

О внесении изменений в приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 25 марта 2011 года № 168 "Об утверждении Правил эксплуатации железнодорожных поездов"

Приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 10 июля 2019 года № 495. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 11 июля 2019 года № 19005

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Внести в приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 25 марта 2011 года № 168 "Об утверждении Правил эксплуатации железнодорожных поездов" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6899, опубликован 8 июня 2011 года в газете "Юридическая газета" № 79 (2069)) следующие изменения:

заголовок изложить в следующей редакции:

"Об утверждении Правил технической эксплуатации, обслуживания и ремонта железнодорожных поездов";

пункт 1 изложить в следующей редакции:

"1. Утвердить прилагаемые Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта железнодорожных поездов.";

Правила эксплуатации железнодорожных поездов, утвержденные указанным приказом, изложить в новой редакции согласно приложению к настоящему приказу.

2. Комитету транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан в установленном законодательством порядке обеспечить:

1) государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

2) в течение десяти календарных дней со дня государственной регистрации настоящего приказа направление на казахском и русском языках в Республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения "Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан" для официального опубликования и включения в Эталонный контрольный банк нормативных правовых актов Республики Казахстан;

3) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан

4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

*Министр индустрии и
инфраструктурного развития
Республики Казахстан*

" С О Г Л А С О В А Н "

Министерство
Республики Казахстан

внутренних дел

Приложение
к приказу Министра индустрии
и инфраструктурного развития
Республики Казахстан
от 10 июля 2019 года № 495
Утверждены
приказом Министра
транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 25 марта 2011 года № 168

Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта железнодорожных переездов

Глава 1. Общие положения

1. Настоящие Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта железнодорожных переездов (далее – Правила) разработаны в соответствии с подпунктом 27) пункта 2 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года "О железнодорожном транспорте" и определяют порядок технической эксплуатации, обслуживания и ремонта железнодорожных переездов.

Действие настоящих Правил распространяется на лица имеющие железнодорожные переезды, связанные с обслуживанием железнодорожных переездов.

2. В настоящих Правилах применяются следующие термины и сокращения:

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

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

2) автоматическая переездная светофорная сигнализация - система переездной сигнализации, при которой проезд транспортных средств через железнодорожный переезд регулируется специальными переездными светофорами с двумя красными,

попеременно мигающими сигналами (огнями), включающимися автоматически при приближении поезда на расстояние, обеспечивающее заблаговременное освобождение переезда от транспортных средств, и выключающимися автоматически после проследования поезда.

Система автоматической переездной светофорной сигнализации может дополняться бело-лунным мигающим сигналом (огнем). Красные мигающие сигналы (огни) переездных светофоров должны быть дополнены акустическими сигналами.

На переездах с дежурным работником автоматическая переездная светофорная сигнализация должна применяться совместно с автоматическими или полуавтоматическими шлагбаумами;

3) автомобильная дорога - комплекс инженерных сооружений, предназначенных для движения автомобилей, обеспечивающий непрерывное, безопасное движение автомобилей и других транспортных средств с установленными скоростями, нагрузками, габаритами, а также участки земель, предоставленные для размещения этого комплекса (земли транспорта), и воздушное пространство над ними в пределах установленного габарита;

4) тяжеловесное транспортное средство - транспортное средство с грузом или без груза, полная масса или распределение нагрузки по осям которого превышает величины предельно допустимых нагрузок для данной категории дорог и сооружений на них;

5) светофорная сигнализация - устройство зависимости между переездной сигнализацией и маневровыми светофорами, применяемыми в качестве заградительных светофоров. Может применяться только на подъездных путях в городах при невозможности оборудования нормальных (расчетной длины) участков приближения;

6) главные пути - пути перегонов, а также пути станций, являющиеся непосредственным продолжением путей прилегающих перегонов и не имеющие отклонения на стрелочных переводах;

7) заградительная сигнализация - заградительные (для поездов и маневровых составов) светофоры, установленные перед переездом и управляемые дежурным по переезду. В качестве заградительных светофоров допускается использовать станционные светофоры, оборудованные необходимой зависимостью;

8) разделительная полоса - конструктивный элемент автомобильной дороги, разделяющий транспортные потоки по направлениям или составу движения;

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

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

11) пешеход - лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску;

12) дорога – вся полоса отвода земли либо поверхность искусственного сооружения, обустроенные или приспособленные и используемые для движения транспортных средств (дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии);

13) дистанция пути - структурное подразделение филиала Национального оператора инфраструктуры, осуществляющая текущее содержание и ремонт пути, железнодорожных переездов, земляного полотна, искусственных сооружений и устройств путевого хозяйства в рабочем состоянии для обеспечения безопасного и бесперебойного движения поездов;

14) дорожно-транспортное происшествие (далее – ДТП) – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, повлекшее причинение вреда здоровью, смерть человека, повреждение транспортных средств, сооружений, грузов либо иной материальный ущерб;

15) водитель – лицо, управляющее транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге скот, стадо, вьючных, упряжных или верховых животных;

16) полоса движения - любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд;

17) самоходная машина - машина, предназначенная для выполнения каких-либо операций, связанных с трудовой и иной деятельностью, оснащенная двигателем;

18) дежурный по переезду (работник) – дежурный работник на железнодорожном переезде, имеющий соответствующее удостоверение, форменную одежду, который уполномоченный выполнять распорядительные действия по управлению движениями на дорогах;

19) переездная сигнализация - общее название применяющихся на железнодорожных переездах различных систем сигнализации: оповестительной с электрошлагбаумами, автоматической светофорной, автоматической светофорной с автоматическими или полуавтоматическими шлагбаумами. Состоит из светофорной (для водителей транспортных средств) и звуковой (для пешеходов) сигнализации,

аппаратуры электрических рельсовых цепей или аппаратуры управления сигнализацией, а на переездах с дежурными, кроме того, из аппаратуры и устройства управления шлагбаумами;

20) граница переезда - участок дороги, ограниченный воображаемой линией на расстоянии 10 метров (далее – м.) от ближайшего рельса;

21) проезжая часть переезда - элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств в границах переезда;

22) устройство ограждения переездов (далее – УЗП) - комплект устройств, предназначенных для автоматического ограждения проезжей части на железнодорожных переездах путём поднятия, установленного на шарнирах ограждающего элемента (крышки);

23) поездные сигналы – сигналы, применяемые для подачи определенного приказа для поездов, локомотивов;

24) дистанция сигнализации и связи – структурное подразделение филиала Национального оператора инфраструктуры, осуществляющая содержание в технически исправном состоянии средств железнодорожной автоматики и телемеханики, предупреждение и ликвидация нарушений их нормальной работы, обеспечение безопасности движения поездов;

25) дежурный по станции - сменный помощник руководителя станции, единолично распоряжающийся приемом, отправлением и пропуском поездов;

26) железнодорожный переезд (далее - переезд) – пересечение в одном уровне автомобильной дороги с железнодорожными путями, оборудованное устройствами, обеспечивающими безопасные условия пропуска подвижного состава железнодорожного транспорта и транспортных средств;

27) технологический проезд - пересечение железнодорожных путей в границах территории предприятий (складов, депо, элеваторов) дорогами, предназначенными для обеспечения технологического процесса работы данного предприятия, относятся к технологическим проездам и учету как железнодорожные переезды не подлежат. Безопасность движения поездов и транспортных средств на них обеспечивается администрацией предприятия;

28) оповестительная сигнализация - система переездной сигнализации, при которой дежурный по переезду извещается о приближении поезда к переезду оптическим и акустическим сигналами, а включение и выключение технических средств ограждения переезда осуществляет дежурный по станции.

Оповестительная сигнализация:

состоит из электрических рельсовых цепей (участков приближения), устройства подачи извещения на переезд (кнопки на пульте управления у дежурного по станции), щитка управления акустическими сигналами на переезде;

дополняется шлагбаумами (механизированными, электрическими, полуавтоматическими);

29) шлагбаум - устройство для перекрытия проезжей части автомобильной дороги и прекращения движения транспортных средств (участников дорожного движения) через переезд, состоящее из заградительного бруса и привода. При оборудовании переезда светофорной сигнализацией шлагбаум является дублирующим устройством, ограждающим переезд от несанкционированного проезда транспортных средств (прохода участников дорожного движения).

