Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России)

Приказ

5 октября 2022 г. **Москва** **№ 402**

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ УСЛОВИЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ

В соответствии с пунктом 4 статьи 21 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, N 2, ст. 169) и подпунктом 5.2.36 пункта 5 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3342), приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Условия эксплуатации железнодорожных переездов.

2. Признать утратившими силу:

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2015 г. N 237 «Об утверждении Условий эксплуатации железнодорожных переездов» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 4 сентября 2015 г., регистрационный N 38792);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 6 августа 2019 г. N 255 «О внесении изменений в Условия эксплуатации железнодорожных переездов, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2015 г. N 237» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 29 августа 2019 г., регистрационный N 55782).

3. Настоящий приказ вступает в силу с 1 сентября 2023 г. и действует до 1 сентября 2029 г.

Министр В.Г. Савельев

Утверждены
приказом Министерства транспорта
Российской Федерации
от 5 октября 2022 г. N 402

УСЛОВИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ

I. Общие положения

1. Условия эксплуатации железнодорожных переездов (далее - Условия) обязательны для всех организаций железнодорожного транспорта и дорожного хозяйства, организаций и индивидуальных предпринимателей, выполняющих работы (оказывающих услуги), связанные с обслуживанием, содержанием и ремонтом железнодорожных переездов, а также для их работников.

2. В соответствии с частью 2 статьи 21 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» <1> (далее - Федеральный закон N 257-ФЗ) границы железнодорожных переездов определяются до шлагбаума или при отсутствии шлагбаума на расстоянии десяти метров от ближайшего рельса по пути следования транспортного средства.

<1> Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 46, ст. 5553; 2018, N 53, ст. 8434.

3. Открытие (закрытие) железнодорожных переездов осуществляется в соответствии с Порядком открытия и закрытия пересечений железнодорожных путей автомобильными дорогами (железнодорожных переездов), утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26 марта 2009 г. N 46 <2>.

<2> Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 20 апреля 2009 г., регистрационный N 13802, с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 10 сентября 2018 г. N 317 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 14 ноября 2018 г., регистрационный N 52675).

На время строительства путепровода <3> или проведения ремонтных работ на путепроводе с целью обеспечения бесперебойного и безопасного пропуска транспортных средств <4>, пешеходов и строительной техники, если невозможно организовать реверсивное движение <5>, допускается устройство железнодорожных переездов на расстоянии менее 5 км от путепровода.

<3> Пункт 3.42 пункта 3 ГОСТ 33179-2014 «Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Изыскания мостов и путепроводов. Общие требования», введенного в действие приказом Росстандарта от 26 марта 2015 г. N 182-ст (М., «Стандартинформ», 2015).

<4> Подпункт «в» пункта 13.1 статьи 3 Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог», утвержденного решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. N 827 (официальный сайт Комиссии Таможенного Союза http://www.tsouz.ru/, 21 октября 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г. (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, N 7, ст. 632), ратифицированным Федеральным законом от 22 мая 2001 г. N 56-ФЗ «О ратификации Договора об учреждении Евразийского экономического сообщества» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, N 22, ст. 2122) (Договор вступил в силу для Российской Федерации 30 мая 2001 г.); Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. N 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, N 40, ст. 5310) (Договор вступил в силу для Российской Федерации 1 января 2015 г.).

<5> Подпункт 5.6.9 пункта 5.6 ГОСТ Р 52289-2019 «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», введенного в действие приказом Росстандарта от 20 декабря 2019 г. N 1425-ст (М., «Стандартинформ», 2020), с изменениями ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» («ИУС «Национальные стандарты, 2020, N 10), ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, N 4); ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, N 4) (далее - ГОСТ Р 52289-2019).

4. Ежегодно, в период с 1 апреля по 1 июля, на железнодорожном транспорте владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования <6> или владелец железнодорожных путей необщего пользования <7> должен проводить комиссионное обследование принадлежащих ему железнодорожных переездов. О предстоящем комиссионном обследовании не позднее чем за 14 календарных дней до даты его проведения владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владелец железнодорожных путей необщего пользования информирует Федеральную службу по надзору в сфере транспорта, представителей подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориальных органов Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее - Госавтоинспекция), представителей владельца участка автомобильной дороги, пересекающего обследуемый железнодорожный переезд, представителей органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и (или) местного самоуправления <8>, представителей заинтересованных перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров автомобильным транспортом, с предложением принять участие в комиссионном обследовании.

<6> Абзац десятый пункта 1 статьи 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, N 2, ст. 169).

<7> Абзац четырнадцатый статьи 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, N 2, ст. 170; 2007, N 46, ст. 5554).

<8> Пункты 22, 23 части 1 статьи 44 Федерального закона от 21 декабря 2021 г. N 414-ФЗ «Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2021, N 52, ст. 8973).

По результатам комиссионного обследования железнодорожных переездов составляется акт обследования.

Нарушения требований к параметрам и характеристикам эксплуатационного состояния и обустройства железнодорожных переездов фиксируются в акте обследования и устраняются владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, которым принадлежат железнодорожные переезды в соответствии с требованиями пункта 6 ГОСТ Р 50597-2017 «Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» <9>, Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2022 г. N 250 <10> (далее - ПТЭ), Условий, проектов железнодорожных переездов и проектов организации дорожного движения (далее - ПОДД), разработанных в соответствии с пунктом 40 Правил подготовки документации по организации дорожного движения, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 30 июля 2020 г. N 274 <11>.

<9> Введенного в действие приказом Росстандарта от 26 сентября 2017 г. N 1245-ст (М., «Стандартинформ», 2017), с изменениями ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» («ИУС «Национальные стандарты», 2018, N 10), ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, N 1), ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, N 6) (далее - ГОСТ Р 50597-2017).

<10> Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 20 июля 2022 г., регистрационный N 69324. В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2022 г. N 250 данный акт действует до 1 августа 2028 г.

<11> Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 10 ноября 2020 г., регистрационный N 60817, с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 1 декабря 2021 г. N 428 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 24 декабря 2021 г., регистрационный N 66557). В соответствии с пунктом 2 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 30 июля 2020 г. N 274 данный акт действует до 1 января 2027 г.

Контроль за устранением недостатков, выявленных по результатам комиссионного обследования железнодорожных переездов, осуществляется владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, а также владельцем автомобильных дорог в соответствии с требованиями пунктов 20 - 24 Условий и законодательством Российской Федерации <12>. Копия акта обследования направляется участникам комиссионного обследования.

<12> Статья 21 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 46, ст. 5553; 2018, N 53, ст. 8434).

По инициативе владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования допускается проводить дополнительные проверки по осмотру эксплуатационного состояния и обустройству железнодорожных переездов и подходов к ним.

5. Временное ограничение или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам через железнодорожный переезд осуществляется в соответствии с частью 1 статьей 30 Федерального закона N 257-ФЗ <13>.

<13> Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 46, ст. 5553; 2018, N 1, ст. 27.

6. Определение категории железнодорожного переезда осуществляется владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, исходя из интенсивности движения поездов <14> и транспортных средств <15> через железнодорожный переезд в соответствии с пунктом 11 Условий.

<14> Подпункт 2.12.37 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г. N 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, N 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, N 8) (далее - ГОСТ 34530-2019).

<15> Абзац девятый статьи 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, N 50, ст. 4873).

Владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владелец железнодорожных путей необщего пользования определяет категорию железнодорожного переезда, исходя из интенсивности движения поездов и транспортных средств через железнодорожный переезд в соответствии с пунктом 11 Условий.

Проверка интенсивности движения поездов и транспортных средств, условий работы железнодорожных переездов и определение их категорий осуществляется владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования не реже одного раза в год, а для владельцев железнодорожных путей необщего пользования - не реже одного раза в пять лет. Для установления категорий железнодорожных переездов интенсивность движения поездов определяется в соответствии с графиком движения поездов <16> за календарный год, а интенсивность движения транспортных средств <17> - по данным владельца участка автомобильной дороги, пересекающей обследуемый железнодорожный переезд, или хронометражных наблюдений владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

<16> Подпункт 2.12.9 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

<17> Подпункт 2.7 пункта 2 ГОСТ 32965-2014 «Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 августа 2016 г. N 997-ст (М., «Стандартинформ», 2016).

Установление категорий железнодорожных переездов осуществляется в ходе комиссионного обследования железнодорожных переездов, предусмотренного пунктом 4 Условий.

