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем, на станциях — ручного фонаря с желтым огнем, а при его отсутствии — медленным движением вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем.

В тех случаях, когда дежурный по переезду, работая на пути или переезде, не может заблаговременно перейти путь или подойти к установленному для встречи поездов месту, ему разрешается встречать поезд с любой стороны пути, находясь не ближе указанных выше расстояний от крайнего рельса.

Встречая поезд, необходимо внимательно осматривать подвижной состав (в ночное время для лучшей видимости использовать имеющиеся прожекторные установки). Пропустив поезд, дежурный по переезду должен, не выходя на путь, убедиться, что вслед или по соседнему пути не идет другой поезд, локомотив или дрезина, после чего открыть неавтоматические шлагбаумы и пропускать через пф еезд ф анспф тные

средства или скот или, при закрытых шлагбаумах — продолжать выполнение необходимых работ на переезде.

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

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

— если в проходящем поезде будет замечена неисправность, угрожающая безопасности движения: колеса, идущие «юзом» или издающие сильные удары из-за ползунов, пожар, горение букс, угроза падения с поезда человека или груза и др.;

— если поезд, следующий по неправильному пути двухпутной линии, не будет иметь в голове установленных сигналов;

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

— если с поезда или с пути подаются машинисту сигналы остановки, а он не принимает мер к остановке поезда;

— при пожаре в полосе отвода, угрожающем движению;

— в других случаях, угрожающих безопасности движения и жизни людей.

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

После проследования поезда, в котором была обнаружена колесная пара, идущая «юзом» или имеющая ползуны, дежурный по переезду обязан срочно сообщить об этом дежурному по станции, дорожному мастеру и бригадиру пути порядком, установленным местной инструкцией, и произвести сплошной осмотр рельсов в пределах участка, обслуживаемого дежурным по переезду.

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

При наличии заградительной сигнализации или устройства по перекрытию ближайших к переезду светофоров автоблокировки дежурный по переезду обязан: независимо от того, есть ли на подходе поезд или нет, незамедлительно включить заградительные светофоры, закрыть шлагбаумы, по телефону сообщить о случившемся дежурному по станции или поездному диспетчеру, а при наличии радиосвязи сообщить машинистам поездов, находящихся на перегоне в соответствии с порядком, установленным местной инструкцией, и принимать меры к устранению препятствия на переезде.

Включение заградительных светофоров проверяется по контрольным лампам на щитке. Горящие лампы указывают на то, что заградительные светофоры включены. Негорящие лампы указывают на то, что заградительные светофоры не включены.

О срыве пломбы с кнопки заградительной сигнализаци должна быть сделана запись в Книге приема и сдачи дежурства и осмотра

устройств на переезде и немедленно сообщено электромеханику в порядке, установленном местной инструкцией.

Если нет заградительной сигнализации или она неисправна, то дежурный по переезду должен незамедлительно установить на каждом пути, на котором возникло препятствие, переносной сигнал остановки (днем — красный щит, ночью — фонарь с красным огнем в обе стороны), закрыть шлагбаумы, известить о препятствии дежурного по станции (поездного диспетчера) и одновременно выяснить, отправлен или нет со станции на перегон поезд.

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

Дежурный по переезду, получив уведомление от дежурного по станции (поездного диспетчера) об отправлении на перегон поезда, должен бежать навстречу поезду, подавая сигнал остановки, и уложив петарды на расстоянии Б, установленном начальником дороги (см. Инструкцию по сигнализации), или в том месте, где успеет, в том числе и по соседнему пути, если на нем также имеется препятствие. После ограждения места препятствия со стороны ожидаемого поезда, он таким же порядком производит ограждение с противоположной стороны.

Затем возвращается к месту препятствия и принимает возможные меры к его устранению.

Если дежурный по переезду будет уведомлен дежурным по станции об отправлении поездов в сторону переезда с обеих станций, то он должен поступать в соответствии с местной инструкцией, в которой действия дежурного по переезду в таких случаях должны быть установлены в зависимости от условий видимости, скорости движения поездов и др.

В случаях, если связь не работает или дежурный по станции на вызов не отвечает, дежурный по переезду должен сигнальным рожком подавать сигнал общей тревоги (один длинный и три коротких звука) и в зависимости от обстоятельств поступать следующим образом:

1) когда он видит или слышит приближающийся поезд или твердо уверен с какой стороны будет подходить к переезду первый поезд, он должен идти навстречу поезду и на расстоянии Б уложить петарды, в том числе и на каждом из соседних путей, на которых имеется препятствие, после чего в таком же порядке уложить петарды с противоположной стороны от препятствия на расстоянии Б от него и вернуться к месту препятствия;

2) если подход поездов дежурному по переезду неизвестен, то он должен:

а) на однопутном участке:

уложить в первую очередь петарды на расстоянии Б со стороны спуска к месту препятствия, а на площадке — со стороны худшей видимости (кривой, выемки и др.), что должно быть указано в местной инструкции, затем уложить петарды с другой стороны препятствия на расстоянии Б от него и вернуться к месту препятствия;

при одинаковых условиях на подходах к переезду он должен оставаться у места препятствия до тех пор, пока не услышит или не увидит поезд, идущий в сторону переезда, после чего дежурный по переезду должен бежать навстречу этому поезду, подавая сигнал

остановки и на расстоянии Б или в месте, где успеет, уложить петарды;

б) на двухпутном и многопутном участках:

при препятствии на одном пути — дежурный по переезду должен идти в сторону ожидаемого поезда правильного направления движения и уложить петарды на расстоянии Б, затем в указанном выше порядке уложить петарды с противоположной стороны препятствия (со стороны неправильного направления движения) и вернуться к месту препятствия;

при препятствии на двух и более путях — дежурный по переезду должен оставаться у места препятствия до тех пор, пока не услышит или не увидит поезд, идущий в сторону переезда, после чего он должен бежать навстречу поезду, подавая сигнал остановки, и на расстоянии Б или в том месте, где успеет, уложить петарды.

Во всех случаях, когда дежурный по переезду уходит с места препятствия для укладки петард, он должен непрерывно подавать сигнал общей тревоги, а на месте препятствия оставить красный сигнал (днем — красный, щит, ночью — фонарь с красным огнем в обе стороны) на шесте, укрепив его в имеющемся для этого приспособлении.

Уложив петарды с обеих сторон от места препятствия, необходимо возвратиться на переезд и принимать возможные меры к устранению препятствия.

При препятствии на одном пути двухпутного или многопутного участка дежурный по переезду должен остановить поезд, следующий по соседнему пути и заявить машинисту о наличии препятствия с указанием километра и пути для сообщения машинисту встречного поезда, дежурному ближайшего раздельного пункта (поездному диспетчеру).

Если на сигнал тревоги явится работник железной дороги, имеющий при себе петарды и ручные сигналы, то дежурный по переезду устанавливает на каждом пути с препятствием по сигналу остановки, закрывает шлагбаумы, после чего он и прибывший работник укладывают с обеих сторон препятствия петарды на расстоянии Б, установленном начальником дороги для данного перегона, и остаются у петард в ожидании поезда.

Если прибывший на сигнал тревоги работник железной дороги не имеет петард и ручных сигналов, то после того, как будут на каждом пути с препятствием установлены сигналы остановки и закрыты шлагбаумы, дежурный по переезду выдает прибывшему работнику петарды, а в дневное время, кроме того, красный или желтый флаг, разъясняет порядок укладки петард и подачи сигнала остановки, после чего оба ограждают препятствия с обеих сторон, укладывая петарды на расстоянии Б, установленном начальником дороги для данного перегона, и остаются у петард в ожидании поезда.

Если на сигнал тревоги явится второй работник дороги или лицо, не работающее на железнодорожном транспорте, то, не выдавая ему сигналов, дежурный по переезду должен послать его за ближайшим бригадиром пути или дорожным мастером или к ближайшему дежурному по станции.

Остановив приближающийся к месту препятствия поезд, дежурный по переезду должен предупредить о препятствии машиниста. Место препятствия должно быть осмотрено дежурным по переезду со-

вместно с машинистом и если по нему можно пропустить поезд (при отсутствии бригадира пути вопрос о возможности пропуска поезда решается машинистом), то поезд пропускается со скоростью 5 км/ч.

После устранения препятствия заградительные светофоры должны быть погашены, сигналы остановки сняты.

При невозможности погасить красный огонь заградительного светофора дежурный по переезду обязан закрыть шлагбаумы и идти к машинисту с тем, чтобы сообщить ему о порче заградительного светофора, после чего машинист имеет право проследовать запрещающий сигнал заградительного светофора.

При выключенном электрическом токе или при неисправности автоматики перевод бруса шлагбаума из закрытого положения в открытое положение производится вручную. До устранения неисправности дежурный по переезду должен пользоваться запасными шлагбаумами.

В случае, когда при подходе поезда переездная сигнализация не действует, а автоматические шлагбаумы не закрываются, дежурный по переезду закрывает шлагбаумы нажатием кнопки «Закрытие» шлагбаумов. Если при нажатии кнопки автоматические шлагбаумы не закрываются, а также при невозможности закрыть механизированные шлагбаумы, или если шлагбаумы повреждены, то дежурный по переезду обязан оградить переезд запасными шлагбаумами и в дальнейшем пользоваться ими до устранения неисправности.