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

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

полуавтоматические - перевод заградительных брусьев шлагбаумов в закрытое (горизонтальное) положение осуществляется автоматически при вступлении поезда на участок приближения или при открытии сигнала поезду и замыкании маршрута или путем нажатия специальной кнопки дежурным по станции. Открытие заградительных брусьев шлагбаумов (перевод их в вертикальное положение) проводится путем нажатия специальной кнопки дежурным по переезду после проследования поезда за переезд;

электрические (электрошлагбаумы) - перевод заградительных брусьев шлагбаумов в закрытое (горизонтальное) положение осуществляется дежурным по переезду после получения оповестительного сигнала путем нажатия специальной кнопки. Открытие заградительных брусьев шлагбаумов (перевод их в вертикальное положение) проводится дежурным по переезду путем возврата кнопки в исходное положение после проследования поезда за переезд;

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

горизонтально-поворотные (запасные) - заградительные брусья в открытом положении располагаются параллельно проезжей части автомобильной дороги. Для прекращения движения транспортных средств дежурный по переезду (или другой работник, исполняющий обязанности дежурного) перекрывает проезжую часть автомобильной дороги заградительными брусьями, перемещая их вручную;

30) крупногабаритное транспортное средство - транспортное средство с грузом или без груза, имеющее превышение габаритных размеров, установленных нормативными правовыми актами;

31) дистанция электроснабжения – структурное подразделение филиала Национального оператора инфраструктуры, осуществляющая через свои сети и подстанции электроснабжение всех железнодорожных, а также близлежащих посторонних потребителей электроэнергии.

3. При пересечении железнодорожных путей автомобильными дорогами и трамвайными путями железнодорожный транспорт имеет преимущество в движении перед другими видами транспорта.

4. При оборудовании переезда светофорной сигнализацией шлагбаумы являются дублирующим устройством, ограждающим переезд от несанкционированного проезда транспортных средств (прохода участников дорожного движения).

5. Ежегодно проводятся комиссионные обследования переездов Национальным оператором инфраструктуры с участием представителей местных органов управления, органов управления автомобильными дорогами и организаций, содержащих автомобильные дороги, пассажирских и других автотранспортных организаций, а также административной полиции.

6. Пригодность эксплуатации переездов подтверждается контрольными проверками состояния переездов и подходов к ним, проводимыми ежегодно Национальным оператором инфраструктуры.

7. Эксплуатация железнодорожных путей и их пересечений автомобильными дорогами в границах территории организаций, предназначенных для обеспечения работы данной организации, относятся к технологическим проездам, и учету как переезды не подлежат.

8. Безопасность движения подвижного состава и транспортных средств при технологических проездах обеспечивается предприятием или организацией, пользующейся этими технологическими проездами по согласованию с Национальным оператором инфраструктуры или ветвевладельцем.

9. По месту расположения переезды подразделяются на:

1) переезды общего пользования - на пересечениях железнодорожных путей с автомобильными дорогами общего пользования;

2) переезды не входящие в общее пользования - на пересечениях железнодорожных путей с автомобильными дорогами отдельных предприятий и организаций (независимо от их форм собственности).

10. По оборудованию устройствами переездной сигнализации переезды подразделяются на:

1) регулируемые переезды - переезды, оборудованные устройствами переездной сигнализации, извещающей водителей транспортных средств о подходе к переезду поезда или обслуживаемые дежурными работниками (далее – дежурными);

2) нерегулируемые переезды – переезды, не оборудованные устройствами переездной сигнализации.

Глава 2. Порядок технической эксплуатации железнодорожных переездов

11. Эксплуатация переездов осуществляется по их категории, определяемых в зависимости от интенсивности движения железнодорожного и автомобильного транспорта согласно приложению 1 к настоящим Правилам.

12. Оборудование переездов устройствами переездной сигнализации осуществляется работниками дистанции сигнализации и связи.

13. Эксплуатация и обслуживание регулируемых переездов дежурным работником устанавливается только на переездах:

расположенных на участках с движением поездов со скоростью более 140 километров в час;

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

I категории, расположенных на участках магистральных путей с движением поездов со скоростью более 140 километров в час не зависимо от интенсивности движения транспортных средств на автомобильной дороге;

II категории, расположенных на участках с интенсивностью движения более 16 поездов в сутки, не оборудованных автоматической светофорной сигнализацией с бело-лунным мигающим сигналом (огнем) и автоматическим контролем неисправности устройств переездной сигнализации у дежурного по станции (поездного диспетчера).

Эксплуатация и обслуживание нерегулируемых переездов дежурным работником устанавливается только на переездах:

при пересечении автомобильной дорогой трех и более главных железнодорожных путей;

если переезд II категории имеет неудовлетворительные условия видимости;

на участках с интенсивностью движения более 16 поездов в сутки – не зависимо от условий видимости;

если переезд III категории имеет неудовлетворительные условия видимости и расположен на участке с интенсивностью движения более 16 поездов в сутки, а при расположении на участках с интенсивностью движения более 200 поездов в сутки независимо от условий видимости;

На переездах без дежурного по переезду водителям транспортных средств, находящимся на удалении не более 50 м. от ближнего рельса, обеспечивается

видимость приближающегося с любой стороны поезда в соответствии с нормами обеспечения видимости поезда, приближающегося к переезду согласно приложению 2 к настоящим Правилам.

14. Не допускается открывать переезды общего пользования:

I, II и III категорий;

на участках со скоростями движения поездов более 120 километров в час;

IV категории при пересечении трех и более главных железнодорожных путей, при пересечениях путей в выемках и других местах, где не обеспечены условия видимости, указанные в приложении 2 к настоящим Правилам, а также в случаях, когда требуется обслуживание переездов дежурным работником.

Открытие переездов IV категории, кроме перечисленных в части первой настоящего пункта, допускается (если нет возможности найти иное решение) с разрешения работников Национального оператора инфраструктуры по согласованию с органами внутренних дел, органами управления автомобильной дорогой и организацией, содержащей автомобильную дорогу.

15. Переезды с дежурным по переезду оборудуются шлагбаумами, а дежурство на них устанавливается круглосуточно. Круглосуточное дежурство осуществляется на переездах, оборудованных автоматическими, полуавтоматическими шлагбаумами и электрошлагбаумами. Некруглосуточная работа может устанавливаться на переездах необщего пользования, а также на переездах, имеющих местное значение. При наступлении перерыва в работе переезда автоматические (полуавтоматические, электрические) шлагбаумы устанавливаются дежурным по переезду в горизонтальное положение, а запасные шлагбаумы, полностью перекрывающие проезжую часть автомобильной дороги, устанавливаются в заградительное положение и запираются замком.

Переезды, расположенные на малодеятельных железнодорожных подъездных и станционных путях и оборудованные горизонтально поворотным шлагбаумом, оборудуются светофорной сигнализацией, управляемой составительской или локомотивной бригадой. До оборудования переездов сигнализацией горизонтально-поворотные шлагбаумы сохраняются, и такие переезды дежурными работниками не обслуживаются.

16. Проверка интенсивности движения поездов и транспортных средств, условий работы переездов и пересмотр их категорий производятся работником Национального оператора инфраструктуры по фактической потребности, но не реже 1 раза в год. Для установления категорий переездов интенсивность движения поездов берется из графика движения поездов, а интенсивность движения транспортных средств - по данным организаций дорожного хозяйства, осуществляющих содержание автомобильных дорог, или хронометражных наблюдений работников Национального оператора инфраструктуры. При этом составляется перечень переездов, на которых

намечается отмена или восстановление (назначение вновь) обслуживания дежурным работником.

17. При кратковременном прекращении эксплуатации переездов на срок их закрытия автоматические устройства выключаются, а брусья запасных шлагбаумов устанавливаются в закрытое для движения транспортных средств положение и запираются на замок.

18. Закрытие действующих переездов, перенос, восстановление закрытых переездов осуществляется работником Национального оператора инфраструктуры по согласованию с местными исполнительными органами и территориальными подразделениями административной полиции.

19. Все обустройства переездов соответствуют требованиям настоящих Правил, Правила технической эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 544 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 11897), Правила дорожного движения Республики Казахстан (далее – ПДД), утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 13 ноября 2014 года № 1196.

20. Техническое оснащение железнодорожных переездов обеспечивают выполнение необходимых работ по содержанию и ремонту, а имеющиеся сооружения и устройства, построенные возле него обеспечивают проезд заданных размеров движения поездов и автотранспорта согласно категории.

21. Требования к эксплуатационному состоянию переездов, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения, соответствует Национальным стандартом Республики Казахстан СТ РК 1412-2017 "Технические средства регулирования дорожного движения. Правила применения", а при проектировании вновь строящихся и реконструируемых автомобильных дорог общего пользования и подъездных дорог к промышленным предприятиям-требованиям СН РК 3.03-01-2013 "Автомобильные дороги".