7. Прекращение обслуживания железнодорожного переезда дежурным по переезду производится в следующих случаях:

1) перевод железнодорожного переезда в другую категорию (за исключением случаев, предусмотренных пунктом 9 Условий);

2) оборудование железнодорожного переезда II, III или IV категории автоматической переездной светофорной сигнализацией <18> и автоматическим контролем неисправности устройств переездной сигнализации у дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного <19>);

<18> Подпункт 2.9.12 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

<19> Подпункт 2.12.63 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

3) капитальный ремонт и (или) реконструкция железнодорожного переезда с устранением ограничений для обслуживания железнодорожных переездов дежурным по переезду в соответствии с пунктом 9 Условий;

4) оборудование железнодорожного переезда автоматической переездной светофорной сигнализацией с автоматическими шлагбаумами <20> или устройствами автоматизированного удаленного управления или контроля свободности зоны железнодорожного переезда.

<20> Подпункт 2.9.18 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

8. Перед отменой обслуживания железнодорожного переезда дежурным по переезду владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования необходимо:

1) выполнить работы по оборудованию железнодорожного переезда устройствами контроля работы автоматической переездной светофорной сигнализации (при ее отсутствии) у дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного);

2) проверить оборудование и обустройство железнодорожного переезда на соответствие требованиям главы III Условий и по результатам составить заключение о готовности железнодорожного переезда к эксплуатации без дежурного по переезду;

3) выполнить работы по замене технических средств организации дорожного движения (далее - ТСОДД) на участке автомобильной дороги в границах железнодорожного переезда, направить письменное уведомление (заказным письмом, по телеграфу, по электронной почте (при наличии) владельцу автомобильной дороги о необходимости внесения изменений в ПОДД (схему расстановки технических средств организации дорожного движения, в том числе содержащую: дорожные знаки, линии дорожной разметки, дорожные ограждения, пешеходные ограждения, направляющие устройства, дорожные светофоры, линии освещения, железнодорожные переезды, сигнальные столбики участка автомобильной дороги, в том числе в границах железнодорожного переезда) и замене ТСОДД на автомобильной дороге вне границ железнодорожного переезда.

Порядок перевода железнодорожных переездов в эксплуатацию без дежурного по переезду, а также обслуживание железнодорожных переездов дежурным по переезду устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

В местах, согласованных с владельцем автомобильных дорог, не менее чем за 15 календарных дней до прекращения обслуживания железнодорожного переезда дежурным по переезду, владелец инфраструктуры или владелец железнодорожных путей необщего пользования выставляет информационные щиты сроком на 30 календарных дней с текстом: «Переезд с (указывается дата) без дежурного по переезду».

На закрываемых железнодорожных переездах (постоянно или временно) настил разбирается, подъезды к железнодорожным переездам со стороны автомобильных дорог на расстоянии не менее 10 м от крайних рельсов по всей ширине перегораживаются барьерами высотой не менее 0,5 м. Предупреждающие знаки на подъездах и подходах к железнодорожным переездам снимаются. Взамен устанавливаются информационные знаки в местах начала объезда, указывающие направление объезда.

На закрытых железнодорожных переездах все оборудование демонтируется.

Порядок выключения или перевода устройств автоматики железнодорожного переезда на режим временного прекращения эксплуатации (не круглосуточная или не ежедневная работа) устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

На подъездах к закрываемым железнодорожным переездам владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования по согласованию с владельцем участка автомобильной дороги, пересекающей данный железнодорожный переезд, должны быть оборудованы площадки для разворота транспортных средств.

Порядок демонтажа сооружений, устройств и оборудования закрываемых железнодорожных переездов, их сохранности или повторного использования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

9. Дежурный по переезду осуществляет обслуживание следующих железнодорожных переездов:

1) расположенных на пересечениях автомобильных дорог с железнодорожными путями с движением поездов со скоростью более 140 км/ч независимо от интенсивности движения поездов и транспортных средств;

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

3) I категории, предусмотренных пунктом 11 Условий;

4) II категории, предусмотренных пунктом 11 Условий, расположенных на участках с интенсивностью движения более 16 поездов в сутки и не оборудованных автоматической переездной светофорной сигнализацией и контролем исправности устройств переездной сигнализации у дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного);

5) при пересечении автомобильной дорогой трех и более главных железнодорожных путей <21>;

<21> Подпункт 2.7.4 пункта 2.7 ГОСТ 34530-2019.

6) II категории, предусмотренных пунктом 11 Условий, не соответствующих условиям видимости <22> и расположенных на участках с интенсивностью движения более 16 поездов в сутки и не оборудованных автоматической переездной светофорной сигнализацией и контролем исправности устройств переездной сигнализации у дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного), - независимо от условий видимости;

<22> Подпункт 7.2 пункта 7 ГОСТ Р 50597-2017.

7) III категории, предусмотренных пунктом 11 Условий, не оборудованных автоматической переездной светофорной сигнализацией и контролем исправности устройств переездной сигнализации у дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного):

расположенных на участке с интенсивностью движения более 16 поездов в сутки и не соответствующих условиям видимости;

расположенных на участке с интенсивностью движения более 200 поездов в сутки (независимо от условий видимости).

Необходимость обслуживания дежурным по переезду железнодорожных переездов, не соответствующих указанным требованиям, определяется владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

10. Железнодорожные переезды располагаются:

1) на пересечениях железнодорожных путей общего и (или) необщего пользования с автомобильными дорогами общего пользования (далее - железнодорожные переезды общего пользования);

2) на пересечениях железнодорожных путей общего и (или) необщего пользования с автомобильными дорогами необщего пользования (далее - железнодорожные переезды необщего пользования).

Пересечения железнодорожных путей в одном уровне с проезжей частью автомобильных дорог, предназначенных для обеспечения технологического процесса работы данных предприятий, относятся к технологическим проездам. Порядок обеспечения безопасности движения железнодорожного подвижного состава (поездов) и транспортных средств, содержания и обслуживания технологических проездов устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

11. Железнодорожные переезды в зависимости от интенсивности движения железнодорожного подвижного состава (поездов) и транспортного средства делятся на четыре категории. Категории железнодорожных переездов общего и необщего пользования указаны в таблицах N 1 и N 2.

Таблица N 1

Категории железнодорожных переездов общего пользования

Интенсивность движения поездов по главному железнодорожному пути (суммарно в двух направлениях), поездов в сутки	Интенсивность движения транспортных средств (суммарно в двух направлениях) транспортных средств в сутки:				
	до 200 включительно	201 - 1000	1001 - 3000	3001 - 7000	Более 7000
До 16 включительно, а также по всем станционным и подъездным железнодорожным 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

12. К железнодорожным переездам общего пользования I категории относятся железнодорожные переезды, где осуществляется движение железнодорожного подвижного состава (поездов) со скоростью более 140 км/ч независимо от интенсивности движения транспортных средств на автомобильной дороге.

Таблица N 2

Категории железнодорожных переездов необщего пользования

Интенсивность движения поездов по железнодорожным путям (суммарно в двух направлениях), поездов в сутки	Интенсивность движения транспортных средств (суммарно в двух направлениях), транспортных средств в сутки:			
	До 100	101 - 500	501 - 1000	1001 и более
До 8 включительно	IV	IV	IV	III
8 - 24	IV	IV	III	II
25 - 38	IV	III	II	I
Более 39	III	II	I	I

13. К железнодорожным переездам необщего пользования I категории относятся железнодорожные переезды:

1) расположенные на железнодорожных станциях, где производится маневровая работа, осуществляемая по технологическому процессу работы железнодорожной станции при пересечении автомобильных дорог с интенсивностью движения более 1000 транспортных средств в сутки.

2) расположенные на перегонах и железнодорожных станциях, где осуществляются железнодорожные перевозки при пересечении автомобильных дорог с интенсивностью движения более 501 транспортных средств в сутки.

К железнодорожным переездам необщего пользования II категории относятся железнодорожные переезды, расположенные на перегонах и железнодорожных станциях, при пересечении автомобильных дорог с интенсивностью движения от 101 до 500 транспортных средств в сутки.

К железнодорожным переездам необщего пользования III категории относятся железнодорожные переезды, расположенные на перегонах и железнодорожных станциях при пересечении автомобильных дорог, с интенсивностью движения менее 100 транспортных средств в сутки.

Все железнодорожные переезды необщего пользования, не предусмотренные требованиями таблицы № 2 Условий, относятся к IV категории.

14. Железнодорожные переезды могут:

быть оборудованы устройствами переездной сигнализации, извещающей водителей транспортных средств о подходе к железнодорожному переезду поезда, или обслуживаться дежурным по переезду и (или) другими работниками, которым поручено осуществлять регулирование движения поездов и транспортных средств на железнодорожном переезде (далее - регулируемые железнодорожные переезды),

быть не оборудованными устройствами переездной сигнализации и не обслуживаться дежурным по переезду и (или) другими работниками, которым поручено осуществлять регулирование движения поездов и транспортных средств на железнодорожном переезде (далее - нерегулируемые железнодорожные переезды).