Если сигнализация не действует, шлагбаумы не закрываются или повреждены и в других случаях, когда необходимо остановить транспортные средства перед переездом, дежурный должен стать в видимом месте грудью или спиной к водителям, поднять над головой жезл (красный флаг) или встать днем с вытянутыми в стороны руками, ночью и при плохой видимости днем — на вытянутой руке держать фонарь с красным двухсторонним огнем в стороны автомобильной дороги.

Во всех случаях неисправностей заградительной сигнализации и автоматических устройств дежурный по переезду обязан незамедлительно вызвать через дежурного по станции электромеханика СЦБ.

При обрыве на переезде проводов контактной сети на электрифицированных участках железных дорог или проводов линий электропередач, пересекающих железнодорожные пути, дежурный по переезду обязан включить заградительную сигнализацию, привести шлагбаумы в закрытое положение, опасное место оградить переносными сигналами остановки, сообщить о случившемся дежурному по станции (поездному диспетчеру) и оставаться у места препятствия до прибытия работников участка энергоснабжения, следя за тем, чтобы никто не приближался на расстояние менее 10 м до оборванных проводов и не прикасался к рельсам.

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

принять меры к обеспечению безопасности движения поездов и транспортных средств;

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

оказать возможную помощь пострадавшим, а при необходимости вызвать «Скорую помощь».

4.10. Необходимые меры по обеспечению безопасности движения при отправлении поездов по неправильному пути на перегонах, где имеются переезды, оборудованные автоматическими устройствами только для поездов, следующих по правильному пути, устанавливаются начальником дороги.

При этом необходимо руководствоваться следующими положениями:

при производстве путевых и других работ, в связи с которыми действие автоматической светофорной сигнализации прекращается, на охраняемых переездах с автоматическими шлагбаумами управление ими должно осуществляться вручную с помощью кнопок на щитке, при этом шлагбаумы должны быть приведены в закрытое положение и открываться для пропуска транспортных средств только при отсутствии поездов, о подходе которых дежурный по переезду должен получить уведомление от дежурного по станции. На неохраняемых переездах, оборудованных автоматической светофорной сигнализацией, на период движения поездов по одному пути дистанцией пути должно быть установлено дежурство. При отсутствии телефонной связи на охраняемых переездах, а также на неохраняемых, взятых временно под охрану, должна быть установлена временная телефонная (или радио) связь. Дежурные по станциям (поездные диспетчеры) должны заблаговременно извещать дежурных по переездам о каждом отправлении поезда.

Порядок действия дежурных по переезду на период организации двустороннего движения поездов по одному пути на двухпутных и многопутных участках при производстве путевых, строительных и других работ, а также при отправлении поездов по неправильному пути в порядке регулировки движения, для каждого охраняемого (постоянно или временно) переезда должен быть отражен в местной инструкции.

Машинисты поездов, отправляемых в порядке регулировки по неправильному пути, обязаны обеспечить проследование оборудованных односторонними автоматическими устройствами переездов: охраняемых — со скоростью не свыше 40 км/ч, неохраняемых — не свыше 25 км/ч. С такой же скоростью должны проследовать переезды машинисты локомотивов хозяйственных, восстановительных и других поездов при возвращении с перегона по неправильному пути.

Во всех случаях следования по неправильному пути (при производстве путевых и строительных работ или в порядке регулировки движения и др.) машинисты поездов в соответствии с требованиями Инструкции по сигнализации на железных дорогах Союза ССР должны несколько раз подавать оповестительный сигнал.

4.11. Только с разрешения начальника дистанции пути допускается движение через переезд крупногабаритных, тихоходных, особо тяжелых и длинномерных транспортных единиц, машин и механизмов, размеры и скорость которых определены п. 17.7 Правил дорожного движения (Приложение 5).

Заявка на получение разрешения должна быть подана начальнику дистанции пути не позднее чем за 24 часа до перевозки. В заявке должна быть указана ширина и высота транспортного средства, а при наличии автопоезда — его длина. В необходимых случаях начальник дистанции пути должен заблаговременно дать заявку о выдаче предупреждений на поезда.

Дорожные мастера и бригадиры пути должны обеспечить ограждение переезда сигналами остановки в соответствии с Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Союза ССР и осуществить наблюдение за пропуском указанных выше транспортных средств.

На электрифицированных участках при высоте транспортного средства более 4,5 м начальник дистанции пути заблаговременно сообщает высоту и дату пропуска такого транспорта начальнику участка энергоснабжения, последний принимает меры и выделяет своего представителя для наблюдения.

4.12. Дежурный по переезду обязан требовать от всех лиц, пользующихся железнодорожными переездами, неуклонного исполнения установленных правил. При нарушении правил проезда дежурный по переезду обязан при возможности принять меры к остановке транспортного средства, выяснить и записать в журнал нарушений Правил проезда через переезд принадлежность транспортного средства, фамилию, имя, отчество водителя, время и характер нарушения. В случаях, когда остановить транспортное средство не представилось возможным, записать его номер. Сведения о нарушителях или номер транспортного средства передаются дежурным по переезду непосредственно или через дистанцию пути в органы Государственной автомобильной инспекции в течение 15 суток с момента нарушения указанных правил.

4.13. Дежурный по переезду подчиняется непосредственно бригадиру пути, а при отсутствии рабочих отделений — дорожному мастеру. Все распоряжения дежурному по переезду должны даваться, как правило, через бригадира пути или дорожного мастера. В случае получения распоряжения от вышестоящего начальника дежурный по переезду обязан выполнить его распоряжение, после чего по телефону или лично доложить об этом бригадиру пути или дорожному мастеру.

4.14. За невыполнение обязанностей, нарушение ПТЭ, Инструкции по сигнализации, настоящей Инструкции дежурный по переезду несет ответственность в установленном порядке.

5. Содержание и ремонт переездов

5.1. Дистанции пути несут ответственность за исправное содержание настилов, рельсовых цепей (изолирующих стыков, рельсовых соединителей) на перегонах, габаритных ворот, столбов, оград, перил, знаков, подъездов к переездам и других путевых обустройств в пределах зоны обслуживания по автомобильной дороге между габаритными воротами, а где их нет между дорожными знаками «Однопутная железная дорога» или «Многопутная железная дорога», а где эти знаки не устанавливаются — между шлагбаумами. Дистанции пути по чертежам завода изготавливают брусья автоматических шлагбаумов и электрошлагбаумов для замены; заменяют механизированные и запасные шлагбаумы, а также электролампы в зданиях переездных постов, сигнальных фонарях механизированных шлагбаумов.

Дистанции сигнализации и связи несут ответственность за исправное содержание и работу автоматических шлагбаумов и электрошлагбаумов, сигнальных электрических фонарей на них, автоматической светофорной, оповестительной и заградительной сигнализаций, а также телефонной (радио) связи: заменяют поврежденные брусья автоматических шлагбаумов, электрошлагбаумов и электролампы в сигнальных фонарях на них.

Участки энергоснабжения несут ответственность за бесперебойное электроснабжение переездов, за исправность наружных электросетей, автоматического включения и отключения наружного освещения, прожекторных установок, получают и заменяют электролампы наружного освещения, в том числе и в прожекторных установках.

Дорожные мастера, бригадиры пути, лица, выделенные для осмотра пути, электромеханики, электромонтеры по эксплуатации распределительных сетей при проверке переездов обязаны обращать особое внимание на состояние проезжей части, желобов, настила, на работу автоматических и других устройств (звуковой сигнализации, сигналов переездных светофоров, сигнальных фонарей на брусьях шлагбаумов), состояние релейных и батарейных шкафов, освещения и при обнаружении неисправностей принимать соответствующие меры к их устранению.

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

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

Ремонт автоматических и неавтоматических с электроприводом шлагбаумов, автоматической светофорной и заградительной сигнализации на переездах производится работниками дистанции сигнализации и связи.

Порядок движения через переезд или в объезд его на время выполнения работ по ремонту устройств на переезде, при котором нарушается или затрудняется пропуск автотранспорта, должен быть согласован соответственно начальником дистанции пути, начальником дистанции сигнализации и связи, с Государственной автомо-

бильной инспекцией и соответствующими дорожными организациями.

5.3. При выполнении путевых работ, ремонте автоматических устройств (автоматических шлагбаумов и сигнализации) на переездах, а также при ремонте устройств автоблокировки или энергоснабжения, при котором нарушается работа автоматики на переездах, ответственность за обеспечение безопасности движения поездов и транспортных средств, работу переездов без существенной задержки автотранспорта на охраняемых переездах несут дежурные по переездам. При этом начальник дистанции сигнализации и связи или начальник участка энергоснабжения обязан заранее сообщить дистанции пути о предполагаемых работах. Начальник дистанции пути должен совместно с начальником дистанции сигнализации и связи в зависимости от местных условий принять дополнительные меры по обеспечению безопасности движения поездов и автотранспорта на переезде на период выполнения работ.