22. Переезды располагаются на прямых участках железнодорожных путей и автомобильной дороги, вне пределов выемок и мест, на которых не обеспечиваются удовлетворительные условия видимости.

23. Пересечения железной дороги автомобильными дорогами осуществляются под прямым углом. При невозможности выполнения этого условия острый угол между пересекающимися дорогами составляет не менее 60°.

Подход автомобильной дороги к переезду на протяжении не менее 100 м. не пересекается с другой автомобильной дорогой и не примыкает к другой дороге.

24. На переездах на протяжении не менее 10 м. от крайнего рельса автомобильная дорога в продольном профиле имеет горизонтальную площадку или вертикальную кривую большого радиуса, или уклон, образованный превышением одного рельса над

другим, если пересечение железнодорожного пути автомобильной дорогой находится в кривом участке пути.

Продольный уклон подхода автомобильной дороги к переезду на протяжении не менее 20 м. перед горизонтальной площадкой составляет не более 50 ‰. При реконструкции автомобильной дороги или строительстве новой автомобильной дороги подход автомобильной дороги к переезду составляет расстояние не менее 2 м. от крайнего рельса при этом автомобильная дорога в продольном профиле имеет горизонтальную площадку.

Подход автомобильной дороги к переезду на протяжении не менее 50 м. проектироваться с продольным уклоном не более 30‰. В сложных условиях (горные районы, городские улицы) профиль автомобильной дороги в случае индивидуального подхода к переезду, согласовывается с органами внутренних дел и с уполномоченным органом в сфере железнодорожного транспорта. При подходах к переезду автомобильных грунтовых дорог (без твердого покрытия) на протяжении не менее 10 м. от головки крайнего рельса в обе стороны железнодорожного полотна укладывается твердое покрытие.

25. Создаваемые защитные лесные насаждения обеспечивают водителям транспортных средств на расстоянии 50 м. и менее от переезда видимость приближающегося поезда на расстоянии не менее 1000 м.

26. Проезжая часть дороги на подходах к переезду и в его границах, а также настил, сигнальные столбики, перила и ограждения барьерного или парапетного типа соответствуют типовому проекту переезда. Ширина проезжей части переезда устанавливается по ширине проезжей части автомобильной дороги, но не менее 6 м., а ширина настила в местах прогона скота - не менее 4 м.

27. С наружной стороны колеи настил переезда устраивается на одном уровне с верхом головок рельсов. Допускается отклонение верха головок рельсов, расположенных в пределах проезжей части переезда, относительно покрытия автомобильной дороги менее 2 сантиметра (далее – см.).

28. Внутри колеи настил переезда устраивается выше головок рельсов (не более 3 см.). При резино-кордовом или полимерном материале настила понижение междурельсового настила ниже уровня головок рельсов не допускается. До переустройства в плановом порядке эксплуатируемых переездов возвышение настила внутри колеи допускается в пределах не более 3 см.

29. В зависимости от конструкции настила, согласно типовому проекту, для обеспечения беспрепятственного прохода колесных пар подвижного состава в пределах настила уложены контррельсы. Концы контррельса длиной 50 см. загибаются на 25 см. внутрь колеи. Ширина желоба между рабочими гранями путевого рельса и контррельса 75-110 миллиметров (далее – мм.), а глубина - не менее 45 мм.

30. На переездах с дежурными по переезду внутри колеи каждого железнодорожного пути (на однопутных участках - с обеих сторон железнодорожного пути) на расстоянии 0,75-1,0 м. от настила закрепляют приспособления в виде металлических трубок для установки переносных сигналов остановки поезда (красного щита, фонаря), а также приспособления для обнаружения нижней негабаритности подвижного состава.

Стойки шлагбаумов, мачты светофоров переездной сигнализации, ограждения, перила и направляющие столбики располагаются на расстоянии не менее 0,75 м. от кромки проезжей части автомобильной дороги. Для прогона скота на переездах устанавливаются перила или ограждения барьерного типа из железобетона, дерева или металла, высотой 1,2 м., а к механизированным шлагбаумам подвешиваются заградительные сетки.

При расположении переездов в населенных пунктах и подходе к ним автомобильных дорог, имеющих тротуары, по решению местных исполнительных органов и руководства дистанции пути переезды оборудуются пешеходными дорожками. При наличии на таких переездах переездной сигнализации пешеходные дорожки оборудуются звуковой сигнализацией, дополнительно информирующей участников дорожного движения о запрещении движения через переезд. Переезды с дежурными по переезду дополнительно оборудуются системами видеонаблюдения.

31. Переезды, оборудованные УЗП от несанкционированного въезда на переезд транспортного средства, имеют пешеходные дорожки и звуковую сигнализацию.

32. На подходах к переездам согласно схеме расположения обустройств переезда со шлагбаумами. По схеме расположения обустройств переезда без шлагбаумов со стороны железной дороги устанавливаются постоянные предупредительные сигнальные знаки "С" - о подаче машинистами поездов свистка, а со стороны автомобильной дороги перед всеми переездами без дежурного – предупреждающие дорожные знаки 1.3.1 "Однопутная железная дорога", 1.3.2 "Многопутная железная дорога".

При наличии на переезде светофорной сигнализации дорожные знаки 1.3.1 "Однопутная железная дорога" и 1.3.2 "Многопутная железная дорога" устанавливаются на одной опоре со светофором, а при ее отсутствии – на расстоянии не менее 20 м. от ближнего рельса.

33. Перед всеми переездами, кроме переезда с дежурным работником, устанавливается дорожный знак 2.5 "Движение без остановки запрещено". Место установки определяется в соответствии с Национальным стандартом Республики Казахстан СТ РК 1412-2017 "Технические средства регулирования дорожного движения. Правила применения".

34. Сигнальные знаки "С" устанавливаются с правой стороны по ходу движения поездов, на расстоянии 500 - 1500 м. от переездов, а на перегонах, на которых поезда обращаются со скоростями более 120 километров в час, - на расстоянии 800 - 1500 м.

Перед переездами без дежурных работников, с неудовлетворительными условиями видимости, устанавливаются дополнительные сигнальные знаки "С" на расстоянии 250 м. от переезда (на перегонах с движением поездов со скоростью более 120 километров в час - на расстоянии 400 м.).

35. Если водителям транспортных средств, находящихся на удалении не более 50 м. от ближнего рельса, перед переездами без дежурных работников и переездами, не оборудованными переездной сигнализацией, не обеспечена видимость поезда на расстоянии, равном расчетному расстоянию видимости дороги, а также при производстве работ на переезде согласно настоящих Правил устанавливается дорожный знак приоритета 2.5 "Движение без остановки запрещено".

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

37. Согласно Национального стандарта Республики Казахстан СТ РК 1125-2002 "Знаки дорожные. Общие технические условия" на электрифицированных линиях с обеих сторон переезда на расстоянии не менее 5 м. от шлагбаума, а при отсутствии шлагбаума - не менее 14 м. от крайнего рельса устанавливаются дорожные запрещающие знаки 3.13 "Ограничение высоты" с цифрой "3,5 м".

Согласно Национального стандарта Республики Казахстан СТ РК 1412-2017 "Технические средства регулирования дорожного движения. Правила применения" знак 3.13 "Ограничение высоты" применяется для запрещения движения транспортных средств, габаритная высота которых (с грузом или без груза) больше указанной на знаке, если расстояние от поверхности дорожного покрытия до низа пролетного строения искусственного сооружения, линии электропередачи и менее 5 м.

Высота, указанная на знаке 3.13 "Ограничение высоты", применяется меньше фактической на 0,2-0,4 метров для инженерных коммуникаций, на 0,3 и 0,4 м. - для путепроводов, по которым проходят соответственно автомобильная и железная дороги. Разницу между фактической и указанной высотой допускается увеличивать в зависимости от ровности дорожного покрытия.

Повторный знак 3.13 "Ограничение высоты" допускается устанавливать на пролете искусственного сооружения, а при наличии перед ним габаритных ворот - на воротах.

38. На подходах к переездам со стороны автомобильной дороги перед шлагбаумами, а где их нет - перед дорожным предупреждающим знаком 1.3.1 "Однопутная железная дорога" или 1.3.2 "Многопутная железная дорога", на расстоянии 150 - 300 м., а в

населенных пунктах - на расстоянии 50 - 100 м. от крайнего рельса. Согласно ПДД устанавливаются дорожные предупреждающие знаки 1.1 "Железнодорожный переезд со шлагбаумом" или 1.2 "Железнодорожный переезд без шлагбаума".