II. Требования к устройству и оборудованию железнодорожных переездов

15. Для обеспечения безопасности движения на железнодорожных переездах применяются следующие устройства:

1) шлагбаум при оборудовании железнодорожного переезда автоматической переездной светофорной сигнализацией;

2) устройство, при включении (работе) которого запрещается выезд железнодорожного подвижного состава (поезда) на железнодорожный переезд (далее - заградительная сигнализация);

3) устройство автоматического включения при приближении поезда сигнальных показаний переездных светофоров и звуковой сигнализации, запрещающих движение через железнодорожный переезд автотранспорту (далее - автоматическая переездная светофорная сигнализация)[23];

4) устройство переездной сигнализации, при которой переездные светофоры имеют дополнительную сигнальную головку с бело-лунным мигающим сигналом (огнем), свидетельствующим об отсутствии приближающегося к железнодорожному переезду железнодорожного подвижного состава (поезда) и исправности устройств сигнализации (далее - автоматическая светофорная сигнализация с бело-лунным мигающим огнем);

5) переездная сигнализация, дополненная заградительными брусьями шлагбаумов, которые опускаются и поднимаются автоматически (далее - автоматическая светофорная сигнализация с автоматическими шлагбаумами);

6) переездная сигнализация, дополненная заградительными брусьями шлагбаумов, опускание которых осуществляется автоматически при приближении железнодорожного подвижного состава (поезда), а выключение сигнализации и подъем заградительных брусьев шлагбаумов - от нажатия кнопки дежурным по переезду после проследования железнодорожного подвижного состава (поезда) за железнодорожный переезд (далее - автоматическая светофорная сигнализация с полуавтоматическими шлагбаумами);

7) переездная сигнализация, дополненная заградительными брусьями шлагбаумов, управление которыми осуществляется дежурным по переезду с щитка управления (далее - автоматическая светофорная сигнализация с электрошлагбаумами);

8) переездная сигнализация, при которой извещение дежурного по переезду о приближении железнодорожного подвижного состава (поезда) к железнодорожному переезду подается оптическим и акустическим сигналом, а включение и выключение технических средств ограждения железнодорожного переезда осуществляет обслуживающий дежурный по переезду (далее - оповестительная сигнализация)[24];

9) железнодорожный светофор, сигнальные показания которого передаются на железнодорожных переездах для водителей автотранспортных средств[25] (транспортный светофор тип Т6, Т6.д, Т10[26]) (далее - переездной светофор);

10) устройство зависимости между переездной сигнализацией и специальными светофорами для организации движения железнодорожного подвижного состава (поезда) через железнодорожный переезд, сигнализирующее красным и бело-лунным сигналом (огнем) может применяться только на подъездных путях при невозможности оборудования (расчетной длины) участков приближения (далее - светофорная сигнализация);

11) противотаранные устройства (далее - ПТУ[27]);

12) устройство заграждения железнодорожного переезда (далее - УЗП[28]);

13) табло обратного отсчета времени до включения красных сигналов (огней) на переездных светофорах;

14) автоматическая переездная светофорная сигнализация с автоматическими шлагбаумами и (или) устройство автоматизированного удаленного управления и (или) контроля свободности зоны железнодорожного переезда.

16. Порядок оборудования железнодорожных переездов устройствами, предусмотренными подпунктами 13, 14 пункта 15 Условий, и порядок их использования устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

17. На технологические проезды, на которых не обеспечиваются условия видимости в соответствии с нормами, приведенными в таблице № 3 Условий, оборудуются дорожные зеркала. Определение места установки дорожного зеркала и поворота поверхности отражателя по отношению к водителю транспортного средства осуществляется с учетом обеспечения видимости приближающегося железнодорожного подвижного состава (поезда).

Таблица № 3

Нормы обеспечения видимости поезда, приближающегося к железнодорожному переезду[29]

Скорость движения железнодорожного подвижного состава, (поезда), км/ч	141 - 200	121 - 140	81 - 120	41 - 80	26 - 40	25 и менее
Расстояние видимости, м, не менее	600	500	400	250	150	100

Железнодорожные переезды, расположенные на железнодорожных путях общего пользования, оборудуются владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для фиксации нарушений правил проезда через железнодорожные переезды (далее - специальные технические средства) в соответствии с требованиями пункта 8 Правил оборудования железнодорожных переездов, расположенных на железнодорожных путях общего пользования, работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, обеспечения обслуживания таких специальных технических средств, а также передачи информации о выявленных с помощью этих специальных технических средств нарушениях правил проезда через железнодорожные переезды в органы государственного контроля (надзора), утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2020 г. № 1504[30].

Работоспособность специальных технических средств определяется в ходе проведения ежегодного комиссионного обследования железнодорожных переездов в соответствии с пунктом 4 Условий. Срок устранения выявленных неисправностей должен составлять не более 30 календарных дней с даты проведения комиссионного обследования железнодорожного переезда.

18. На железнодорожных путях общего пользования не допускается открывать железнодорожные переезды:

1) I, II и III категорий;

2) на участках со скоростями движения поездов более 140 км/ч;

3) IV категории при пересечении трех и более железнодорожных путей общего пользования, при пересечениях железнодорожных путей общего пользования в выемках и других местах, где не обеспечены условия видимости, приведенные в таблице № 3 Условий, в границах железнодорожных станций, а также в случаях, когда требуется обслуживание железнодорожных переездов дежурным по переезду.

Не допускается открытие трамвайного и троллейбусного движения на эксплуатируемых железнодорожных переездах.

Открытие вновь автобусного движения на железнодорожных переездах допускается с разрешения владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования при условии оборудования железнодорожного переезда переездной сигнализацией и решения комиссии, указанной в пункте 4 Условий.

На нерегулируемых железнодорожных переездах водителям транспортных средств, находящихся на удалении не более 50 м от ближнего рельса, обеспечивается видимость поезда, приближающегося с любой стороны в соответствии с нормами обеспечения видимости поезда, приведенными в таблице № 3 Условий[31].

19. Железнодорожные переезды располагаются на прямых участках железнодорожных путей и автомобильных дорог вне пределов выемок и мест, где не обеспечиваются условия видимости в соответствии с нормами, приведенными в таблице № 3 Условий.

Пересечение железнодорожных путей автомобильными дорогами осуществляется под прямым углом. При невозможности выполнения этого условия острый угол между пересекающимися железнодорожными путями и автомобильными дорогами составляет не менее 60°. Действующие железнодорожные переезды, расположенные под более острым углом, переустраиваются при реконструкции автомобильных дорог и (или) железнодорожных путей.

На нерегулируемых железнодорожных переездах для обеспечения безопасности движения поездов и транспортных средств разрешается устанавливать горизонтально-поворотные шлагбаумы, перекрывающие полностью проезжую часть автомобильных дорог при производстве маневровых работ.

20. На железнодорожных переездах на протяжении не менее 10 м от крайнего рельса автомобильная дорога в продольном профиле должна иметь горизонтальную площадку, в том числе создаваемую кривой большого радиуса, или уклон, обусловленный превышением одного рельса над другим, когда пересечение находится в кривом участке железнодорожного пути.

Продольный уклон подходов автомобильной дороги к железнодорожному переезду на протяжении не менее 20 м перед горизонтальной площадкой должен составлять не более 0,05%о (промилле).

При реконструкции и строительстве новых автомобильных дорог подходы к железнодорожным переездам на протяжении не менее 10 м от крайнего рельса автомобильная дорога в продольном профиле должна иметь горизонтальную площадку.

Подходы автомобильной дороги к железнодорожному переезду на протяжении не менее 50 м следует проектировать с продольным уклоном не более 0,03%о (промилле). При подходах к железнодорожному переезду автомобильных грунтовых дорог (без твердого покрытия) до шлагбаума или при отсутствии шлагбаума на расстоянии не менее 10 м от ближайшего рельса по пути следования собственником (владельцем) участков автомобильных дорог по согласованию с владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования устраивается твердое покрытие.

21. Вновь создаваемые защитные насаждения и (или) защитные лесные насаждения, находящиеся в защитных полосах лесов, расположенных в границах полос отвода железных дорог и придорожных полос автомобильных дорог, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации о железнодорожном транспорте, законодательством об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности, должны обеспечивать водителям транспортных средств на расстоянии 50 м и менее от железнодорожного переезда видимость приближающегося к нему поезда на расстоянии не менее 500 м[32].

22. Ширина проезжей части железнодорожного переезда должна быть равна ширине проезжей части автомобильной дороги, но не менее 6 м, а ширина настила железнодорожного переезда в местах прогона скота - не менее 4 м.

Конструкция настила железнодорожного переезда утверждается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Величины возвышения междурельсового настила над верхом головки рельсов[33], отклонения верха головки рельса железнодорожных путей, расположенных в пределах проезжей части автомобильной дороги, относительно поверхности покрытия и отдельные углубления и впадины в покрытии междурельсового пространства (настиле) должны соответствовать требованиям, приведенным в таблице 5.3 пункта 5.2 ГОСТ Р 50597-2017.