На неохраняемых переездах бригадиры пути, электромеханики или электромонтеры по эксплуатации распределительных сетей в зависимости от того, кто выполняет работы, на время работ обязаны установить с каждой стороны переезда у переездных светофоров дорожный знак «Движение без остановки запрещено».

Если закончить ремонт в течение рабочего дня не представляется возможным, то бригадиры пути, электромеханики или электромонтеры по эксплуатации распределительных сетей должны доложить об этом начальнику дистанции пути, начальнику дистанции сигнализации и связи и начальнику участка энергоснабжения, которые совместно должны принять в зависимости от местных условий решение о порядке работы переезда, после чего дают соответствующее указание дорожным мастерам, электромеханикам или электромонтерам по эксплуатации распределительных сетей.

На неохраняемых переездах, оборудованных автоматической светофорной сигнализацией, у релейного шкафа или вблизи него, в отдельном ящике при существующем помещении должны храниться два временных дорожных знака «Движение без остановки запрещено».

5.4. При внезапных неисправностях автоматических устройств на переездах работники дистанции сигнализации и связи или дистанции пути, а также работники других служб (в зависимости от того, кому первому будет известно о неисправности), должны без промедления сообщить об этом электромеханику, а также бригадиру пути, для принятия мер по устранению неисправностей.

5.5. Периодические осмотры состояния путевых устройств и проверка работы автоматических и заградительных устройств на переездах должностными лицами проводятся в сроки и порядком, предусмотренным Инструкцией по текущему содержанию железнодорожного пути и Инструкцией по техническому обслуживанию устройств сигнализации, централизации и блокировки. На неохраняемых переездах, кроме того, осуществляются дополнительные осмотры и проверки этих устройств порядком, устанавливаемым начальником отделения дороги.

Техническое состояние охраняемых переездов проверяется дорожным мастером не реже двух раз, бригадиром пути четырех раз в месяц. При проверках дорожные мастера и бригадиры пути должны контролировать выполнение служебных обязанностей дежурными по

переезду, проводить им инструктаж с записью в журнале приема и сдачи дежурств.

Начальники дистанций пути и их заместители должны осуществлять не реже одного раза в квартал внезапные проверки несения службы дежурными по переездам с проведением инструктажа.

Проверку действия устройств автоматики на переездах производит электромеханик совместно с электромонтером СЦБ один раз в две недели.

5.6. Начальники отделов пути, сигнализации и связи, электрификации и энергетического хозяйства и работники ревизорского аппарата отделений дорог должны систематически осуществлять контроль за состоянием и эксплуатацией переездов и мест проезда под искусственными сооружениями, а также за качеством проведения осмотров и выполнением намечаемых мер по устранению выявленных неисправностей.

6. Основные требования к проезду транспортных средств и пропуску скота через железнодорожные пути с использованием искусственных сооружений

6.1. Устройство автомобильных дорог под ближайшими искусственными сооружениями железной дороги допускается с разрешения начальника отделения дороги.

6.2. При использовании искусственных сооружений для пропуска транспортных средств и прогона скота их габаритные размеры в свету должны быть не менее:

— для пропуска транспортных средств — ширина 7 м и высота 5 м;

— для прогона скота — ширина 4 м и высота 2,5 м.

В порядке исключения допускается пропуск транспортных средств при габаритных размерах искусственных сооружений в свету по ширине менее 7 м, по высоте — менее 5 м.

Устройство проездов под деревянными мостами допускается в виде исключения по согласованию с Управлением железной дороги.

6.3. Перед искусственными сооружениями, под которыми разрешается проезд транспортных средств, при высоте проезда менее 5 м, устанавливаются габаритные ворота (Приложение I, рис. 9). Контрольная планка габаритных ворот во всех случаях располагается на 20 см ниже высоты проезда.

Габаритные ворота устанавливаются с обеих сторон искусственных сооружений на расстоянии 10—15 м от него. В случае подхода к искуственному сооружению нескольких дорог габаритные ворота должны быть установлены так, чтобы нельзя было проехать, минуя их.

На габаритных воротах устанавливается дорожный знак «Ограничение высоты», а при ширине проезда менее 3,5 м и у деревянных мостов, кроме того, знак «Ограничение ширины».

Если встречный разъезд транспортных средств затрудняется из-за недостаточного габаритного размера в свету искусственного сооружения, то на подходах с одной стороны должен быть установлен знак «Преимущество встречного движения», а с другой стороны — знак — «Преимущество перед встречным движением».

На знаках «Ограничение высоты» и «Ограничение ширины» должны указываться размеры на 20—40 см меньше фактических габаритных размеров проезда под искусственными сооружениями.

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

В целях недопущения повреждения опор в зависимости от местных условий и конструкции сооружений должны устанавливаться ограждения барьерного типа или высокий бордюр.

Ограждения должны иметь вертикальную разметку черными и белыми полосами в соответствии с ГОСТом «Разметка дорожная».

Перед и под мостами с деревянными опорами, под которыми разрешается проезд транспортных средств, ограждение опор от повреждения обязательно.

Инструкция по устройству и обслуживанию переездов, утвержденная МПС 23 июля 1974 г. № ЦП 3178 считается утратившей силу.

Заместитель начальника —
Главный инженер Главного
управления пути

Н. Ф. МИТИН

Первый заместитель начальника
Главного управления
сигнализации и связи

Г. Ф. ЛЕКУТА

Директор Всесоюзного
научно-исследовательского института
железнодорожного транспорта

А. Л. ЛИСИЦЫН

Приложение 1

ОБУСТРОЙСТВА ПЕРЕЕЗДОВ

(рис. 3, 3а, 4, 4а, 5, 6, 7, 8 и 9)