Знаки 1.1 "Железнодорожный переезд со шлагбаумом" и 1.2 "Железнодорожный переезд без шлагбаума" дублируются на дорогах с тремя и более полосами для движения в обоих направлениях, а также на дорогах с одной или двумя полосами для движения в обоих направлениях, если расстояние, на котором виден переезд, вне населенных пунктов менее 300 м., а в населенных пунктах - менее 100 м.

39. Все элементы настила железнодорожных переездов однопутных и многопутных независимо от места расположения, как внутри колеи, так с наружных сторон крайних рельсов, вместе с тем между близко расположенных многопутных (асфальтное и резиновое покрытие, установленные контррельсы) при эксплуатации обеспечивают безопасное и плавное движение автомашин со скоростями, установленными на данном участке. Полную ответственность за неисправный настил несет собственник данного переезда, и прописывается в местной инструкции по эксплуатации переезда.

40. Переезды с дежурными работниками оборудуются шлагбаумами. Брусья автоматических и полуавтоматических шлагбаумов, а также электрошлагбаумов имеют светоотражающие устройства красного цвета и стандартную длину - 4, 6 и 8 м.

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

42. На переездах с интенсивным движением транспортных средств, а также со скоростным движением пассажирских поездов применяются специальные УЗП для предотвращения несанкционированного въезда транспортных средств на переезды, УЗП полностью перекрывает проезжую часть автомобильной дороги.

43. Механизированные шлагбаумы перекрывают всю проезжую часть дороги и имеют сигнальные фонари, применяемые в темное время суток, а также днем при плохой видимости (тумане, метели и других неблагоприятных условиях).

Сигнальные фонари, установленные на заградительных брусках механизированных шлагбаумов, подают в сторону автомобильной дороги:

при закрытом положении шлагбаумов - красные сигналы (огни);

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

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

45. Шлагбаумы устанавливаются с обеих сторон переезда, на обочине автомобильной дороги с правой стороны по ходу движения автотранспорта так, чтобы их брусья при закрытом положении располагались на высоте 1 - 1,25 м. от поверхности проезжей

части дороги. При этом механизированные шлагбаумы располагаются на расстоянии не менее 8,5 м. и не более 14 м. от крайнего рельса, автоматические, полуавтоматические шлагбаумы и электрошлагбаумы - на расстоянии не менее 6, 8 или 10 м. от крайнего рельса в зависимости от длины заградительного бруса (4, 6 или 8 м.).

46. Заградительные брусья шлагбаумов (основных и запасных) имеют окраску чередующимися полосами красного и белого цвета, наклоненными (если смотреть со стороны автомобильной дороги) вправо по горизонтали под углом 45-50°. Ширина полос - 500 - 600 мм. Конец заградительного бруса имеет красную полосу шириной 250 - 300 мм. Брусья шлагбаумов оборудуются светоотражающими устройствами красного цвета.

47. Нормальное положение автоматических и полуавтоматических шлагбаумов - открытое, а электрошлагбаумов и механизированных шлагбаумов - закрытое. В отдельных случаях на переездах с интенсивным движением транспортных средств, а также на переездах, переданных для обслуживания работниками других организаций (промышленных предприятий, торговых баз, складов), установлено нормальное открытое положение электрошлагбаумов и механизированных шлагбаумов. При нормальном закрытом положении шлагбаумов они открываются в случае отсутствия приближающегося поезда, только для пропуска транспортных средств.

48. Для разделения транспортных потоков противоположных направлений осевой линией перед переездами на дорогах, имеющих две или три полосы движения в обоих направлениях, согласно Национального стандарта Республики Казахстан СТ РК 1412-2017 "Технические средства регулирования дорожного движения. Правила применения" от ближнего рельса до разметки 1.12 (стоп - линия) и на расстоянии 100 м. от разметки 1.12 наносится горизонтальная разметка 1.1.

49. Разметка 1.12 наносится на расстоянии не менее 5 м. от шлагбаума от знака 2.5 "Движение без остановки запрещено" или светофора, а при их отсутствии - на расстоянии не менее 10 м. от ближнего рельса. Для обозначения границ разделения транспортных потоков с двумя и более полосами движения в одном направлении перед переездами не менее чем за 20 м. (40 м.) от разметки 1.12 или 1.13 наносится разметка 1.3.

50. На переездах с дежурными работниками по типовым проектам строятся помещения для дежурных по переезду - здания переездных постов с выходом в сторону автомобильной дороги. Выходы в сторону железнодорожного пути в зданиях переездных постов ограждаются перилами.

51. Электрическим освещением оборудуются все переезды I и II категорий, а также III и IV категорий при наличии продольных линий электроснабжения или других постоянных источников электроснабжения.

52. До 5 люксов в первую очередь доводится освещенность переездов II категории, затем III и IV категорий.

53. В необходимых случаях для осмотра проходящих поездов переезды оборудуют прожекторными установками.

54. На переездах, расположенных на скоростных автомобильных дорогах и магистральных улицах, устанавливаются светильники в соответствии со СН РК 3.03-01-2013 "Автомобильные дороги".

55. Устройства автоматики с рельсовыми цепями постоянного тока предусматривают аккумуляторный резерв с длительностью непрерывной работы не менее 8 часов при условии, что электропитание не отключалось в предыдущие 36 часов.

56. На автомобильной дороге перед переездом, оборудованным переездной сигнализацией, с обеих сторон от переезда устанавливается светофор с двумя горизонтально расположенными и попеременно мигающими красными сигналами / огнями:

красный сигнал (огонь) включен - движение транспортных средств запрещено;

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

57. Переездные светофоры устанавливаются с правой стороны по направлению движения транспортных средств. В отдельных случаях (ограничение видимости, интенсивность движения) переездные светофоры устанавливаются и на противоположной стороне автомобильной дороги.

58. На отдельных переездах без дежурного по переезду применяются светофоры с двумя попеременно мигающими красными сигналами (огнями) и одним бело-лунным мигающим сигналом (огнем):

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

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

красный и бело-лунный сигналы (огни) выключены - переездная сигнализация отключена или неисправна.

59. Перед переездом водитель автотранспортного средства убеждается в отсутствии приближающегося поезда (локомотива, дрезины) и, если поезд (локомотив, дрезина) приближается к переезду, уступить дорогу.

60. В случае отключения переездной сигнализации или ее неисправности дежурному по ближайшей станции или поезвному диспетчеру на участках с диспетчерской централизацией автоматически подается извещение об отключении или неисправности переездной сигнализации. Дежурный по станции или поезвному диспетчер, получив указанное извещение, делает запись об отключении или о неисправности автоматики на переезде в журнале осмотра путей, стрелочных

переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети формы ДУ-46, сообщает об отключении или неисправности переездной сигнализации дежурным соседних станций и диспетчеру сигнализации и связи, также диспетчеру пути для принятия необходимых мер по пропуску автотранспорта.

61. Работник дистанции сигнализации и связи принимает меры по устранению неисправности переездной сигнализации.

62. Дежурный по станции или поездной диспетчер по радиосвязи немедленно передает машинистам поездов, следующих в направлении неисправного переезда, сообщение о неисправных устройствах автоматики на переезде и необходимости проследования его с особой бдительностью и со скоростью не более 20 километров в час.

63. Машинистам поездов, делающих остановку на станциях, предшествующих переезду с неисправной сигнализацией, выдаются письменные предупреждения о неисправностях переездной сигнализации согласно Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте (далее – ИДП), утвержденных приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 18 апреля 2011 года № 209 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6954).

64. Автоматическая светофорная сигнализация регулируется таким образом, чтобы сигнал остановки в сторону автомобильной дороги подавался заблаговременно для освобождения переезда от транспортных средств. При этом, когда поезд вступит на участок приближения, на светофорах, направленных в сторону автомобильной дороги, одновременно включаются мигающие красные сигналы (огни) и акустические сигналы (звонки или ревуны) для дополнительного информирования пешеходов о запрещении движения через переезд.

65. Выключение красных мигающих огней на переездном светофоре происходит после полного освобождения переезда поездом.

66. При движении поездов неустановленного направления на однопутных участках, оборудованных автоблокировкой, и по неправильному пути на двух- и многопутных участках выключение красных мигающих сигналов (огней) производится после освобождения поездом участка приближения встречного направления.