Для обеспечения беспрепятственного прохода колесных пар железнодорожного подвижного состава (поезда) в пределах переездного настила используются желоба. Ширина желоба устанавливается в пределах от 75 до 110 мм, а глубина - не менее 45 мм.

Требования к покрытию проезжей части в границах железнодорожного переезда и срокам устранения дефектов устанавливаются подпунктом 5.2.4 и таблицей 5.3 пункта 5.2 ГОСТ Р 50597-2017.

23. На железнодорожных переездах, обслуживаемых дежурным по переезду, внутри колеи каждого железнодорожного пути (на однопутных участках - с обеих сторон) на расстоянии от 0,75 до 1,00 м от края настила владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования должны быть закреплены приспособления в виде металлических трубок для установки переносных сигналов остановки железнодорожного подвижного состава (поезда) (красного щита, фонаря), а также приспособления для определения нижнего негабарита железнодорожного подвижного состава (поезда) (рисунок № 1).

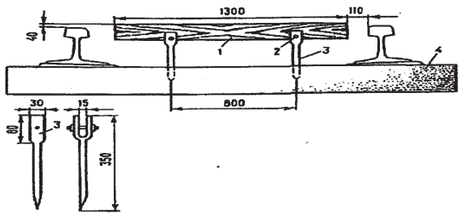

Рисунок № 1. Приспособление для обнаружения нижнего негабарита в железнодорожном подвижном составе:
1 – деревянная планка размером 140х1300х15 мм;
2 - болт или валик;
3 - металлический штырь;
4 - шпала.

24. Стойки шлагбаумов, мачты светофоров переездной сигнализации, ограждений, перил и столбиков сигнальных дорожных должны быть установлены владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования на расстоянии не менее 0,75 м от края проезжей части автомобильной дороги.

Направляющие (сигнальные) столбики должны соответствовать требованиям пунктов 5-7 ГОСТ Р 50970-2011 «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Столбики сигнальные дорожные. Общие технические требования. Правила применения»[34] и пункта 5 ГОСТ 32843-2014 «Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Столбики сигнальные дорожные. Технические требования»[35] и устанавливаться в соответствии с ГОСТ 33151-2014 «Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Технические требования. Правила применения»[36].

25. Для прогона скота на железнодорожных переездах устанавливаются перила или ограждения барьерного типа из железобетона, дерева или металла высотой не менее 1,2 м, а к запасным шлагбаумам подвешиваются заградительные сетки.

26. Ограждения железнодорожных переездов должны быть окрашены владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования в соответствии с требованиями пункта 5.2 ГОСТ 33151-2014.

27. В границах железнодорожных переездов и на подходах к ним со стороны автомобильной дороги ТСОДД устанавливаются на основании ПОДД.

Для разделения транспортных потоков противоположных направлений (осевая линия) на автомобильных дорогах (при числе полос для движения две или более) перед железнодорожными переездами наносится разметка 1.1[37] на протяжении 100 м от ближнего рельса.

Разметка 1.12 «Стоп-линия»[38] наносится на расстоянии не менее 5 м от шлагбаума или светофора, а при их отсутствии - на расстоянии не менее 10 м от ближнего рельса в одном створе со знаком 2.5 «Движение без остановки запрещено»[39].

Для обозначения границ полос движения при их числе две или более для одного направления движения перед железнодорожными переездами не менее чем за 20 м при допускаемой скорости движения транспортных средств не более 60 км/час и 40 м - при скорости более 60 км/час от разметки 1.12 «Стоп-линий» наносится разметка 1.3[40].

28. Железнодорожные переезды и участки автомобильных дорог на подходах к ним оборудуются ТСОДД и информационными щитами при строительстве железнодорожных переездов и проведении ремонтных работ, а также обустройстве участков автомобильных дорог при закрытии железнодорожных переездов.

29. Железнодорожные переезды, расположенные в населенных пунктах, при подходах к ним автомобильной дороги, имеющей тротуары, обустраиваются владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования пешеходными дорожками.

30. УЗП устанавливаются в проезжую часть автомобильной дороги на одном уровне с ее покрытием. После опускания шлагбаумов должен обеспечиваться подъем плиты УЗП в сторону приближающегося автотранспорта на высоту 0,45 ± 0,05 м, полностью перегораживая проезжую часть автомобильной дороги. Конструкция УЗП должна обеспечивать перевод в горизонтальное положение плит под воздействием колес транспортных средств для освобождения переезда. Устройства УЗП не должны допускать подъем плиты при нахождении в ее зоне транспортного средства.

31. Перед железнодорожными переездами на железнодорожных путях устанавливаются предупредительные сигнальные знаки «С»[41].

32. Перед железнодорожными переездами устанавливаются знаки 1.3.1 «Однопутная железная дорога» или 1.3.2 «Многопутная железная дорога»[42].

33. Перед нерегулируемыми железнодорожными переездами устанавливается знак 2.5 «Движение без остановки запрещено».

34. На подходах к месту для прогона скота на расстоянии не менее 20 м от крайних рельсов владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего транспорта или владельцем железнодорожных путей необщего пользования устанавливаются таблички: «Берегись поезда! Место прогона скота», а на расстоянии от 3 до 4 м от крайнего рельса поперек дорожек для прогона скота - столбики для предотвращения выезда на железнодорожный путь транспортных средств.

35. На электрифицированных железнодорожных линиях с обеих сторон железнодорожного переезда владельцем автомобильной дороги устанавливаются знаки 3.13 «Ограничение высоты»[43] с цифрой на знаке «4,5 м» на расстоянии не менее 5 м от шлагбаума, а при их отсутствии - не менее 14 м от крайнего рельса.

36. На подходах к железнодорожным переездам со стороны автомобильных дорог перед шлагбаумами, а где их нет - перед знаком 1.3.1 «Однопутная железная дорога» или 1.3.2 «Многопутная железная дорога» на основании ПОДД владельцами автомобильных дорог устанавливаются предупреждающие знаки 1.1 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» или 1.2 «Железнодорожный переезд без шлагбаума»[44].

37. Железнодорожные переезды, обслуживаемые дежурным по переезду, оборудуются шлагбаумами, а дежурство на них в зависимости от местных условий устанавливается круглосуточно или некруглосуточно.

По решению владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования шлагбаумами оборудуются железнодорожные переезды не обслуживаемые дежурным по переезду. Перечень таких железнодорожных переездов и порядок их обслуживания устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Некруглосуточная работа железнодорожных переездов устанавливается на железнодорожных переездах необщего пользования, на железнодорожных переездах общего пользования, расположенных на малоинтенсивных участках железнодорожных путей общего пользования. При этом исключается доступ посторонних лиц к щиткам управления автоматической переездной светофорной сигнализацией и УЗП.

Перед прекращением работы железнодорожного переезда автоматические (полуавтоматические, электрические) шлагбаумы[45] устанавливаются дежурным по переезду в горизонтальное положение, а запасные шлагбаумы, полностью перекрывающие проезжую часть автомобильной дороги, устанавливаются в заградительное положение и запираются навесным замком.

Железнодорожные переезды, расположенные на малоинтенсивных железнодорожных путях общего пользования и железнодорожных путях необщего пользования и оборудованные горизонтально-поворотными шлагбаумами, владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владелец железнодорожных путей необщего пользования оборудует светофорной сигнализацией, управляемой составительской бригадой[46] или составом работников, которые осуществляют управление и обслуживание локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава (далее - локомотивные бригады). До оборудования данных железнодорожных переездов светофорной сигнализацией на них используются горизонтально-поворотные шлагбаумы. Данные железнодорожные переезды дежурным по переезду не обслуживаются.

Порядок закрытия и открытия горизонтально-поворотных шлагбаумов, а также включения и выключения светофорной сигнализации определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

38. Брусья автоматических и полуавтоматических шлагбаумов, а также электрошлагбаумов имеют стандартную длину (4, 6 или 8 м) и окрашиваются чередующимися полосами красного и белого цвета, наклоненными (если смотреть со стороны автомобильной дороги) вправо по горизонтали под углом от 45° до 50°. Ширина полос от 500 до 600 мм. Конец заградительного бруса шлагбаума должен иметь красную полосу шириной от 250 до 300 мм. Красные полосы окрашиваются светоотражающей краской. Допускается окрашивание красных полос не светоотражающей краской с установкой в центре красной полосы световозвращающих элементов красного цвета. Аналогичная окраска наносится на заградительные брусья запасных горизонтально-поворотных шлагбаумов ручного действия.