Схема расположения обустройств переезда со шлагбаумами вне населенных пунктов

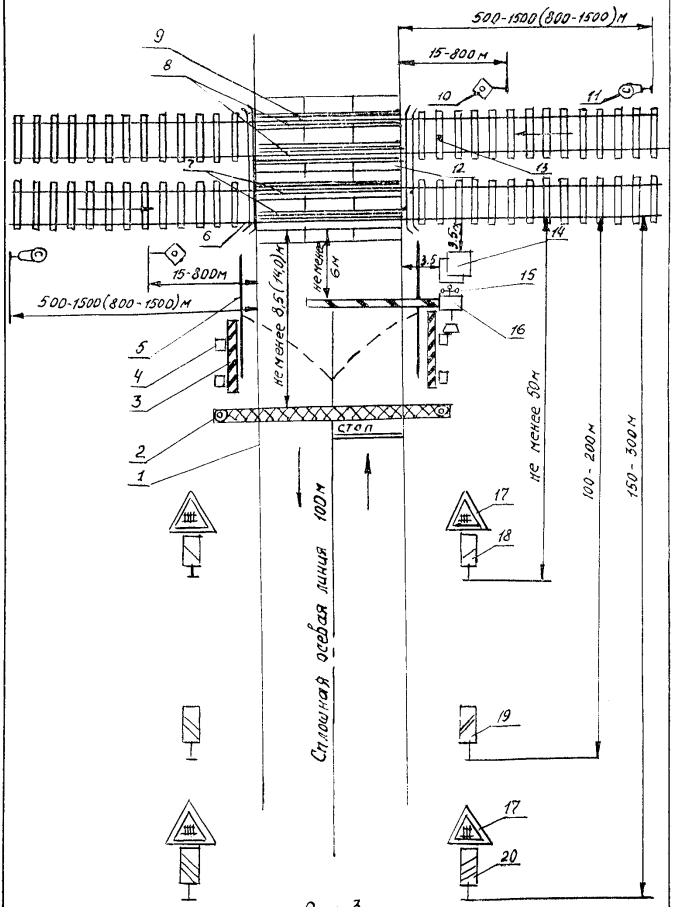


Рис. 3

Схема расположения обустройств переезда со шлагбаумами в населенном пункте

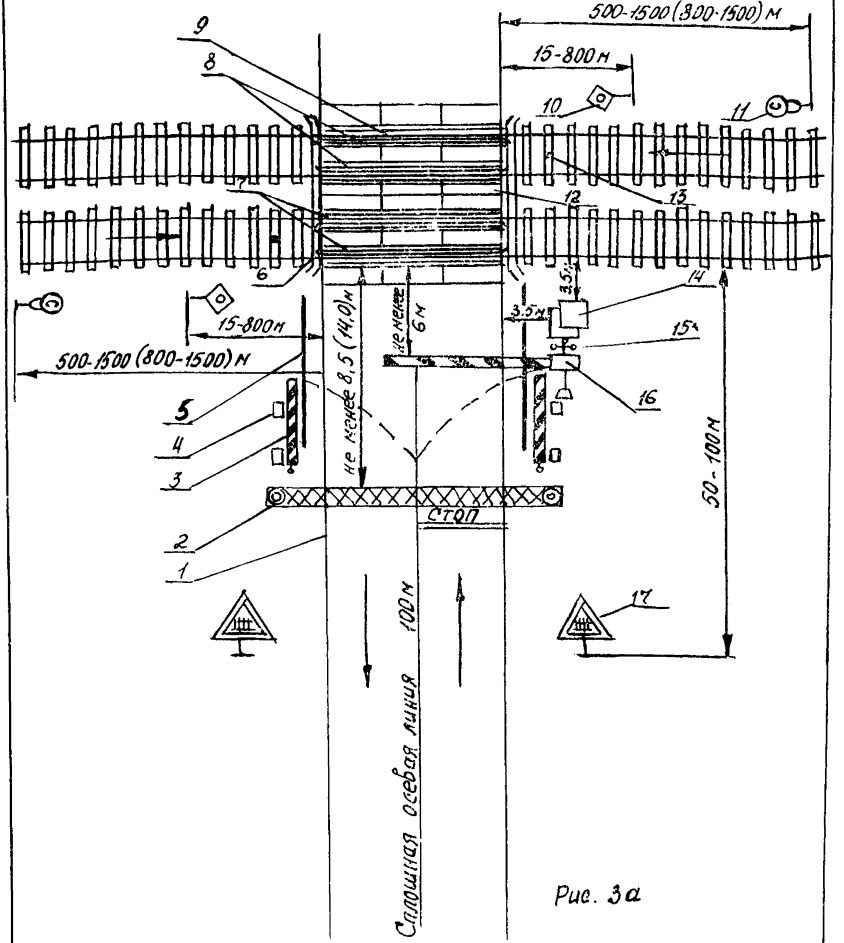


Рис. 3а

Условные обозначения к рис. 3 и 3а

1-кромка проезжей части автомобильной дороги; 2-габаритные ворота; 3-запасные горизонтально-поворотные шлагбаумы; 4-ограждающие столбики; 5-перила (ограда); 6-водоотводные лотки; 7-деревянные брусья; 8-контрельсы; 9-путевые рельсы; 10-заградительный светофор; 11-сигнальный знак "Свисток"; 12-железобетонные плиты или асфальтовое покрытие; 13-трубка или стойка для установки красного щита и сигнального фонаря; 14-здание переездного поста; 15-светофор переездной сигнализации; 16-автоматический шлагбаум или электрошлагбаум; 17-дорожный знак "Железнодорожный переезд со шлагбаумом"; 18, 19, 20-Дорожные знаки "Приближение к железнодорожному переезду".

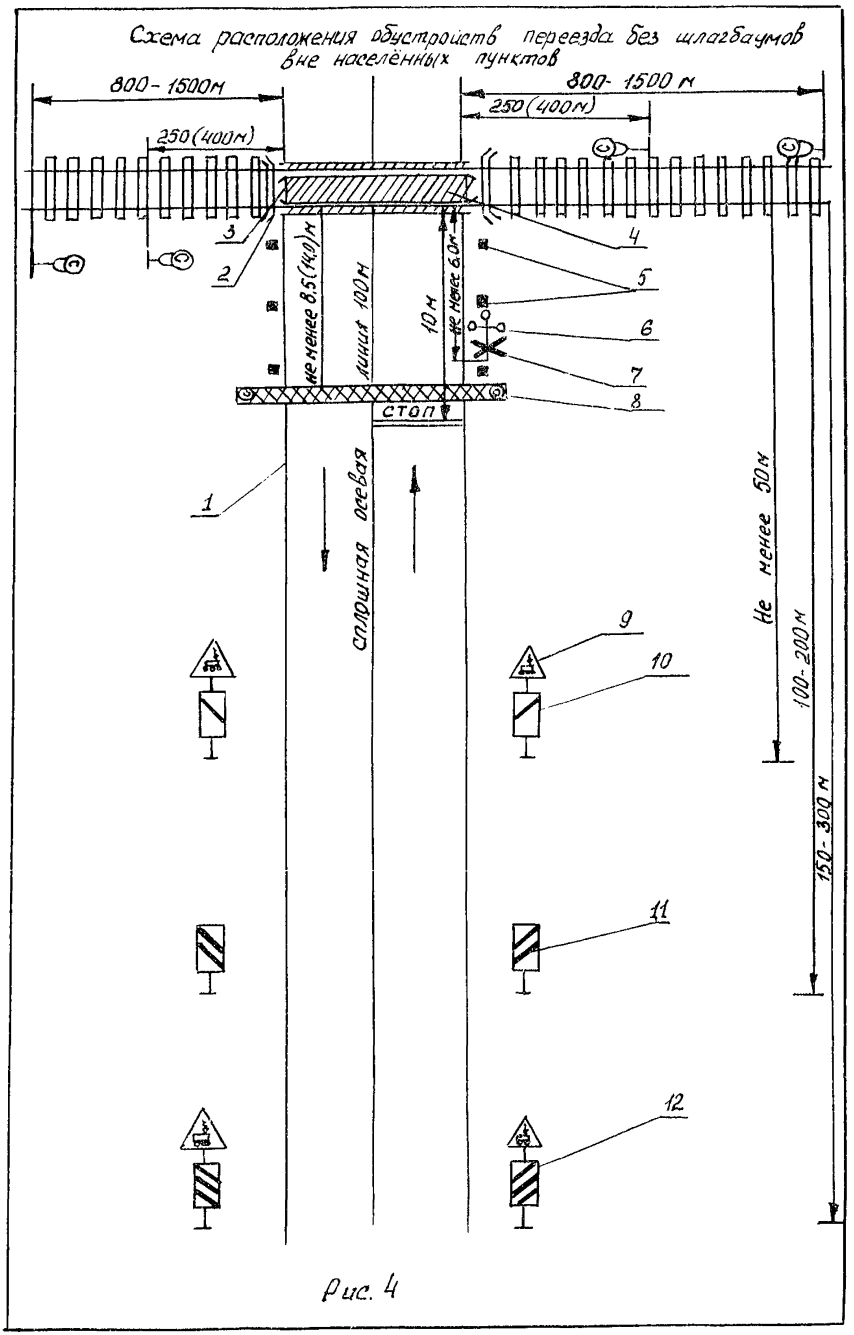


Схема расположения обустройств переезда без шлагбаумов вне населённых пунктов
800-1500м
250(400м)
800-1500 м
250(400м)
3
2
4
5
6
7
8
не менее 8,5(14,0)м
линия 100м
10 м
не менее 6,0м
стоп
1
сплошная осевая
не менее 50м
100-200м
150-300м
9
10
11
12

Рис. 4

Схема расположения обустройств переезда без шлагбаумов в населенных пунктах.

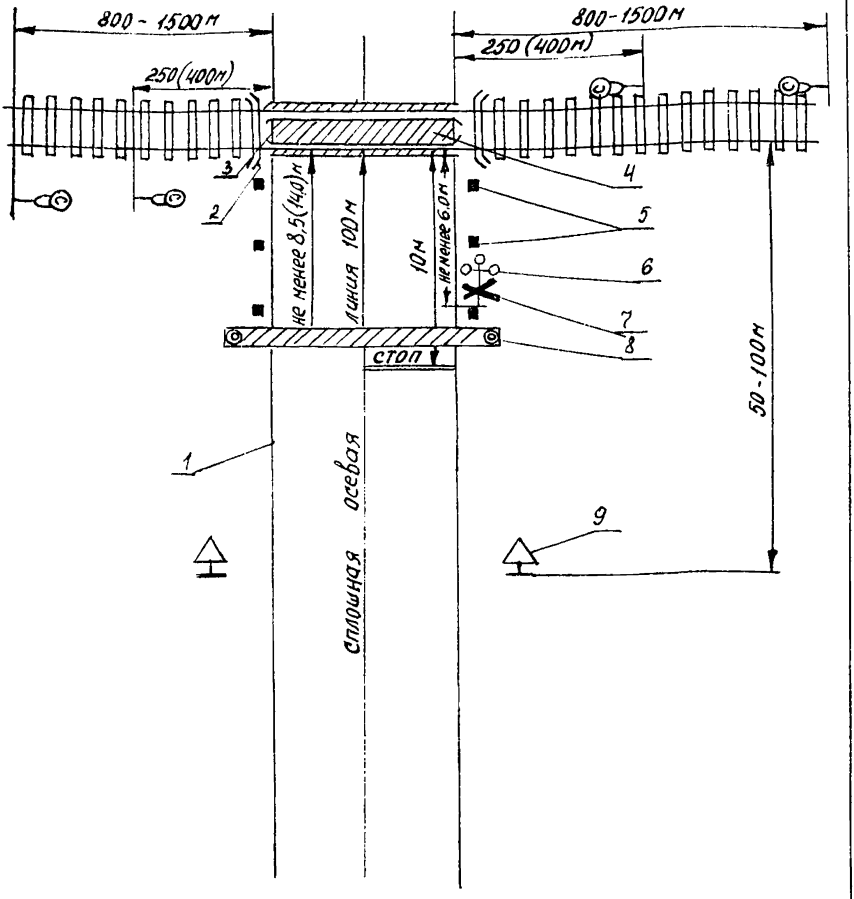
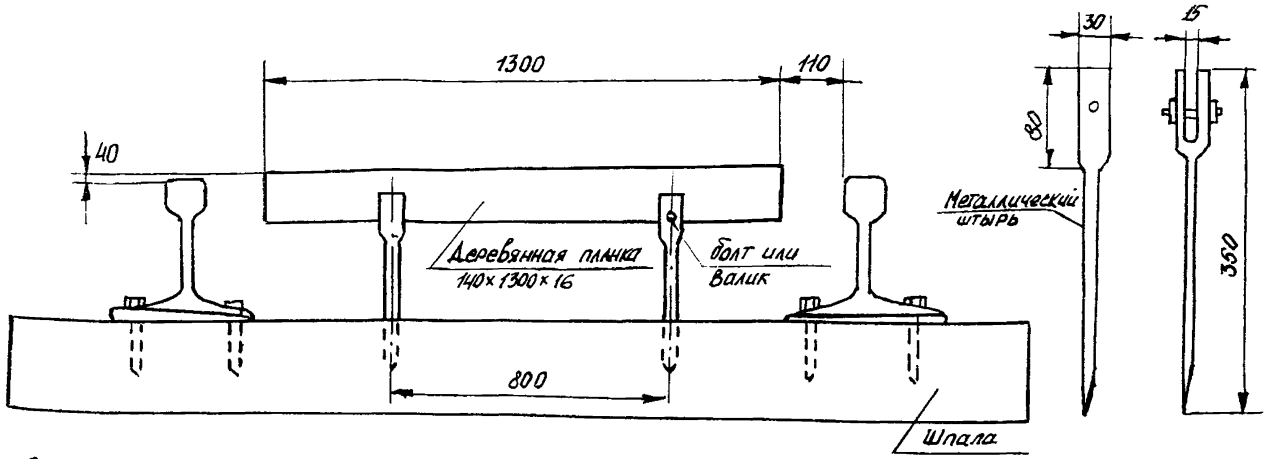