67. Красные мигающие сигналы (огни) на светофорах включаются с момента вступления поезда на участок приближения, и через расчетное время брусья шлагбаумов плавно опускаются в горизонтальное положение. Автоматические шлагбаумы остаются закрытыми, а красные сигналы (огни) светофоров остаются включенными (горящими) до полного освобождения переезда поездом.

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

69. Открытие полуавтоматических шлагбаумов и выключение красных мигающих сигналов (огней) на светофорах и акустических сигналов осуществляются дежурным по переезду путем нажатия кнопки "Открытие" на щитке управления переездной сигнализацией.

70. При светофорной сигнализации на переезде, расположенном на подъездных и других путях, обслуживаемом дежурным работником, на котором для автоматического выключения переездной сигнализации не оборудованы рельсовые цепи участков приближения, красные мигающие сигналы (огни) светофоров включаются при нажатии кнопки на щитке переездной сигнализации. После этого на маневровом светофоре гаснет красный огонь и включается лунно-белый.

71. При светофорной сигнализации на переезде без дежурного работника, расположенном на подъездных путях в городе, устанавливаются маневровые светофоры, сигнализирующие красным или лунно-белым огнями. В этих случаях включение разрешающего лунно-белого огня поезду (маневровому составу) для проследования переезда после включения красных сигналов (огней) на переездных светофорах. После включения красных огней на маневровых светофорах красные сигналы (огни) на переездных светофорах остаются выключенными. Указанная зависимость осуществляется автоматически с помощью укороченной рельсовой цепи.

72. Безопасность движения на переездах при возвращении с перегона и различных передвижениях хозяйственных, рабочих, восстановительных и других поездов обеспечивается в соответствии местной инструкции.

73. На переездах, на участках приближения которых входят станционные пути, в случае отправления поезда при запрещающем показании светофора автоматическая светофорная сигнализация включается дежурным по станции путем нажатия кнопки "Закрытие переезда". При подходе к переезду машинист поезда управляет поездом с особой бдительностью, скорость поезда не более 20 километров в час, и при возникновении препятствия для движения машинист готов остановить поезд.

74. На переездах, расположенных в пределах или вблизи станций и оборудованных переездной сигнализацией, дежурные по станции не допускают длительного промежутка времени между открытием выходных сигналов и отправлением поездов, чтобы не вызвать задержек транспортных средств у переезда. Дежурный по станции подает на переезд извещение о закрытии переезда, включает сигнализацию, извещает дежурного по переезду об отправлении поезда по телефону или другим способом, определенным местной инструкцией.

75. При возникновении неисправностей устройств автоматики порядок регулирования движения поездов, отправления поездов по правильному и неправильному пути, оповещения дежурного по переезду, а также информирования машиниста поезда о необходимых условиях проследования переезда устанавливается местной инструкцией.

76. Кнопка "Поддержание" на щитке управления переездной сигнализацией предназначена для задержки в необходимых случаях дежурным по переезду закрытия шлагбаумов (электрошлагбаумов) до проследования под брусом крупногабаритного автомобиля и исключения поломки бруса. При этом время задержки закрытия шлагбаума не должно превышать 5 - 10 секунд.

77. На переездах с дежурным по переезду устраивают заградительную сигнализацию. Заградительные светофоры устанавливаются со стороны железнодорожного транспорта с двух сторон переезда на расстоянии 15 - 100 м. от кромки переезда. В качестве заградительных светофоров используют станционные светофоры, расположенные на расстоянии не более 800 м. и не менее 15 м. от переезда, если с места их установки виден переезд.

78. Заградительные светофоры устанавливаются на однопутных участках с двух сторон от переезда, на двухпутных участках - по правильному пути, а по неправильному пути в следующих случаях:

с двусторонним движением поездов по каждому пути;

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

79. У переездов, расположенных вблизи станций и в их границах, на участках приближения которые входят в станционные пути, в случае отправления поезда от станции при запрещающем показании входного светофора не обеспечивается требуемое время на извещение о закрытии переезда при начале движения поезда с места, со стороны станции устанавливаются заградительные светофоры с нормально горящими сигнальными огнями. В этом случае при движении поезда на запрещающее показание светофора и вступлении на рельсовую цепь, прилегающую к переезду, включаются красные мигающие сигналы (огни) на переездных светофорах, а затем, после выдержки времени, необходимого для освобождения переезда транспортными средствами, выключается красный огонь заградительного светофора.

80. Установка заградительных светофоров при движении поездов по неправильному пути допускается с левой стороны пути. На переездах, расположенных на перегонах двухпутных участков и оборудованных заградительной сигнализацией, для движения только по правильному пути предусматривается порядок, при котором запрещающее показание заградительных светофоров для движения по правильному пути является сигналом остановки также для поездов, следующих по неправильному пути.

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

82. Все переезды с дежурным работником, расположенные на участке с автоблокировкой, независимо от наличия заградительных светофоров оборудуются

устройствами для выключения кодов автоматической локомотивной сигнализации и переключения ближайших перед переездом светофоров автоблокировки на запрещающее показание при возникновении на переезде препятствий для движения поездов.

83. Щитки управления переездной сигнализацией устанавливаются снаружи поста дежурного по переезду в месте хорошей видимости железнодорожного пути и автомобильной дороги на подходах к переезду.

На щитках управления в зависимости от типа переездной сигнализации размещаются кнопки и контрольные лампы. Их назначение и порядок пользования ими определяются проектной документацией и местной инструкцией по эксплуатации переезда.

84. При двухэтажных постах дежурного по переезду на наружной стене первого этажа или на отдельной стойке устанавливается дублирующий щиток управления, на котором располагается кнопка для включения заградительной сигнализации.

85. Для подачи сигналов при угрозе безопасности движения или в случае необходимости оказания помощи дежурному по переезду в зависимости от местных условий на переездах установлены специальные средства сигнализации (проблесковый маячок и сирена). Для оборудования переездов специальными средствами сигнализации и эксплуатации таких средств определяется собственником по согласованию с органами внутренних дел Республики Казахстан.

86. Заступающий на дежурство дежурный по переезду проверяет железнодорожный путь в пределах 50 м. в обе стороны от переезда, состояние оборудования переезда и всех его устройств, наличие пломб на устройствах, подлежащих пломбированию, наличие и состояние ручных сигналов, петард, инструмента и инвентаря.

87. Все замечания о неисправностях шлагбаумов, переездной и заградительной сигнализации, телефонной (радио) связи, а также сведения об устраненных неисправностях дежурный по переезду записывает в книгу приема, сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде формы ПУ-67.

Если переезд оборудован автоматически опускаемыми шлагбаумами, следует сделать соответствующую запись: "Автоматика исправна" или "Автоматика неисправна".

88. Обнаруженную неисправность, угрожающую безопасности движения, дежурный по переезду ограждает опасное место сигналами остановки, закрывает движение транспортных средств через переезд и немедленно сообщает об этом дежурному по станции (поездному диспетчеру), диспетчеру пути, руководству и работникам (начальнику участка, дорожному мастеру, бригадиру пути), а также в местный исполнительный орган и административной полиции.

89. О неисправности переездной и заградительной сигнализации и автоматических шлагбаумов или электрошлагбаумов, а также телефонной (радио) связи дежурный

работник по переезду немедленно сообщает дежурным ближайших отдельных пунктов (поездному диспетчеру), которые уведомляют о неисправности диспетчера сигнализации и связи. До устранения неисправности и записи электромеханика об этом в книге приема, сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде формы ПУ-67 и неисправными устройствами не пользуется.

90. После устранения каждой неисправности дежурный по переезду делает соответствующую запись в книге приема, сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде формы ПУ-67.

91. Работа на железнодорожном пути и на переезде проводится только при закрытых шлагбаумах.

92. При приближении поезда, отдельного локомотива, путевой или другой самоходной машины или дрезины дежурный по переезду после закрытия шлагбаумов:

проверяет свободу пути на переезде и в обе стороны от переезда; сходит с пути, когда поезд находится от переезда на расстоянии не менее 400 м., а для встречи поездов, следующих со скоростью более 140 километров в час, - за 5 минут до прохода поезда (при этом автоматические шлагбаумы закрыты путем нажатия кнопки "Закрытие" на пульте управления за 5 минут до прохода поезда).

93. Встречая поезд, дежурный по переезду стоит лицом к пути, полуобернув голову навстречу движению. Как правило, у здания переездного поста (на открытой или застекленной веранде) на расстоянии не ближе 2 м., а при пропуске поезда, следующего со скоростью более 140 километров в час, - не менее 5 м. при пропуске поезда, следующего со скоростью более 160 километров в час.