Автоматические, полуавтоматические шлагбаумы и электрошлагбаумы должны перекрывать не менее половины проезжей части автомобильной дороги с правой стороны по ходу движения транспортных средств. Левая сторона дороги, которая не перекрывается автоматическим, полуавтоматическим шлагбаумом или электрошлагбаумом, должна быть шириной не менее 3 м. Допускается установка шлагбаумов (одинарных или двойных), перекрывающих проезжую часть автомобильной дороги полностью.

39. Порядок оборудования и эксплуатации УЗП и ПТУ для предотвращения несанкционированного въезда транспортных средств на железнодорожных переездах, обслуживаемых дежурным по переезду, с интенсивным движением транспортных средств, а также скоростным движением поезда устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Железнодорожные переезды, обслуживаемые дежурным по переезду, с движением поезда со скоростью более 140 км/ч оборудуются УЗП.

40. Механизированные шлагбаумы должны перекрывать всю проезжую часть автомобильной дороги и иметь сигнальные фонари, применяемые в темное время суток[47], а также в светлое время суток при плохой видимости и неблагоприятных погодных условиях. Сигнальные фонари, установленные и зафиксированные на заградительных брусьях механизированных шлагбаумов, должны подавать сигналы в сторону автомобильной дороги:

1) при закрытом положении шлагбаумов - красные сигналы (огни);

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

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

41. Шлагбаумы должны быть установлены владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования с правой стороны на обочине автомобильной дороги с обеих сторон железнодорожного переезда, таким образом, чтобы их брусья при закрытом положении располагались на высоте от 1,00 до 1,25 м от поверхности проезжей части автомобильной дороги, при этом механизированные шлагбаумы должны быть расположены на расстоянии от 8,5 до 14,0 м от крайнего по пути следования рельса; автоматические, полуавтоматические шлагбаумы и электрошлагбаумы - на расстоянии не менее 6 - 10 м от крайнего по пути следования рельса в зависимости от длины заградительного бруса (4 - 8 м).

42. Для ограждения железнодорожного переезда при ремонте железнодорожного пути, сооружений и устройств железнодорожного транспорта должны использоваться автоматические, полуавтоматические шлагбаумы и электрошлагбаумы или запасные горизонтально-поворотные шлагбаумы ручного действия, установленные на расстоянии не менее 1 м от указанных шлагбаумов в сторону автомобильной дороги и перекрывающие всю проезжую часть дороги, которые должны иметь приспособления для фиксирования их в открытом и закрытом положениях и закрепления сигнального фонаря.

43. Нормальное положение автоматических и полуавтоматических шлагбаумов - открытое, а электрошлагбаумов и механизированных шлагбаумов - закрытое. На железнодорожных переездах с интенсивным движением транспортных средств локальным нормативным актом владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования для электрошлагбаумов и механизированных шлагбаумов может устанавливаться нормальное открытое положение.

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

44. ТСОДД на железнодорожных переездах и правила их применения должны соответствовать требованиям подпунктов 5.2.5 - 5.2.7, 5.7.18 пункта 5.2, подпункта 5.7.18 пункта 5.7, подпунктов 6.2.3, 6.2.14 пункта 6.2, подпунктов 7.3.1, 7.3.7 пункта 7.3 ГОСТ Р 52289-2019.

45. Здания переездных постов для дежурных по переезду должны иметь выход вдоль железнодорожного пути в сторону автомобильной дороги. Выходы в сторону железнодорожного пути в зданиях переездных постов ограждаются перилами.

46. Электрическое освещение должны иметь все железнодорожные переезды I, II и III категорий, а при наличии продольных линий электроснабжения или постоянных источников электроснабжения - IV категории.

Освещенность в пределах железнодорожных переездов, находящихся в эксплуатации до их реконструкции, должна быть не менее:

для железнодорожных переездов I категории - 5 лк;

для железнодорожных переездов II категории - 3 лк;

для железнодорожных переездов III категории - 2 лк;

для железнодорожных переездов IV категории - 1 лк.

Перечень железнодорожных переездов, которые необходимо оборудовать прожекторными установками для осмотра проходящего поезда, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

47. Электроснабжение устройств автоматической переездной светофорной сигнализации должно обеспечиваться по первой категории надежности электроснабжения от двух независимых взаимно резервирующих источников питания.

Перерыв в электроснабжении (при нарушении электроснабжения от одного из источников питания) допускается лишь на время автоматического восстановления питания.

В качестве второго, резервного источника энергоснабжения автоматической переездной светофорной сигнализации на железнодорожных переездах малоинтенсивных железнодорожных линий[48] , по решению владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования, допускается использовать объекты по производству электрической энергии, функционирующие на основе использования возобновляемых источников энергии.

48. Железнодорожные переезды, обслуживаемые дежурным по переезду, должны оборудоваться устройствами поездной радиосвязи, прямой телефонной связью с дежурным по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией - с диспетчером поездным.

Вызов дежурного по переезду по телефонной связи дополняется наружным звонком (ревуном).

49. На железнодорожных переездах, не обслуживаемых дежурным по переезду, расположенных на перегонах (за исключением железнодорожных переездов, в участки приближения которых входят рельсовые цепи[49] железнодорожных станций), на соединительных[50] железнодорожных путях необщего пользования устанавливаются переездные светофоры с двумя красными сигнальными огнями и одним бело-лунным сигнальным огнем, дополненными звуковой сигнализацией для информирования пешеходов о запрещении движения через железнодорожный переезд.

Сигналы имеют следующие значения:

1) включен бело-лунный мигающий сигнальный огонь - автоматическая светофорная сигнализация включена и исправна - движение транспортных средств разрешено;

2) включены красные попеременно мигающие сигнальные огни - движение транспортных средств запрещено;

3) выключены красные и бело-лунный сигнальные огни - светофорная сигнализация выключена или неисправна.

50. На железнодорожных переездах, не обслуживаемых дежурным по переезду, расположенных на железнодорожных станциях, участках удаления от железнодорожных станций (если в участки приближения железнодорожных переездов входят рельсовые цепи железнодорожных станций), устанавливаются переездные светофоры с двумя красными сигнальными огнями, дополненными звуковой сигнализацией для информирования пешеходов о запрещении движения через железнодорожный переезд, имеющими следующие значения:

1) включены красные попеременно мигающие сигнальные огни - движение транспортных средств запрещено;

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

51. На железнодорожном переезде светофоры автоматической переездной светофорной сигнализации должны быть установлены владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования с правой стороны по направлению движения транспортных средств, а в отдельных случаях (условия видимости, интенсивность движения) на железнодорожном переезде должны быть установлены дополнительные светофорные головки или дублирующие переездные светофоры.

52. На автомобильных дорогах перед железнодорожными переездами, обслуживаемыми дежурным по переезду, устанавливаются переездные светофоры с двумя красными сигнальными огнями, дополненными автоматическими или полуавтоматическими шлагбаумами в виде заградительного бруса с дополнительными светоотражателями, преграждающими движение транспортных средств, и звуковой сигнализацией, которая включается на время перевода заградительных брусьев шлагбаумов в горизонтальное положение.

Переездные светофоры имеют следующие значения:

1) включены красные попеременно мигающие сигнальные огни независимо от положения шлагбаума - движение транспортных средств запрещено;

2) выключены красные сигнальные огни, брус шлагбаума поднят (находится в вертикальном положении) - разрешается движение транспортных средств.

53. В случае отключения автоматической переездной светофорной сигнализации или ее неисправности с железнодорожных переездов, оборудованных устройствами контроля работы автоматической переездной светофорной сигнализации, автоматически подается извещение о неисправности переездной сигнализации дежурному ближайшей железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией - диспетчеру поездному:

1) «Авария», свидетельствующее о погасшем состоянии всех красных сигнальных огней хотя бы одного из светофоров для транспортных средств, а также при отсутствии основного и резервного электроснабжения автоматической переездной светофорной сигнализации;

2) «Неисправность», свидетельствующее о погасшем состоянии одного из красных сигнальных огней светофора для транспортных средств, а также отсутствии одного из источников электроснабжения автоматической переездной светофорной сигнализации.

Дежурный по железнодорожной станции или диспетчер поездной, получив извещение «Авария» или «Неисправность», делает запись о нарушении нормальной работы устройств автоматической переездной светофорной сигнализации в журнале осмотра железнодорожных путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети и сообщает об этом дежурным соседних железнодорожных станций, владельцу инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцу железнодорожных путей необщего пользования, осуществляющему техническое обслуживание автоматической переездной светофорной сигнализации.

Владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владелец железнодорожных путей необщего пользования, осуществляющий техническое обслуживание автоматической переездной светофорной сигнализации, принимает меры к восстановлению ее нормальной работы.

Дежурный по железнодорожной станции или диспетчер поездной, получив извещение «Авария», по радиосвязи незамедлительно передает сообщение машинистам поездов, следующих в направлении железнодорожного переезда, о неисправности автоматической переездной светофорной сигнализации и необходимости проследования железнодорожного переезда головой состава поезда со скоростью не более 20 км/ч - на не обслуживаемых дежурным по переезду, не более 40 км/ч - на обслуживаемых дежурным по переезду.