Рис. 4а

Условные обозначения к рис. 4 и 4а

1 - кромка проезжей части автомобильной дороги; 2 - водоотводные лотки; 3 - контррельсы; 4 - настил из железобетонных плит или деревянных брусьев; 5 - ограждающие столбики; 6 - светофор переездной сигнализации; 7 - дорожный знак "однопутная железная дорога"; 8 - габаритные ворота; 9 - дорожный знак "Железнодорожный переезд без шлагбаума"; 10, 11, 12 - дорожные знаки "Приближение к железнодорожному переезду"

Устройство для обнаружения нижней негабаритности в поездах



От вертикального и горизонтального смещения деревянная планка закрепляется одним болтом с гайкой или валиком со шплинтом или штопорной планкой (чекой)

На пути с железобетонными шпалами штыри забиваются в деревянную шпалу, вложенную в шпальный ящик.

Размеры указаны в мм.

Рис. 5

Дорожные знаки и таблички устанавливаемые на подходах к переездам, местам прогона скота и искусственным сооружениям (ГОСТ 23457 – 79)



1.1. Ж. д. переезд со шлагбаумом



1.2. Ж. д. переезд без шлагбаума



1.3.1. Однопутная ж. д.



1.3.2. Многопутная ж. д.



1.4.1. 1.4.2. 1.4.3. 1.4.4. 1.4.5. 1.4.6. Приближение к ж. д. переезду



1.23. Дорожные работы



2.5. Движение без остановки запрещено



2.6. Преимущество встречного движения



2.7 Преимущество перед встречным движен.



3.1. Въезд запрещен



3.2. Движение запрещено



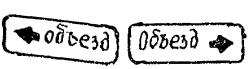
3.13 Ограничение высоты



3.14. Ограничение ширины



3.24 Ограничение максимальной скорости



5.32.2 Направление объезда



1.12.2. Сужение дороги



1.12.3. Сужение дороги



1.18.1 Сужение дороги

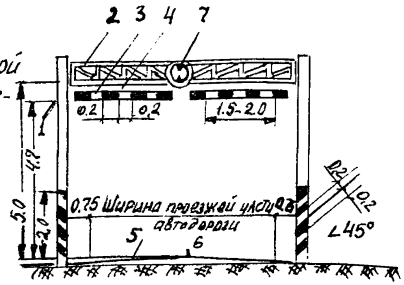


5.8.1. Направление движения по полосам

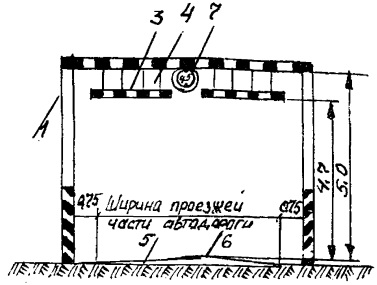
Рис. 6

Габаритные ворота

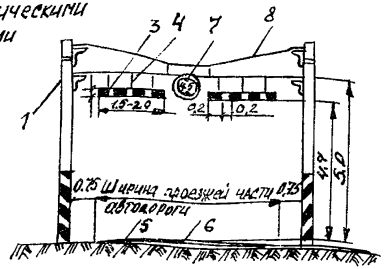
а) с плоской металлической фермой



б) деревянные



в) с металлическими растяжками



Условные обозначения

1- опоры; 2-металлическая ферма; 3-ограничительные планки; 4-металлическая цепь или проволочные подвески; 5-проезжая часть автодороги; 6-сплошная осевая линия; 7-дорожный знак "Ограничение высоты"; 8-металлические растяжки.

Примечания: 1) на вновь проектируемых и переустраиваемых переездах расстояние между кромкой проезжей части и опорой должно быть не менее 1,75 м;

2) в соответствии с ГОСТ 13508-74 окраска габаритных ворот или закрепленных на них щитов производится черно-белыми наклонными под углом 45° полосами шириной 0,2 м до высоты 2,0 м от поверхности дороги. Ширина щита должна быть не менее диаметра опоры.

Размеры на рисунке даны в м.

рис 7.

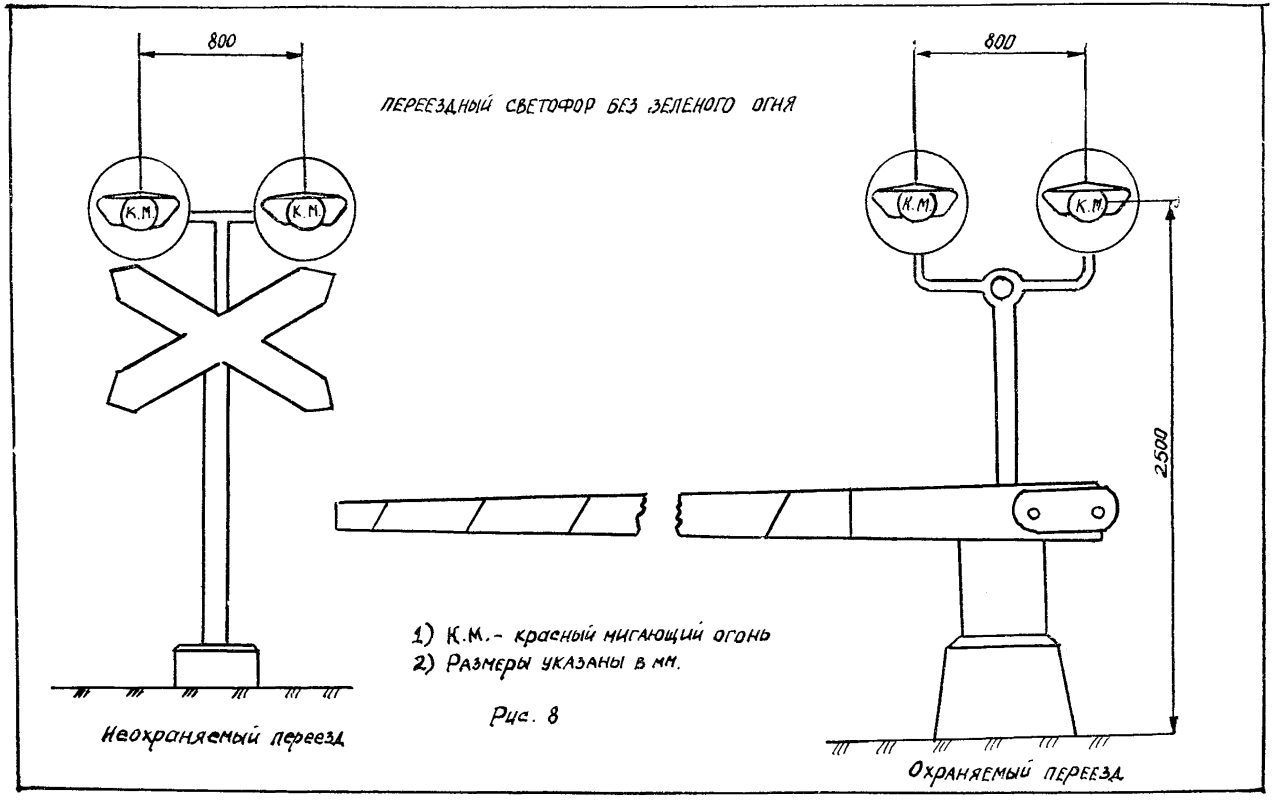

ПЕРЕЕЗДНЫЙ СВЕТОФОР БЕЗ ЗЕЛЕНОГО ОГНЯ
800
800
К.М.
К.М.
К.М.
К.М.
2500
1) К.М.- красный мигающий огонь
2) Размеры указаны в мм.
Неохраняемый переезд
Охраняемый переезд