При встрече поезда дежурный работник подает:

при приближении нечетного поезда - духовым рожком один длинный звук;

при приближении четного поезда - духовым рожком два длинных звука;

при свободном пути: днем - сигнал свернутым желтым флагом, ночью - сигнал прозрачно-белым огнем ручного фонаря.

94. Для уменьшения скорости поезда, дежурный работник подает сигнал:

днем - развернутым желтым флагом;

ночью на перегонах - медленным движением вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем;

ночью на станциях - медленным движением вверх и вниз ручного фонаря с желтым огнем, если нет такого фонаря - медленным движением вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем.

При встрече поезда дежурный по переезду внимательно осматривает подвижной состав, в ночное время использовать прожекторные установки, если переезд ими оборудован.

95. После прохода путевого вагончика, путевой тележки или съемной дрезины дежурный по переезду заменяет желтый свернутый флаг красным развернутым и

держит его до тех пор, пока не покажется сигналист, ограждающий вагончик или тележку сзади, или пока дрезина не проследует переезд и удалится от него на 200-250 м

96. При проходе поезда, локомотива или дрезины дежурный по переезду подает сигнал остановки в следующих случаях:

1) 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.

После проследования поезда, в котором была обнаружена колесная пара, идущая юзом или имеющая ползуны, дежурный по переезду срочно сообщает об этом дежурному по станции (поездному диспетчеру), дорожному мастеру (бригадиру пути) и проводит сплошной осмотр пути в пределах обслуживаемого им участка;

2) если поезд, следующий по неправильному пути двухпутной линии, не имеет в голове установленных сигналов;

3) 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);

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

5) при пожаре в полосе отвода, угрожающем движению;

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

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

97. Открытие переезда, оборудованного полуавтоматическими шлагбаумами, возможно лишь после проследования поезда через переезд и нажатия дежурным по переезду кнопки "Открытие" на щитке управления. Если при нажатии кнопки "Открытие" полуавтоматические шлагбаумы не переводятся в открытое положение, а автоматические шлагбаумы не переводятся в открытое положение, то прежде, чем снять пломбу и воспользоваться кнопкой "Открытие аварийное", дежурный по переезду снимает пломбу с кнопки "Включение заграждения" и нажимает на неё, убедившись в отсутствии поездов на подходах к переезду.

Дежурный по переезду оформляет в книге приема, сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде формы ПУ-67 запись о неисправности устройств автоматики и немедленно сообщает о неисправности дежурному по станции (поездному диспетчеру) и по возможности - диспетчеру дистанции сигнализации и связи. После этого разрешается снять пломбу с кнопки "Открытие аварийное" и нажать на кнопку для

перевода шлагбаумов в открытое положение. Кнопку "Открытие аварийное" дежурный по переезду держит нажатой, пока транспортное средство или группа средств не проследует под брусом шлагбаума.

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

99. После того, как дежурный по переезду уберет руку с кнопки "Открытие аварийное", переездная сигнализация и шлагбаумы автоматически включаются и шлагбаумы переключаются в закрытое положение.

100. При использовании дежурным по переезду кнопки "Открытие аварийное" транспортные средства пропускаются небольшими группами.

101. Порядок передачи дежурному по переезду информации о движении поездов при неисправности устройств автоматики на переезде и при следовании дрезины, когда отсутствует шунтирование рельсовых цепей, устанавливается работниками дистанции сигнализации и связи.

102. Дежурный по переезду, получив сообщение о движении дрезины, следит за ее проходом, нажимает кнопку "Закрытие" на щитке управления и оставляет ее нажатой до прохода дрезины через переезд.

В случае, когда переездная сигнализация не действует, а автоматические или полуавтоматические шлагбаумы не закрываются, дежурный по переезду нажатием кнопки "Закрытие" включает сигнализацию. Если после нажатия кнопки "Закрытие" шлагбаумы не закрываются, дежурный по переезду до устранения неисправности действует в соответствии с местной инструкцией по эксплуатации переезда и должностными обязанностями дежурного по переезду.

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

1) по телефону оповещает о случившемся дежурного по станции или поездного диспетчера. При наличии радиосвязи сообщает о необходимости остановки и наличии препятствия на переезде машинистам поездов, после чего принимает меры по устранению препятствия;

2) при наличии заградительной сигнализации незамедлительно включает ее, для чего снимает пломбу с кнопки "Включение заграждения", нажимает на кнопку и закрывает шлагбаумы (включение заградительных светофоров проверяется по лампочкам, имеющимся на щитке управления шлагбаумами);

3) подает сигнал общей тревоги духовым рожком или ударами в подвешенный металлический предмет: группами из одного длинного и трех коротких звуков, а также принимает меры по ограждению места препятствия в соответствии с Инструкцией по

сигнализации на железнодорожном транспорте (далее – ИСИ), утвержденная приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 18 апреля 2011 года № 209 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6954);

4) при наличии на переезде специальных средств сигнализации (проблескового маячка красного цвета и сирены) включает их.

После устранения на переезде препятствия движению или неисправности заградительные светофоры погашаются. Если не погаснет красный огонь заградительного светофора, дежурный по переезду закрывает шлагбаумы и лично сообщает машинисту поезда о неисправности заградительного светофора, после чего машинист поезда имеет право проследовать запрещающий сигнал заградительного светофора.

104. При отсутствии на переезде заградительной сигнализации, ее неисправности или когда контрольные лампочки на щитке переезда не загораются, дежурный по переезду незамедлительно устанавливает на каждом железнодорожном пути, на котором возникло препятствие, переносной сигнал остановки (днем - красный щит, ночью - фонарь с красным огнем в обе стороны железнодорожного пути), закрывает шлагбаумы, сообщает о препятствии дежурному по станции (поездному диспетчеру) и одновременно выясняет, отправлен или нет со станции на перегон поезд.

105. Дежурный по станции, ограничивающей перегон, на основании полученного извещения о препятствии или сообщения дежурного по соседней станции, в первую очередь, сообщает по радиосвязи машинистам поездов, находящихся в ходу на перегоне в направлении опасного места, километр опасного места и какие меры предосторожности необходимо принять при его проследовании, убеждается, что сообщение понято ими правильно, и докладывает об этом поездному диспетчеру. При наличии поезда, следующего в направлении опасного места (находящегося на приближении или на станции), дежурный по станции подает сигнал остановки поезду у выходного (маршрутного) светофора, предупредив машиниста поезда о препятствии на переезде по радиосвязи.

106. Дежурный по переезду, получив от дежурного по станции (поездного диспетчера) уведомление об отправлении поезда на перегон, бежит навстречу поезду, подавая сигнал остановки, укладывает петарды на расстоянии, определенном местной инструкцией, или в том месте, где успеет, в том числе и по соседнему пути, если на нем также обнаружено препятствие. Затем дежурный по переезду возвращается к месту препятствия и принимает возможные меры по устранению препятствия.

107. При неисправности переездной сигнализации шлагбаумы закрываются дежурным по переезду нажатием кнопки "Закрытие".

Если при нажатии кнопки "Закрытие" автоматические шлагбаумы не закрываются (повреждены), то дежурный по переезду в соответствии с местной инструкцией

ограждает переезд запасными горизонтально-поворотными шлагбаумами и пользуется ими для пропуска транспортных средств через переезд до устранения неисправности.

При оборудовании переезда механизированными шлагбаумами в случае их повреждения дежурный по переезду до устранения неисправности пользуется для пропуска транспортных средств запасными горизонтально-поворотными шлагбаумами.

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

109. В случае ДТП, возникшего на переезде или вблизи него, дежурный по переезду :

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

2) сообщает о случившемся в порядке, установленном местной инструкцией, дежурному по станции (поездному диспетчеру), дежурную часть органов внутренних дел, дорожному мастеру (бригадиру пути), а также, по возможности, в организацию автодорожного хозяйства, осуществляющую содержание автомобильной дороги;

3) оказывает первую помощь пострадавшим, а при возможности вызвать скорую помощь.

110. Обеспечения безопасности движения при отправлении поездов по неправильному пути на перегонах, переезды которых оборудованы автоматическими устройствами для движения поездов только по правильному пути, устанавливается согласно требованиям ИДП.