Предупреждения о неисправностях автоматической переездной светофорной сигнализации на поезд, имеющий остановку на железнодорожных станциях, передаются в соответствии с подпунктом 1 пункта 1 приложения № 15 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к ПТЭ.

54. Автоматическая переездная светофорная сигнализация должна обеспечивать подачу сигнала остановки в сторону автомобильной дороги за время, необходимое для заблаговременного освобождения[51] железнодорожного переезда транспортными средствами до подхода поезда к железнодорожному переезду. Прекращение подачи сигнала остановки в сторону автомобильной дороги должно осуществляться после освобождения железнодорожного переезда поездом.

55. При полном освобождении железнодорожного переезда железнодорожным подвижным составом (поездом) заградительные брусья автоматических шлагбаумов поднимаются в вертикальное положение, после чего красные сигнальные огни на светофорах выключаются.

56. При светофорной сигнализации на железнодорожных переездах, где не применяются технические решения по оборудованию их автоматической переездной светофорной сигнализацией, владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования должны устанавливаться специальные светофоры в сторону движения железнодорожного транспорта, сигнализирующие красным и лунно-белым сигнальными огнями. В этих случаях включение на специальном светофоре разрешающего лунно-белого сигнального огня железнодорожному подвижному составу (поезда) для проследования железнодорожного переезда возможно лишь после включения красных сигнальных огней на переездных светофорах и окончания выдержки расчетного времени на освобождение железнодорожного переезда транспортным средством. Указанная зависимость осуществляется автоматически при оборудовании железнодорожного переезда устройствами укороченного участка приближения или при нажатии кнопки на щитке переездной сигнализации.

57. Оборудование железнодорожных переездов устройствами переездной сигнализации осуществляется владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, которому принадлежат устройства переездной сигнализации, в соответствии с Требованиями по оборудованию железнодорожных переездов устройствами переездной сигнализации, содержащимися в приложении № 1 к Условиям.

58. Для исключения поломки заградительного бруса шлагбаума в момент его опускания в случаях проследования крупногабаритных транспортных средств через железнодорожный переезд, на щитке управления предусматривается кнопка «Поддержание»

(«Открытие (Поддержание)»), при этом время ее нажатия для задержки опускания заградительного бруса шлагбаума не должно превышать 10 с.

На железнодорожных переездах, оборудованных полуавтоматическими шлагбаумами, кнопка «Поддержание» используется также для перевода заградительных брусьев шлагбаумов в открытое положение и выключения звуковых сигналов.

59. Железнодорожные переезды, обслуживаемые дежурным по переезду, со стороны железнодорожных путей общего пользования (необщего пользования), по каждому железнодорожному пути с двух сторон должны ограждаться заградительными светофорами[52], устанавливаемыми на расстоянии от 15 до 100 м от края проезжей части железнодорожного переезда.

В качестве заградительных светофоров допускается использовать входные[53], выходные[54], маршрутные[55] и маневровые[56] светофоры, расположенные на расстоянии не более 800 м и не менее 15 м от железнодорожного переезда, при условии видимости железнодорожного переезда локомотивной бригадой с места установки светофора.

На действующих железнодорожных переездах, расположенных на перегонах двухпутных участков для движения только по правильному железнодорожному пути[57], владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования локальным нормативным актом устанавливается порядок, при котором запрещающее показание заградительного светофора по правильному железнодорожному пути распространяется на поезда, следующие по неправильному железнодорожному пути[58].

На участках с автоблокировкой при включении красных сигнальных огней заградительных светофоров должны автоматически включаться красные сигнальные огни на ближайших к железнодорожному переезду светофорах, а также выключаться кодирование сигналами автоматической локомотивной сигнализации[59] участков приближения к железнодорожному переезду. Перед заградительными светофорами, установленными на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой, в случаях, когда видимость красного сигнального огня заградительного светофора менее 1000 м, должен устанавливаться предупредительный светофор[60] к заградительному светофору, сигнализирующий желтым сигнальным огнем при включенном красном сигнальном огне на заградительном светофоре.

При отсутствии габарита для установки светофоров с правой стороны по решению владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования заградительные светофоры и предупредительные к ним устанавливают с левой стороны.

60. Щитки управления переездной сигнализацией устанавливаются снаружи поста дежурного по переезду в месте видимости железнодорожного пути и автомобильной дороги на подходах к железнодорожному переезду. На щитках управления в зависимости от типа переездной сигнализации размещаются кнопки и контрольные лампы (светодиоды). Их назначение и порядок использования определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

При двухэтажных постах на наружной стене первого этажа или на отдельной стойке устанавливается дополнительный щиток управления для включения заградительной переездной сигнализации.

Размещение на таком щитке дополнительных элементов контроля и управления, дублирующих показания контрольных ламп основного щитка, определяется проектной документацией, разработанной на оборудование железнодорожного переезда устройствами автоматики.

61. Для подачи сигналов при угрозе безопасности движения, повышения бдительности водителей транспортных средств или о необходимости оказания помощи дежурному по переезду в зависимости от местных условий на железнодорожных переездах допускается установка специальных средств сигнализации (проблесковый маячок и сирена).

III. Организация работы и обязанности дежурного по железнодорожному переезду

62. Дежурным по переезду назначаются работники владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования или организаций и индивидуальных предпринимателей, выполняющих работы (оказывающих услуги), связанные с обслуживанием железнодорожных переездов, соответствующие требованиям профессионального стандарта «Дежурный по переезду»[61].

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

1) коробку петард (6 штук) для ограждения возникшего препятствия на железнодорожных переездах, расположенных на железнодорожных путях общего пользования;

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

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

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

64. В здании переездного поста должны быть:

1) график дежурств по железнодорожному переезду;

2) Условия;

3) карточка на железнодорожной переезд, рекомендуемый образец которой приведен в приложении № 2 к Условиям;

4) ПДД;

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

6) книга приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на железнодорожном переезде;

7) журнал нарушений правил проезда через железнодорожный переезд;

8) часы, аптечка, хозяйственный инвентарь;

9) жезл регулировщика и красная нарукавная повязка;

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

11) 1 переносной красный щит и 1 сигнальный фонарь с красным огнем на каждый железнодорожный путь, пересекаемый железнодорожным переездом, средства связи;

12) 1 запасной переносной красный щит и 1 запасной сигнальный фонарь;

13) 1 комплект сигнальных флагов;

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

15) опись пломбируемых устройств;

16) инвентарь для очистки и уборки прилегающей к железнодорожному переезду территории.

Зимой железнодорожный переезд оснащается необходимым запасом песка или шлака для посыпания проезжей части автомобильной дороги и пешеходных дорожек в границах железнодорожного переезда во время гололеда.

65. В обязанности дежурного по переезду, заступающего на работу, входит проверка:

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

2) состояния и исправности переездной сигнализации, оборудования железнодорожного переезда и всех его устройств в границах железнодорожного переезда;

3) наличия пломб у пломбируемых устройств;

4) наличия и состояния ручных сигналов, петард;

5) наличия и исправности инструмента и инвентаря, заполненной технической документации.

66. Обо всех выявленных замечаниях в работе оборудования железнодорожного переезда, переездной и заградительной сигнализации, неисправностях шлагбаумов, ПТУ и УЗП, телефонной (радио) связи, планок нижнего негабарита, приспособлений для установки переносного красного сигнала, запасных горизонтально-поворотных шлагбаумов, а также об их устранении делается запись в книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на железнодорожном переезде. При наличии автоматики должна быть сделана запись: «Автоматика исправна» или «Автоматика неисправна».

Если обнаруженную неисправность, угрожающую безопасности движения, нельзя немедленно устранить своими силами, то дежурный по переезду обязан оградить железнодорожный переезд сигналами остановки, прекратить пропуск транспортных средств через железнодорожный переезд и немедленно известить об этом дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного) и через него владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (владельца железнодорожных путей необщего пользования), осуществляющего техническое обслуживание железнодорожного переезда.

О неисправности переездной и заградительной сигнализации, автоматических шлагбаумов или электрошлагбаумов, а также телефонной (радио) связи дежурный о переезду обязан немедленно сообщить дежурным ближайших раздельных пунктов[62] (диспетчеру поездному). Запрещается пользоваться неисправными устройствами до устранения неисправности и отметки об этом владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (владельца железнодорожных путей необщего пользования), осуществляющего их техническое обслуживание, в книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на железнодорожном переезде.