Рис. 8

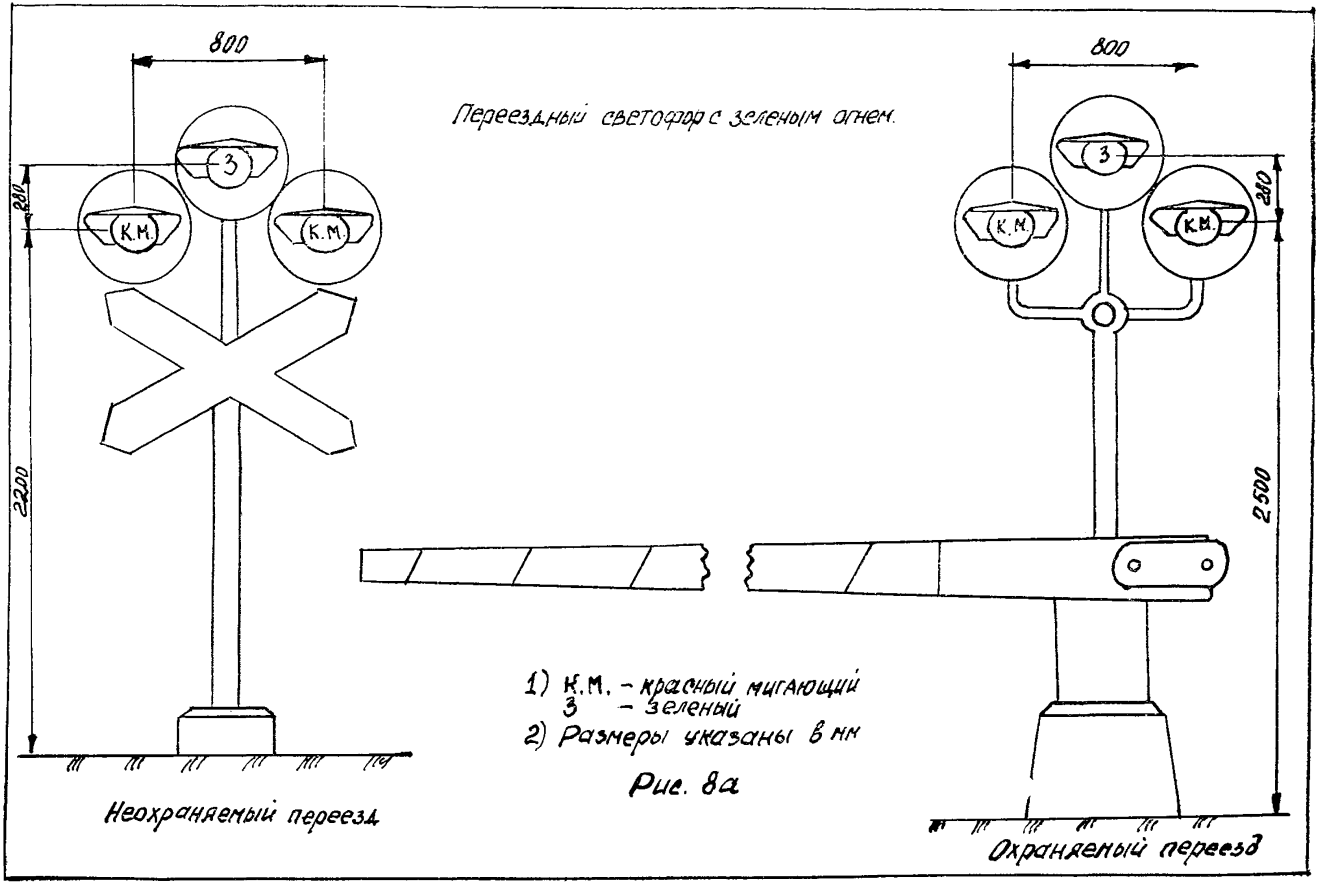
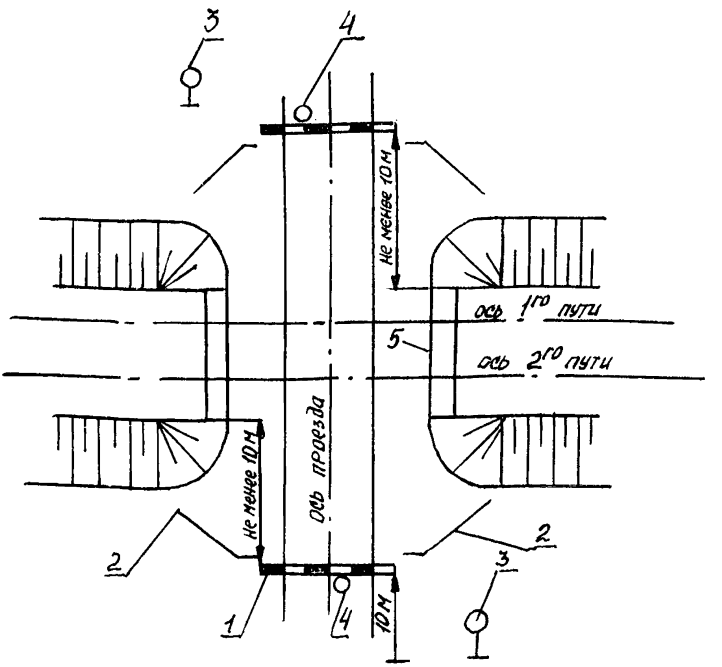

Переездный светофор с зеленым огнем.
800
З
К.М.
К.М.
280
2200
800
З
К.М.
К.М.
280
2500
1) К.М. – красный мигающий
З – зеленый
2) Размеры указаны в мм
Рис. 8а
Неохраняемый переезд
Охраняемый переезд

Схема обустройств и знаков перед проездами под искусственными сооружениями.



Условные обозначения: 1 - габаритные ворота; 2 - барьерное ограждение; 3 - дорожные знаки "Преимущество встречного движения" или "Преимущество перед встречным движением"; 4 - знак "Ограничение габаритной высоты"; 5 - передние грани мостовых опор

Рис. 9.

Приложение 2

ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

по оборудованию переездов устройствами переездной сигнализации

Наименование переездов	Тип переездной сигнализации	Ограждение переездов со стороны железнодорожного транспорта
Неохраняемые, на перегонах и станциях	Автоматическая светофорная сигнализация с зеленым огнем Автоматическая светофорная сигнализация	Не предусматривается
Охраняемые, на перегонах	Автоматическая светофорная сигнализация с автоматическими шлагбаумами	Используются проходные светофоры автоблокировки, расположенные на расстоянии не более 800 м от переезда при условии видимости переезда с места их установки. При невозможности их использования устанавливаются специальные заградительные светофоры. Кроме того, предусматривается перекрытие ближайших к переезду светофоров автоблокировки на запрещающие показания.
Охраняемые, на станциях	Оповестительная сигнализация с автоматически закрываемыми шлагбаумами и открываемыми кнопкой (полуавтоматические электрошлагбаумы). В исключительных случаях допускается использование автоматической оповестительной сигнализации с электрошлагбаумами.	Используются станционные поездные светофоры, а в обоснованных случаях устанавливаются специальные заградительные светофоры или маневровые, дополненные красным огнем, в том числе карликовые.
Неохраняемые, на подъездных и других путях, где участки приближения не могут быть оборудованы рельсовыми цепями.	Светофорная сигнализация.	Устанавливаются специальные светофоры с красным и белым сигнальными огнями, управляемые составительской или локомотивной бригадой или автоматической при вступлении поезда на специальные датчики.
То же, охраняемые	Светофорная сигнализация с электрическими, механизированными или ручными шлагбаумами.	Устанавливаются специальные светофоры с красным и белым сигнальными огнями, управляемые дежурным работником.

Устройствами автоматики переезды должны оборудоваться по типовым схемам, утвержденным Главным управлением сигнализации и связи МПС.

1. Устройствами автоматики переезды должны оборудоваться по типовым схемам, утвержденным Главным управлением сигнализации и связи МПС.

2. Типы переездной сигнализации и шлагбаумов для охраняемых переездов устанавливаются проектами с учетом требований Инструкции по устройству и обслуживанию переездов, настоящих требований и местных условий.

3. Длины участков приближения должны расчитываться, исходя из максимальной скорости движения поездов, но не более 140 км/ч, установленной на данном участке, и минимальной скорости движения транспортных средств в соответствии с Правилами дорожного движения. При этом расчетное время извещения о приближении поезда к переезду при разработке проектов устройства автоматики вновь или ее переустройства определяется в зависимости от длины переезда. При этом расчетное время извещения о приближении поезда к переезду должно быть не менее:

а) при автоматической светофорной сигнализации, в том числе с автоматическими шлагбаумами — 40 с;

б) при оповестительной сигнализации — 50 с.