При этом следует руководствоваться следующими правилами:

при производстве путевых работ, когда нарушается действие автоматической светофорной сигнализации на переездах, обслуживаемых дежурными работниками, управление автоматическими шлагбаумами выполняется вручную, при помощи кнопок на щитке управления. Шлагбаумы в это время закрыты. Их открывают для пропуска транспортных средств только при отсутствии поездов, о подходе которых дежурный по переезду получает уведомление от дежурного по станции;

на переездах, не обслуживаемых дежурными работниками и оборудованных автоматической светофорной сигнализацией, на период движения поездов по одному пути устанавливается дежурство. При отсутствии телефонной связи на переездах, обслуживаемых дежурными работниками, а также необслуживаемых, но взятых временно на обслуживание, устанавливается временная телефонная (радио) связь.

111. Дежурные по станции (поездные диспетчеры) заблаговременно извещают дежурных по переездам о каждом отправление поезда.

112. Действия дежурных по переезду по регулировке движения для каждого переезда, обслуживаемого дежурными (постоянно или временно), на период организации двухстороннего движения поездов по одному пути на двух- и многопутных участках при производстве путевых, строительных работ, а также при отпращивании поездов по неправильному пути установлен местной инструкцией.

113. При нарушении правил проезда через переезд дежурный по переезду по возможности принимает меры по остановке транспортного средства, выясняет и записывает в журнал нарушений правил проезда через переезд номер транспортного средства, время и характер нарушения.

114. Порядок сбора и передачи в соответствующие организации сведений о нарушениях ПДД, допущенных водителями при проезде переезда, устанавливается работниками дистанции пути совместно с сотрудниками полиции и отражено в местной инструкции по эксплуатации переезда.

115. Дежурный по переезду подчиняется непосредственно бригадиру пути. Все распоряжения дежурному по переезду даются через бригадира пути.

116. В случае получения распоряжения от вышестоящего руководства дежурный по переезду выполняет его, после чего по телефону или лично докладывает о выполнении бригадиру пути.

117. Устройство автомобильных дорог для пропуска транспортных средств и прогона скота через переезды и под искусственными сооружениями железной дороги допускается с разрешения работников Национального оператора инфраструктуры.

118. Движение через переезд тяжеловесных машин и механизмов с опасным или крупногабаритным грузом допускается только с работников Национального оператора инфраструктуры.

119. Заявка на получение разрешения на движение через переезд тяжеловесных машин и механизмов с опасным или крупногабаритным грузом подается директору дистанции пути не позднее, чем за 24 часа до перевозки. В заявке указывают ширину и высоту транспортного средства, а если это автопоезд, - его длину. В необходимых случаях Национальному оператору инфраструктуры заблаговременно подается заявка поезвному дежурному по отделению о выдаче предупреждений на поезда.

120. Начальник участка (бригадир пути) обеспечивает ограждение переезда сигналами остановки в соответствии с ИСИ и осуществляет наблюдение за пропуском указанных транспортных средств.

На электрифицированных участках при высоте транспортного средства более 3,5 м. в соответствии Национальными стандартами Республики Казахстан СТ РК 1125-2002 "Знаки дорожные. Общие технические условия" и СТ РК 1412-2017 "Технические средства регулирования дорожного движения. Правила применения" работником

дистанции пути заблаговременно сообщает о движении через переезд крупногабаритного транспортного средства руководству дистанции электроснабжения (с указанием даты пропуска транспортного средства).

Работником дистанции электроснабжения определяет возможность пропуска транспортного средства с учетом высоты подвеса проводов контактной сети над уровнем головки рельсов, воздушных линий, группового заземления, волновода от поверхности проезжей части автомобильной дороги в границах переезда и направляет представителя для наблюдения проездом транспортного средства через переезд.

Глава 3. Порядок обслуживания и ремонта железнодорожных переездов

121. Обслуживание и ремонт переезда проводится дистанциями пути или ветвевладельцем. Проверку обслуживания и ремонта переезда осуществляет уполномоченный орган в сфере железнодорожного транспорта и административная полиция.

122. Работники дистанции пути или ветвевладельца обеспечивают исправное содержание участка автомобильной дороги в границах переезда, настилов, проезжей части междупутья переезда, изолирующих стыков, рельсовых соединителей на перегонах, габаритных ворот перед искусственными сооружениями железной дороги, под которыми разрешен проезд транспортных средств, и путевых обустройств в границах переезда (в пределах зоны обслуживания по автомобильной дороге между шлагбаумами или между дорожными знаками).

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

124. Работники дистанции на сигнализации и связи обеспечивают исправное содержание и работу шлагбаумов, светоотражателей на брусьях, переездной и заградительной сигнализации, телефонной (радио) связи, замену шлагбаумов со светоотражателями.

125. Работники дистанции на электроснабжения обеспечивают бесперебойное электроснабжение переездов в соответствии с их категорией, отвечают за автоматическое включение и отключение наружного освещения, получают и заменяют электролампы наружного освещения, содержат в исправном состоянии наружные электросети.

126. Работники дистанций пути, сигнализации и связи, энергоснабжения или ветвевладельца при проверке переездов согласно должностным обязанностям обращают особое внимание на состояние проезжей части, желобов, настилов переезда, на работу автоматических и других устройств (звуковой сигнализации, сигналов

переездных светофоров, сигнальных фонарей на брусках шлагбаумов), состояние релейных и батарейных шкафов, освещение и при обнаружении неисправностей принимают соответствующие меры по их устранению.

127. Ремонт путевых устройств на переездах осуществляется в плановом порядке работниками дистанции пути. При капитальном ремонте пути выполняется и капитальный ремонт переездов. Объем работ при ремонте каждого переезда работником дистанций с учетом местных условий, составленных калькуляций, а при необходимости и рабочих чертежей.

128. Ремонт проезжей части автомобильной дороги, настила и проезжей части междупутья переезда выполняют организации, по согласованию работником дистанции пути, местным исполнительным органом и административной полицией.

129. Путевые работы, при которых нарушается действие автоматики на переездах, согласовываются с работниками дистанции сигнализации и связи.

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

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

132. В случаях, когда при выполнении работ по ремонту пути или обустройств на переезде нарушается или затрудняется пропуск транспортных средств, местный исполнительный орган или владелец автомобильной дороги по заявке, подаваемой дистанцией пути не менее чем за 5 дней до производства работ, определяет по согласованию с административной полицией порядок движения через переезд или пропуска транспортных средств под ближайшими искусственными сооружениями.

133. При проведении работ по реконструкции автомобильной дороги местными исполнительными органами необходимо действующий переезд, на котором автомобильная дорога пересекает железную дорогу под более острым углом, переустраивать одновременно с реконструкцией автомобильной дороги.

134. Перед выполнением путевых работ, ремонтом автоматических устройств (шлагбаумов и сигнализации) на переездах, а также при ремонте устройств автоблокировки или электроснабжения, при которых нарушается работа автоматики на переездах, работников дистанции пути, работников дистанции сигнализации и связи, работников дистанции электроснабжения, совместно разрабатывают мероприятия, обеспечивающие безопасность движения на период выполнения работ. При

необходимости они организуют дополнительный инструктаж дежурных по переезду, машинистов поездов, дежурных по станции, выделяют для оказания помощи на переезде дополнительных работников, выдают предупреждения об особых условиях следования поездов по ремонту переезду.

135. Обеспечение безопасности дорожного движения на период производства дорожных работ на железнодорожных переездах осуществляется в соответствии Национальным стандартом Республики Казахстан СТ РК 2607-2015 "Технические средства организации движения в местах производства дорожных работ. Основные параметры. Правила применения".

136. Обслуживание переезда дежурным работником устанавливается только на переездах, переезд, обслуживаемый дежурным работником, в дальнейшем называется "Переезд с дежурным", а не обслуживаемый дежурным работником - далее "Переезд без дежурного".

137. Дежурный по переезду во время дежурства имеет при себе:

петарды для ограждения возникшего препятствия для движения в количестве в зависимости от количества путей;

сигнальный рожок для подачи звуковых сигналов работникам железнодорожного транспорта;

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

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

138. В здании переездного поста имеется:

график дежурства по переезду;

местные инструкции по эксплуатации переезда с карточкой, содержащей необходимые сведения о переезде;

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

книга приема, сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде формы ПУ-67;

журнал регистрации нарушений правил проезда через переезд;

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

жезл регулировщика и красная нарукавная повязка;

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

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

один запасной переносной красный щит и один запасной сигнальный фонарь;

один комплект сигнальных флагов;

коробка петард (6 штук) на двухпутных участках и не менее двух коробок (12 штук) - на участках с тремя и более путями (для ограждения возникшего препятствия для движения).