67. Дежурный по переезду во время дежурства осуществляет:

1) открытие и закрытие шлагбаумов, подачу установленных сигналов и осмотр железнодорожного подвижного состава (поезда), проходящего через железнодорожный переезд, их остановку при обнаружении угрожающей безопасности движения неисправности, информирование машиниста, дежурного по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией - диспетчера поездного;

2) прекращение движения транспортных средств по железнодорожному переезду, который не оборудован устройствами автоматической подачи извещения о приближении скоростного поезда, следующего со скоростью более 160 км/ч, не менее чем за 5 мин до его прохода;

3) ограждение сигналами остановки места повреждения железнодорожного пути, угрожающего безопасному следованию поездов, и информирование об этом по телефону дежурного по железнодорожной станции, машиниста или диспетчера поездного;

4) контроль за проследованием через железнодорожный переезд пешеходов, транспортных средств, а также прогон скота;

5) соблюдение порядка встречи и пропуска скоростного и высокоскоростного поездов;

6) соблюдение порядка следования поезда и транспортных средств через железнодорожный переезд при неисправности устройств автоматики, при следовании специального самоходного подвижного состава, в том числе по неправильному железнодорожному пути, при производстве ремонтных работ на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;

7) контроль исправного состояния обустройства в границах железнодорожного переезда и железнодорожного пути в пределах 50 м от железнодорожного переезда в каждую сторону.

Для работников владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования, совмещающих функции дежурного по переезду, обязанности по обслуживанию железнодорожных переездов устанавливаются владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Производство работ на железнодорожном пути и на железнодорожном переезде разрешается только при закрытых шлагбаумах.

Дежурным по переезду и работникам, совмещающим функции дежурных по переезду, запрещается уходить с поста или поручать временное обслуживание железнодорожного переезда другим лицам.

68. При проходе поезда дежурный по переезду осуществляет подачу сигнала остановки:

1) если в проходящем поезде будет выявлена неисправность, угрожающая безопасности движения (в том числе, сход железнодорожного подвижного состава, колеса, идущие юзом или издающие сильные удары из-за ползунов, пожар, признак нагрева букс, угроза падения человека или груза). После проследования поезда, в котором была обнаружена колесная пара, идущая юзом или имеющая ползуны, дежурный по переезду обязан незамедлительно сообщить об этом дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поездному, владельцу инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцу железнодорожных путей необщего пользования, осуществляющему их техническое обслуживание, и произвести сплошной осмотр железнодорожного пути в пределах обслуживаемого им участка;

2) если поезд, следующий по неправильному железнодорожному пути[63] двухпутной линии, не будет иметь в голове установленных сигналов;

3) если по одному железнодорожному пути поезда следуют навстречу друг другу или один поезд настигает другой, дрезину[64] или путевой вагончик (сигнал остановки в последнем случае подается только настигающему поезду);

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

5) при пожаре в полосе отвода, угрожающем движению;

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

69. На электрифицированных участках железных дорог при высоте транспортного средства более 4,5 м владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владелец железнодорожных путей необщего пользования устанавливает возможность пропуска транспортного средства по условиям высоты подвеса проводов контактной сети от уровня головок рельсов, воздушных линий, группового заземления, волновода от поверхности проезжей части автомобильной дороги в границах железнодорожного переезда и выделяет представителя для наблюдения.

70. При возникновении на железнодорожном переезде препятствий, угрожающих безопасности движения, а также при загромождении железнодорожного переезда развалившимся грузом или остановившимся транспортным средством дежурный работник должен действовать следующим образом:

1) при наличии заградительной сигнализации незамедлительно включить ее. Включение заградительных светофоров проверяется по лампочкам, имеющимся на щитке управления переездной сигнализации;

2) после включения заградительной сигнализации сообщить о случившемся по радиосвязи - машинистам поездов о необходимости остановки и о наличии препятствия на железнодорожном переезде, по телефону - дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поездному, должностным лицам владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца железнодорожных путей необщего пользования (рекомендуемый образец схемы оповещения должностных лиц при нарушении нормальных условий работы железнодорожного переезда приведен в приложении № 3 к Условиям), после чего принять меры к устранению препятствий.

Дежурный по переезду обязан требовать от лиц, пользующихся железнодорожным переездом, выполнения Условий. При нарушении правил проезда дежурный по переезду фиксирует номер транспортного средства, время и характер нарушения для последующего информирования соответствующих подразделений Госавтоинспекции.

IV. Содержание и ремонт железнодорожных переездов

71. Владельцы инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцы железнодорожных путей необщего пользования должны оборудовать железнодорожные переезды техническими средствами, предназначенными для обеспечения безопасности движения поездов, транспортных средств и других участников дорожного движения, содержат участки автомобильных дорог, расположенные в границах железнодорожного переезда в соответствии с требованиями Условий и технических регламентов, в сфере дорожного хозяйства.

Владельцы инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцы железнодорожных путей необщего пользования должны обеспечивать исправное содержание и работу шлагбаумов, переездной и заградительной сигнализации, замену приводов шлагбаумов, исправное содержание и работу телефонной (радио) связи, бесперебойное электроснабжение, исправность наружных электросетей, прожекторных установок, автоматическое включение и отключение наружного освещения, получение и замену электроламп наружного освещения, в том числе и в прожекторных установках.

72. Ремонт путевых устройств на железнодорожных переездах должен осуществляться в плановом порядке владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. При капитальном ремонте железнодорожных путей должен выполняться капитальный ремонт железнодорожных переездов. Объем работ при ремонте по каждому железнодорожному переезду определяется с учетом местных условий владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Работы по содержанию, ремонту, капитальному ремонту и реконструкции настила и проезжей части междупутья железнодорожного переезда, установке и демонтажу временных дорожных знаков обеспечиваются владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Работы по содержанию участков автомобильных дорог, расположенных в границах железнодорожных переездов, осуществляются в соответствии с частью 2 статьи 21 Федерального закона № 257-ФЗ[65].

Работы по ремонту, капитальному ремонту и реконструкции участков автомобильных дорог в границах железнодорожных переездов (за исключением настила и проезжей части междупутья железнодорожного переезда) производятся собственником (владельцем) этих участков дорог в соответствии со статьями 18 и 20 Федерального закона № 257-ФЗ[66] по согласованию с владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Содержание, установка и замена дорожных знаков до границ железнодорожных переездов осуществляется владельцем (балансодержателем) этих участков автомобильных дорог.

Ремонт автоматических (полуавтоматических) шлагбаумов, электрошлагбаумов, переездной и заградительной сигнализации на железнодорожных переездах выполняется владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

В случаях, когда при разработке мероприятий по выполнению работ по ремонту, капитальному ремонту или реконструкции железнодорожного пути или технических средств на железнодорожном переезде изменяется схема движения транспортных средств, владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владелец железнодорожных путей необщего пользования не менее чем за пять дней до производства работ должны определить порядок движения транспортных средств через железнодорожный переезд, маршруты объезда и по согласованию с собственниками или иными владельцами автомобильных дорог (в ведении которых находится маршрут объезда), обеспечить установку ТСОДД, в том числе указывающих маршрут объезда.

После принятия решения об изменении организации движения и (или) введении ограничения уполномоченный орган уведомляет соответствующие подразделения Госавтоинспекции о принятом решении и направляет ПОДД.

73. Перед выполнением путевых работ, ремонтом автоматических устройств на железнодорожных переездах, а также при ремонте устройств автоблокировки или электроснабжения, при которых нарушается работа переездной сигнализации, заградительных светофоров на железнодорожных переездах, владелец инфраструктуры или владелец железнодорожных путей необщего пользования разрабатывает мероприятия, обеспечивающие безопасность движения поездов и транспортных средств на период выполнения работ и проводит дополнительный инструктаж дежурных по переезду, машинистов, дежурных по железнодорожным станциям и лиц, ответственных за организацию движения на железнодорожном пути. По решению владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельца путей необщего пользования выделяются дополнительные работники для оказания помощи на железнодорожном переезде, выдаются предупреждения об особых условиях следования поездов по ремонтируемому железнодорожному переезду.

74. Периодические осмотры состояния и проверки работы путевых устройств и средств автоматики на железнодорожных переездах должностными лицами проводятся в сроки и в порядке, установленном владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

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

О результатах проверки и выявленных нарушениях делаются записи в указанной книге.

75. Владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владелец железнодорожных путей необщего пользования должны осуществлять контроль за выполнением должностных обязанностей дежурных по переездам, состоянием и эксплуатацией железнодорожных переездов, а также за качеством проведения осмотров и выполнением мер по устранению выявленных неисправностей.

---

[1] Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5553; 2018, № 53, ст. 8434.

[2] Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 20 апреля 2009 г., регистрационный № 13802, с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 10 сентября 2018 г. № 317 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 14 ноября 2018 г., регистрационный № 52675).