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

4. На переездах, расположенных на станциях и вблизи их, при наличии маршрутизации включение автоматической светофорной и оповестительной сигнализации, автоматических шлагбаумов и электрошлагбаумов предусматривается одновременно с открытием станционных светофоров и замыканием маршрута при наличии поезда на участке приближения, а при отправлении поездов и движения маневровых составов при запрещающем показании светофора — от нажатия дежурным по станции кнопки «Закрытие переезда». При этом машинист при подходе к переезду должен следовать со скоростью не более 20 км/ч с готовностью остановиться, если встретится препятствие.

Перечень таких переездов утверждается начальником дороги.

5. Для обеспечения необходимого времени извещения допускается применять задержку открытия выходных светофоров; задержка открытия маневровых светофоров не обязательна.

6. Переезды, оборудованные автоматическими устройствами в соответствии с Инструкцией ЦП/3178, должны переоборудоваться в плановом порядке в соответствии с настоящими требованиями.

Приложение 3

СОГЛАСОВАНО:
Отделом охраны труда
ЦК профсоюза рабочих
железнодорожного транспорта

1985 г.

УТВЕРЖДАЮ:
Начальник Главного
управления пути МПС
Б. А. МОРОЗОВ

15 мая 1985 г.

ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ
по технике безопасности и производственной санитарии для дежурных по переездам

(В отмену Инструкции по технике безопасности и производственной санитарии для дежурных по переездам, утвержденной 31 января 1973 г.)

1. Общие положения

1.1. Дежурные по переездам работают в условиях непрерывного движения поездов, а также транспортных средств и других самоходных машин и механизмов, что требует от дежурных быть особенно и внимательными и бдительными.

1.2. Перед вступлением на дежурство дежурный по переезду должен иметь нормальный отдых. Графиком дежурств по переезду не должно предусматриваться более двух ночных дежурств подряд.

1.3. В ночное время и при плохой видимости в дневное время суток (метель, туман и другие неблагоприятные условия) дежурный по переезду должен иметь зажженный сигнальный фонарь с двусторонним освещением.

2. Порядок следования на работу и с работы

2.1 Следовать на работу и возвращаться с работы дежурные по переездам обязаны, как правило, по обочине земляного полотна или в стороне от пути. Следование по железнодорожному пути разрешается только при невозможности прохода по обочине и отсутствия другой дороги. В случае следования по железнодорожному пути в ночное время или днем при плохой видимости (туман, метель и другие неблагоприятные условия) дежурный по переезду должен иметь зажженный фонарь с двусторонним освещением.

На двухпутных участках необходимо идти навстречу правильному движению поездов, помня о возможности следования поездов по неправильному пути.

2.2. При проходе по территории станции следует пользоваться широкими междупутьями, платформами, переходными мостиками или обочиной земляного полотна, быть особо внимательным к передвижению подвижного состава на смежных путях, а также к препятствиям: стрелочным тягам, предельным столбикам, канавам, лоткам, водопоглощающим колодцам и другим устройствам, которые могут быть на междупутьях.

Переходить пути необходимо под прямым углом, предварительно убедившись, что никакого движения по пути нет. Особенно осторожным надо быть при выходе на путь позади стоящего состава, около стрелочных постов, платформ и других станционных сооружений, ухудшающих видимость соседних с ними путей.

Ни в коем случае нельзя переходить и перебегать через путь перед приближающимся поездом, пролезать под стоящими вагонами, переходить по ударным и сцепным приборам, а также между вагонами, стоящими ближе 10 м друг от друга.

Во всех случаях, когда надо перейти путь, занятый вагонами, следует пользоваться тормозными площадками, обходить вагоны, стоящие на путях, не ближе 5 м от крайнего вагона.

При переходе через пути нельзя становиться ногой на рельсы, между рамным рельсом и остряком стрелки или в желоба в корне острякa и крестовине.

3. Встреча поездов и выполнение работ

3.1. Для встречи поезда дежурный по переезду должен сходить с пути заблаговременно, когда поезд находится на расстоянии не менее 400 м, а для встречи поезда, следующего со скоростью более 140 км/ч — не позднее чем за 5 мин. до прохода поезда. При встрече поезда необходимо стоять лицом к пути с полуоборотом головы навстречу движению, как правило, у здания переездного поста на расстоянии не ближе 2 м и при встрече поезда, следующего со скоростью более 140 км/ч,— на расстоянии не ближе 4 м от крайнего рельса.

Если поезд, скорость которого более 140 км/ч, по расписанию не проследовал, необходимо быть особо бдительным и принять меры к уточнению времени его проследования по телефону (радиосвязи) у дежурного по станции или поездного диспетчера.

3.2. Если переезд обслуживается двумя дежурными, то каждый из них встречает поезд с обслуживаемой им стороны переезда.

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

Переходить или перебегать путь перед поездом, а также встречать поезд, находясь на междупутье или соседнем пути, и стоять на проезжей части автомобильной дороги запрещается.

3.3. После пропуска поезда перед выходом на путь дежурный по переезду обязан убедиться в том, что вслед ему или навстречу по соседнему пути не идет поезд, толкач или дрезина.

3.4. При производстве работ на пути дежурные по переездам должны внимательно следить за приближающимися поездами как по правильному, так и по неправильному пути. При этом они должны строго соблюдать требования безопасности: располагаться лицом в сторону ожидаемого поезда; не садиться на рельсы, концы шпал, балластную призму, внутри рельсовой колеи и на междупутье. Особую бдительность необходимо проявлять при плохой видимости.

Производить работу на пути и переездах разрешается только при закрытых шлагбаумах и наличии сведений о приближении поездов.

4. Работа на электрифицированных участках

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

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

4.3. При обрыве проводов контактной сети или проводов линий электропередач, нельзя подходить к ним на расстояние ближе 10 м, а также прикасаться чем бы то ни было к рельсам.

В этих случаях опасное место надлежит оградить сигналами остановки и принять меры к извещению бригадира пути или дежурного по станции (поездного диспетчера) о происшедшем.

Нельзя также касаться посторонних предметов, находящихся на проводах контактной сети и линиях электропередач или наброшенных на них (отрезков проволоки, тросов, частей токоприемников, оборванных проводов связи, СЦБ или осветительных и т. д.). При обнаружении посторонних предметов на проводах контактной сети необходимо поступать так же, как и при обнаружении обрыва проводов контактной сети.

5. Пользование петардами

5.1. Петарды наполнены взрывчатым веществом и неосторожное обращение с ними может быть причиной несчастного случая. Поэтому петарды должны быть в исправном состоянии, храниться в специальных коробках, укрепленных на поясе дежурного по переезду, или в помещении переездного поста на достаточном расстоянии от огня и приборов отопления, исключающем их нагрев. Должна быть исключена возможность случайных ударов по ним инструментом или другими предметами. Неисправные петарды должны быть немедленно заменены. В момент наезда на них подвижного состава дежурный по переезду должен находиться на расстоянии не менее 20 метров от петард.

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

6. Меры безопасности при грозе

6.1. Чтобы не быть пораженным молнией, нужно с приближением грозы прекратить работы на пути.

Нельзя держать при себе или нести инструмент.

В случае если человек пострадает от молнии, до прибытия врача, ему необходимо делать искусственное дыхание.

Главный инженер
Главного управления пути МПС — Н. Ф. МИТИН

Приложение 4

ПРАВИЛА ПРОГОНА СКОТА ЧЕРЕЗ ПОЛОТНО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

1.1. В целях обеспечения безопасности движения поездов и сохранности скота при выпасе, а также при прогоне его через полотно железных дорог все лица, производящие выпас скота или перегоняющие скот, обязаны беспрекословно выполнять настоящие Правила.

1.2. Прогон скота через полотно железной дороги вне переездов, путепроводов и специально установленных переходов для прогона скота категорически запрещается.

Лица, прогоняющие скот через переезды, путепроводы и переходы для прогона скота, не должны допускать выхода скота на железнодорожный путь.

1.3. Погонщики скота при приближении к железнодорожному переезду или переходу для прогона скота обязаны проявлять особую осторожность и повышенную внимательность, строго руководствоваться предупреждающими о переезде дорожными знаками: «Железнодорожный переезд без шлагбаума», «Железнодорожный переезд со шлагбаумом», «Однопутная железная дорога» или «Многопутная железная дорога», звуковой и световой сигнализацией, положением шлагбаумов, там где они установлены, указаниями дежурного по переезду, а также табличками с надписями «На переезде охрана снята», таблицами перед переходами для прогона скота с надписью «Берегись поезда. Место прогона скота».

Указания дежурных по переездам и других работников дистанции пути о порядке следования через переезды и переходы для прогона скота обязательны для всех лиц, перегоняющих скот.

1.4. Прогон скота через железнодорожные переезды и специально установленные переходы для прогона скота, расположенные в одном уровне с железнодорожным путем, должен производиться с соблюдением следующих условий:

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

— прогон скота стадом должен производиться при достаточном количестве погонщиков, исключающем возможность выхода скота на путь.

При этом должны быть соблюдены следующие правила.

Стадо должно быть остановлено на расстоянии не менее чем за 200 м от железнодорожного пути.