139. Дежурный по переезду производит регулярные осмотры устройств заградительных и своевременную очистку внутренних полостей и опорных поверхностей рамы и крышки, не допуская напрессовывания на них грязи или снега. При выполнении работ поднятая крышка УЗП зафиксирована башмаком для защиты от произвольного закрытия крышки. Все работы ведутся при закрытых шлагбаумах.

140. О результатах проверки содержания и обслуживания переезда и распоряжениях, данных руководством дистанции пути, записываются в книге приема, сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде формы ПУ-67.

141. Книга приема, сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде формы ПУ-67 проверяется при каждой проверке содержания и обслуживания переезда: руководством - не реже двух раз в месяц, а также при каждом посещении ими переезда.

142. Зимой переезды обеспечиваются постоянным запасом инертного материала (песок) для посыпания проезжей части переезда и пешеходных дорожек в границах переезда во время гололеда.

143. Местная инструкция по эксплуатации переезда разрабатывается работниками дистанции пути и согласовывается работниками дистанции сигнализации и связи и работниками дистанции электроснабжения, в пределах границ которых расположен переезд. А при расположении переезда в границах станции или при обслуживании работниками станции согласовывается руководством станции и утверждается руководством Национального оператора инфраструктуры, в пределах границ которого расположен переезд.

В местной инструкции отражены обязанности дежурного по переезду. При изменении условий работы переезда инструкция должна пересматриваться, но не реже одного раза в 5 лет.

144. Переезды с дежурными по переездами имеют линейно-путевую связь и радиосвязь с машинистами поездов поездных локомотивов, прямую телефонную связь с ближайшими станциями или постами, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - с поездным диспетчером. Вызов по телефонной связи дополняется наружным звонком (ревуном).

145. Переезды оборудуются устройствами переездной сигнализации в соответствии с основными требованиями к оборудованию переездов устройствами автоматической переездной сигнализации.

В целях предупреждения выезда автотранспорта на переезд во время приближения поезда все переезды, расположенные на участках обращения пассажирских поездов, скоростного поезда, регулируются (охраняемые, обслуживаемые дежурным

работником), оборудуются устройствами заграждения и таблом расписаний прохождения скоростных пассажирских поездов по переезду.

146. По согласованию с административной полицией, не менее чем за 15 календарных дней до отмены обслуживания переезда дежурным работником на переезде выставляются на месте с хорошей видимостью сроком на один месяц объявления с текстом: "Переезд с (дата) без дежурного".

147. На закрываемых или временно закрываемых переездах настил разбирается, подъезды к переездам со стороны автомобильных дорог на расстоянии не менее 10 м. от крайних рельсов по всей ширине перегораживаются барьерами (железобетонными блоками, шпалами), размеры которых позволяют перекрыть проезжую часть, а при необходимости - канавами на расстоянии 2 м. от барьера в сторону железнодорожных путей. Предупреждающие знаки на подъездах, подходах к переездам снимают и устанавливают информационно-указательные знаки, указывающие направление объезда.

На закрываемых переездах все оборудование демонтируется. Переезды, расположенные на расстоянии 5 километров и менее от путепроводов, подлежат закрытию в порядке установленном настоящими Правилами.

148. На подъездах к закрываемым переездам, эксплуатируемым работниками дистанции пути, сооружаются площадки для разворота транспортных средств.

Закрытие переездов, их перенос, восстановление закрытых переездов осуществляются Национальным оператором инфраструктуры по согласованию с местными исполнительными органами и административной полицией.

Функции оповещения о закрытии переезда возлагаются на работников дистанции пути.

149. Ежегодно, в период с 1 апреля по 15 июня, проводится обследование технического состояния всех переездов, их устройств, оборудования и подходов к ним комиссиями в составе работников дистанции пути, дистанции сигнализации и связи, дистанция электроснабжения или района электроснабжения, с участием представителей местных органов управления, органов управления автомобильными дорогами и организаций, содержащих автомобильные дороги, пассажирских и других автотранспортных организаций, а также административной полиции.

По результатам обследования техническое состояние переездов, их устройств и оборудования, а также подходов к ним приводится в соответствие с требованиями настоящих Правил, ПДД и Национальным стандартом Республики Казахстан СТ РК 1412-2017 "Технические средства регулирования дорожного движения. Правила применения".

150. На переездах без дежурных по переезду, работники дистанции пути, сигнализации и связи, электроснабжения на время работ устанавливают с каждой

стороны переезда у переездных светофоров дорожный знак приоритета 2.5 "Движение без остановки запрещено".

Два таких знака хранятся у работника дистанции пути в отдельном ящике у релейного шкафа или вблизи него. Если ремонт в течение одного рабочего дня не может быть закончен, то исполнитель работ докладывает об этом руководству дистанции пути или дистанции сигнализации и связи, или дистанции электроснабжения (по принадлежности), которые в зависимости от местных условий совместно принимают решение о порядке работы переезда, после чего дать соответствующие указания бригадирам пути, электромеханикам или электромонтерам по эксплуатации распределительных сетей.

151. Руководство дистанции пути не реже 1 раза в квартал проводят проверки работы дежурных по переезду и необходимый инструктаж.

152. Перед прекращением обслуживания переезда дежурным работником принимаются следующие меры:

1) выполняются работы по оборудованию переезда устройством контроля работы автоматической переездной сигнализации (при ее наличии у дежурного по станции / поездного диспетчера);

2) проверяется соответствие состояния, и оборудования переезда требованиям настоящих Правил, составляется по результатам проверки заключение о готовности переезда к эксплуатации без дежурного по переезду и проводится согласование его с административной полицией. Работники дистанции пути и сигнализации демонтируют автоматические, полуавтоматические шлагбаумы, электрические шлагбаумы, связанные с обслуживанием переезда дежурным работником, заменяют соответствующие дорожные знаки по согласованию с административной полицией.

153. Дистанция пути или ветвевладелец при содержании автомобильных дорог в границах железнодорожного переезда обеспечивает:

содержание в исправном состоянии проезжую часть автодороги в междупутье;
поддержание полосы отвода, обочин, откосов и разделительных полос в чистоте и порядке, очистку их от мусора и посторонних предметов, скоп травы;

поддержание в чистоте и порядке элементов обозначения границ полосы отвода;
очистку проезжей части, пешеходной дорожки, обочин, водоотводных лотков и мест для прогона скота от мусора грязи и посторонних предметов;

обеспыливание проезжей части, пешеходной дорожки и обочин;
выполнение предупредительных работ по защите автомобильных дорог и дорожных сооружений от наводнений, заторов, пожаров, противопаводковые мероприятия;

в зимний период очистку проезжей части, пешеходной дорожки, обочин, водоотводных лотков и мест для прогона скота от снега, льда организовать борьбу с зимней скользкостью, подсыпку противогололедным материалом (песок);

не допущение отклонения верха головок рельсов, расположенных в пределах проезжей части;

не допущение установки рекламных щитов, указателей, конструкций на расстоянии менее 50 м.;

обустройству их наружным освещением (справа и слева);

очистку от грязи, пыли, снега, льда дорожных знаков, светофоров, шлагбаумов, направляющих столбиков, перил, ограждения, устройств заграждения переезда, габаритных ворот, сигнальных знаков "С", а также обновление вертикальной и горизонтальной дорожной разметки;

покраску и замену (при необходимости) стоек дорожных знаков, светофоров, шлагбаумов, направляющих столбиков, перил, ограждения, устройств заграждения переезда, габаритных ворот, сигнальных знаков "С".

Приложение 1
к Правилам технической эксплуатации,
обслуживания и ремонта
железнодорожных переездов

Категории переездов

Интенсивность движения поездов по главному пути (суммарно в двух направлениях), поездов/сутки	Интенсивность движения транспортных средств (суммарная в двух направлениях) автомобилей/сутки (в приведенных единицах)				
	До 200 включительно	201-1000	1001-3000	3001-7000	Более 7000
До 16 включительно, а также по всем станционным и подъездным путям	IV	IV	IV	III	II
17-100	IV	IV	III	II	I
101-200	IV	III	II	I	I
Более 200	III	II	II	I	I

Приложение 2
к Правилам технической эксплуатации,
обслуживания и ремонта
железнодорожных переездов

Нормы обеспечения видимости поезда, приближающегося к переезду

Максимальная скорость движения поезда (километр в час) установленная на подходах к переезду	121-140	81-120	41-80	26-40	25 и менее
Расстояние видимости (м) не менее	500	400	250	150	100