Два взрослых погонщика должны, лично убедившись в отсутствии приближающихся поездов на неохраняемом переезде, переходе для прогона скота или, получив разрешение на прогон скота от дежурного на охраняемом переезде, выйти на путь, и, став с обеих сторон переезда или перехода, начать прогон скота.

В течение всего времени прогона скота два погонщика должны стоять на пути и следить за приближением поездов, а также за тем, чтобы скот не выходил на путь за пределы переезда или перехода, третий погонщик должен быть сзади перегоняемой группы скота.

Перегнанный через путь скот должен быть удален на расстояние не менее 200 м от железнодорожного пути и иметь надежную охрану.

1.5. Запрещается перегон скота не на поводу через железнодорожные переезды и переходы для перегона скота в одном уровне с железнодорожным путем в темное время суток, а также в светлое время суток при тумане, ливне и метели.

1.6. При массовом перегоне скота через железнодорожные переезды или переходы для прогона скота (гурты более 500 голов крупного рогатого скота) лица, сопровождающие скот, обязаны заблаговременно уведомить об этом местных дорожных мастеров.

1.7. Выпас скота на расстоянии ближе 300 м от полотна железной дороги на неогороженных пастбищах разрешается только на привязи, а на расстоянии до 2000 м от полотна железной дороги — только под постоянным надзором.

1.8. Лица, нарушившие Правила прогона и выпас скота, привлекаются к ответственности в соответствии с действующими положениями.

Настоящие правила распространяются на всю территорию железных дорог СССР.

Заместитель начальника Главного управления пути МПС — Н. Ф. МИТИН

СОГЛАСОВАНО:

Зам. Министра сельского хозяйства СССР — Л. Н. КУЗНЕЦОВ

29 апреля 1985 г.

Приложение 5

Извлечения из действующих Правил дорожного движения.

Раздел 17. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ

17.1. При подъезде к железнодорожному переезду водитель должен убедиться в безопасности движения и руководствоваться дорожными знаками, световой и звуковой сигнализацией, положением шлагбаума и указаниями дежурного по переезду.

Сигналом, запрещающим движение, является положение корпуса дежурного по переезду, обращенного к водителю грудью или спиной с вытянутыми в стороны руками.

17.2. Запрещается въезжать на переезд при закрытом, либо начинающем закрываться шлагбауме и, независимо от положения шлагбаума, при мигающих красных сигналах светофора или включенной звуковой сигнализации. Запрещается также въезжать на переезд при отсутствии шлагбаумов и сигнализации или при открытом шлагбауме, либо негорящих сигналах светофора, если к переезду приближается поезд (локомотив, дрезина).

Перед возобновлением движения водитель обязан вновь убедиться в отсутствии приближающегося к переезду поезда.

17.3. Для пропуска приближающегося поезда и в случаях, когда движение через переезд запрещено, водитель обязан остановиться не ближе 5 м до шлагбаума или светофора, а при их отсутствии— не ближе 10 м до первого рельса.

17.4. При отсутствии перед переездом разметки, определяющей количество полос движения, или знака 5.8.1 движение транспортных средств через переезд разрешается только в один ряд.

17.5. Груженые обозы должны следовать через переезд поочередно группами не более трех повозок (саней) в каждой; меры предосторожности обязаны соблюдать водитель каждой повозки.

Стадо животных должно быть разделено на группы такой численности, чтобы с учетом количества погонщиков был обеспечен быстрый и безопасный прогон каждой группы через переезд.

17.6. При вынужденной остановке на переезде водитель обязан высадить людей и немедленно принять все зависящие от него меры для освобождения переезда. Если транспортное средство не удается удалить с переезда, то водитель должен:

при имеющейся возможности послать двух человек вдоль путей в обе стороны от переезда на 1000 м (если одного, то в сторону худшей видимости пути), объяснив, как подавать сигнал остановки машинисту приближающего поезда;

оставаться возле транспортного средства и подавать сигналы общей тревоги;

при появлении поезда (локомотива, дрезины) бежать ему навстречу, подавая сигнал остановки.

Примечание. Сигналом остановки служит круговое движение руки (днем — с лоскутом яркой материи или каким-либо хорошо видимым предметом, ночью — с факелом или фонарем).

Сигналом тревоги служат серии из одного длинного и трех коротких звуковых сигналов.

17.7. Только с разрешения начальника дистанции пути железной дороги допускается движение через переезд;

транспортных средств и других самоходных машин и механизмов, ширина которых более 5 м или высота от поверхности дороги более 4,5 м (с грузом или без груза);

автопоездов, длина которых превышает с одним прицепом (полуприцепом) 20 м, а с двумя и более прицепами — 24 м;

специальных транспортных средств, перевозящих особо тяжелые грузы;

тихоходных машин и механизмов, скорость движения которых менее 5 км/ч, а также тракторных саней-волокуш.

Заявка должна быть подана не позже чем за 24 ч. до перевозки.

17.8. Водителю запрещается:

провозить через переезд в нетранспортном положении сельскохозяйственные, дорожные, строительные и другие машины и механизмы;

пересекать железнодорожные пути в неустановленных местах;

самовольно открывать шлагбаум или объезжать его.

Из раздела 12 п. 12.6. «ОБГОН»

Обгон запрещается:

на железнодорожных переездах и ближе 100 м перед ними.

Приложение 6

ИЗВЛЕЧЕНИЯ
из Указа Президиума Верховного Совета СССР от 15 марта 1983 года «Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения»

3. Водители транспортных средств за нарушение правил проезда железнодорожных переездов подвергаются предупреждению или штрафу в размере от десяти до тридцати рублей.

Повторное в течение года совершение указанного нарушения влечет штраф в размере от двадцати до пятидесяти рублей или лишение права управления транспортным средством на срок до шести месяцев.

4. Водители транспортных средств за нарушение правил дорожного движения, предусмотренных статьями 1—3 настоящего Указа, повлекшие повреждение транспортных средств, грузов, дорог, дорожных и других сооружений или иного имущества, подвергаются штрафу в размере от двадцати до пятидесяти рублей или лишаются права управления транспортным средством на срок до шести месяцев, а за иные нарушения правил дорожного движения, кроме предусмотренных статьями 1—3 и 5 настоящего Указа, повлекшие те же последствия, подвергаютсся штрафу в размере от десяти до тридцати рублей.

15. За нарушение правил дорожного движения виновные граждане и должностные лица несут административную ответственность, если эти нарушения по своему характеру не влекут за собой в соответствии с действующим законодательством уголовной ответственности.

16. Протокол о нарушении правил дорожного движения составляется работником милиции, а в его отсутствии — уполномоченным на то народным дружинником.

«Ведомости Верховного Совета Союза Советских Социалистических республик» 23 марта 1983 г. № 12, статья 174.

Приложение 7

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

1. Ежегодно, 2 раза в год участвуют в комиссионном обследовании переездов и подходов к ним и принимают меры по их обустройству в соответствии с требованиями нормативных документов в сроки, установленные комиссией.

2. Не реже одного раза в год (сентябрь — октябрь) представляют сведения в дистанцию пути по интенсивности движения (максимальный уровень) на участке автомобильной дороги, прилегающей к железнодорожному переезду, для устранения категорийности переезда.

2. Участвуют в комиссионном обследовании переездов перед снятием охраны с целью перевода переездов из охраняемых в неохраняемые, осуществляя при необходимости замену дорожных знаков.

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

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

6. Осуществляют установку и содержание дорожных знаков, сигнальных столбиков и других устройств, содержание и ремонт земляного полотна и проезжей части за пределами габаритных ворот, а где их нет — за пределами знаков 1.3.1 или 1.3.2, или за шлагбаумами в сторону автомобильной дороги.

7. Производят при необходимости разметку проезжей части дорог с усовершенствованными покрытиями на подходах к переездам в соответствии с ГОСТ 23457—79 «Разметка дорожная».

8. Предусматривают освещение вновь строящихся и реконструируемых автодорог I и II категории на подходах к переездам в соответствии СНиП.

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

СОДЕРЖАНИЕ

1. Общие положения 3
2. Классификация переездов и регулирование движения на них 4
3. Устройство и оборудование переездов 9
4. Обслуживание переездов 18
5. Содержание и ремонт переездов 28
6. Основные требования к проезду транспортных средств и пропуску скота через железнодорожные пути с использованием искусственных сооружений . . . 31

Приложения:

1. Обустройства переездов 33
2. Основные требования по оборудованию переездов переездной сигнализацией 44
3. Типовая инструкция по технике безопасности и производственной санитарии для дежурных по переездам . 44
4. Правила прогона скота через полотно железных дорог 49
5. Выписка из действующих Правил дорожного движения 51
6. Извлечения из Указа Президиума Верховного Совета СССР от 15 марта 1983 г. «Об административной ответственности за нарушения правил дорожного движения» 53
7. Требования к дорожным организациям по содержанию и обустройству автомобильных дорог на подходах к железнодорожным переездам общего пользования 54

ЦНК МПС Зак. 460. Тир. 3500 экз. 1985 г.

Снято 3500 копий по заказу Управления Октябрьской железной дороги. 08.07.1985 г.
Сортавальская книжная типография. Зак 460.

gost.e-ecolog.ru