[3] Пункт 3.42 пункта 3 ГОСТ 33179-2014 «Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Изыскания мостов и путепроводов. Общие требования», введенного в действие приказом Росстандарта от 26 марта 2015 г. № 182-ст (М., «Стандартинформ», 2015).

[4] Подпункт «в» пункта 13.1 статьи 3 Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог», утвержденного решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. № 827 (официальный сайт Комиссии Таможенного Союза http://www.tsouz.ru/,21 октября 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г. (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 7, ст. 632), ратифицированным Федеральным законом от 22 мая 2001 г. № 56-ФЗ «О ратификации Договора об учреждении Евразийского экономического сообщества» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 22, ст. 2122) (Договор вступил в силу для Российской Федерации 30 мая 2001 г.); Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 40, ст. 5310) (Договор вступил в силу для Российской Федерации 1 января 2015 г.).

[5] Подпункт 5.6.9 пункта 5.6 ГОСТ Р 52289-2019 «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», введенного в действие приказом Росстандарта от 20 декабря 2019 г. № 1425-ст (М., «Стандартинформ», 2020), с изменениями ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» («ИУС «Национальные стандарты, 2020, № 10), ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 4); ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 4) (далее - ГОСТ Р 52289-2019).

[6] Абзац десятый пункта 1 статьи 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

[7] Абзац четырнадцатый статьи 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170; 2007, № 46, ст. 5554).

[8] Пункты 22, 23 части 1 статьи 44 Федерального закона от 21 декабря 2021 г. № 414-ФЗ «Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2021, № 52, ст. 8973).

[9] Введенного в действие приказом Росстандарта от 26 сентября 2017 г. № 1245-ст (М., «Стандартинформ», 2017), с изменениями ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» («ИУС «Национальные стандарты», 2018, № 10), ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 1), ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 6) (далее - ГОСТ Р 50597-2017).

[10] Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 20 июля 2022 г., регистрационный № 69324. В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2022 г. № 250 данный акт действует до 1 августа 2028 г.

[11] Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 10 ноября 2020 г., регистрационный № 60817, с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 1 декабря 2021 г. № 428 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 24 декабря 2021 г., регистрационный № 66557). В соответствии с пунктом 2 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 30 июля 2020 г. № 274 данный акт действует до 1 января 2027 г.

[12] Статья 21 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5553; 2018, № 53, ст. 8434).

[13] Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5553; 2018, № 1, ст. 27.

[14] Подпункт 2.12.37 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г. № 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее - ГОСТ 34530-2019).

[15] Абзац девятый статьи 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 50, ст. 4873).

[16] Подпункт 2.12.9 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

[17] Подпункт 2.7 пункта 2 ГОСТ 32965-2014 «Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 августа 2016 г. № 997-ст (М., «Стандартинформ», 2016).

[18] Подпункт 2.9.12 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

[19] Подпункт 2.12.63 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

[20] Подпункт 2.9.18 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

[21] Подпункт 2.7.4 пункта 2.7 ГОСТ 34530-2019.

[22] Подпункт 7.2 пункта 7 ГОСТ Р 50597-2017.

[23] Подпункта 80 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 27 ноября 2009 г. № 523-ст (М., «Стандартинформ», 2010), с изменением ГОСТ Р 53431-2009 «Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения» (М., «Стандартинформ», 2012) (далее - ГОСТ Р 53431-2009).

[24] Подпункт 86 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[25] Подпункт 50 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[26] Приложение А к ГОСТ Р 52282-2004 «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 15 декабря 2004 г. № 109-ст (М., «ИПК «Издательство стандартов», 2005), с изменениями ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 4).

[27] Подпункт 3.17 пункта 3 ГОСТ Р 57362-2016 «Национальный стандарт Российской Федерации. Устройства противотаранные управляемые. Классификация. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 16 декабря 2016 г. № 2041-ст (М., «Стандартинформ», 2017).

[28] Подпункт 2.9.22 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г. № 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019).

[29] Подпункт 7.2 пункта 7 ГОСТ Р 50597-2017.

[30] Собрание законодательства Российской Федерации, 2020, № 39, ст. 6078.

[31] Подпункт 7.2 пункта 7 ГОСТ Р 50597-2017.

[32] Пункт 2 части 1 статьи 114 Лесного кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, № 50, ст. 5278; 2018, № 53, ст. 8464).

[33] Подпункт 64 пункта 4 ГОСТ Р 50542-93 «Государственный стандарт Российской Федерации. Изделия из черных металлов для верхнего, строения рельсовых путей. Термины и определения», введенного в действие постановлением Госстандарта России от 30 марта 1993 г. № 97 (М., «Стандартинформ», 2006) (далее - ГОСТ Р 50542-93).

[34] Введенного в действие приказом Росстандарта от 22 апреля 2011 г. № 54-ст (М., «Стандартинформ», 2011) (далее - ГОСТ 33151-2014).

[35] Введенного в действие приказом Росстандарта от 7 апреля 2015 г. № 225-ст (М., «Стандартинформ», 2015).

[36] Введенного в действие приказом Росстандарта от 23 июля 2015 г. № 959-ст (М., «Стандартинформ», 2015).

[37] Приложение Г «Разметка дорожная по ГОСТ Р 51256-2018» к ГОСТ Р 52289-2019.

[38] Подпункт 5.7.18 пункта 5.7 ГОСТ Р 52289-2019.

[39] Абзац третий подпункта 5.3.7 пункта 5.3 ГОСТ Р 52289-2019.

[40] Приложение Г «Разметка дорожная по ГОСТ Р 51256-2018» к ГОСТ Р 52289-2019.

[41] Пункт 82 приложения № 1 к ПТЭ.

[42] Подпункт 5.2.6 пункта 5.2 ГОСТ Р 52289-2019.

[43] Подпункт 5.4.10 пункта 5.4 ГОСТ Р 52289-2019.

[44] Подпункт 5.2.5 пункта 5.2 ГОСТ Р 52289-2019.

[45] Подпункт 2.9.18 пункт 2.9 ГОСТ 34530-2019.

[46] Подпункт 2.12.53 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

[47] Абзац пятьдесят третий пункта 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 47, ст. 4531) (далее - ПДД).

[48] Подпункт 2.6.4 пункта 2.6 ГОСТ 34530-2019.

[49] Подпункт 2.9.13 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

[50] Подпункт 2.7.11 пункта 2.7 ГОСТ 34530-2019.

[51] Абзац второй подпункта 4.1.2.2 пункта 4.1.2 ГОСТ 33893-2016 «Межгосударственный стандарт. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных переездах. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 марта 2017 г. № 222-ст (М., «Стандартинформ», 2017).

[52] Подпункт 50 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[53] Подпункт 47 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[54] Подпункт 48 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[55] Подпункт 54 пункта 3 ГОСРТ Р 53431-2009.

[56] Подпункт 53 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[57] Пункт 16 приложения № 1 к ПТЭ.

[58] Подпункт 2.7.51 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

[59] Подпункт 110 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[60] Подпункт 57 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

[61] Приказ Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 14 мая 2014 г. № 308н «Об утверждении профессионального стандарта «Дежурный по переезду» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 28 мая 2014 г., регистрационный № 32468), с изменениями, внесенными приказом Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 12 декабря 2016 г. № 727н (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 13 января 2017 г., регистрационный № 45230).

[62] Подпункт 2.9.2 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

[63] Подпункт 2.7.51 пункта 2.7 ГОСТ 34530-2019.

[64] Подпункт 2.3.44 пункта 2.3 ГОСТ 34530-2019.

[65] Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5553; 2018, № 53, ст. 8434.

[66] Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5553; 2018, № 53, ст. 8434.

Приложение № 1
к Условиям эксплуатации
железнодорожных переездов,
утвержденным приказом Министерства
транспорта Российской Федерации
от 5 октября 2022 г. № 402

Требования по оборудованию железнодорожных переездов устройствами переездной сигнализации

1. Железнодорожные переезды оборудуются устройствами переездной сигнализации по типовым техническим решениям, утвержденным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Устройства переездной сигнализации указаны в таблице № 1.

Таблица № 1

Устройства переездной сигнализации

№ п/п	Железнодорожные переезды и место их расположения	Устройства переездной сигнализации	Переездная сигнализация для железнодорожного транспорта
1	Не обслуживаемые дежурным по переезду на перегонах, в участки приближения к которым не входят станционные железнодорожные пути и изолированные участки	Автоматическая светофорная сигнализация, дополненная мигающим бело-лунным сигналом (огнем)	Не предусматривается
2	Не обслуживаемые дежурным по переезду на железнодорожных станциях и перегонах, в участки приближения к которым входят станционные железнодорожные пути и изолированные участки	Автоматическая светофорная сигнализация	Не предусматривается
3	Не обслуживаемые дежурным по переезду на железнодорожных станциях (кроме пересекающих приемо-отправочные железнодорожные пути)	Автоматическая светофорная сигнализация	Не предусматривается
4	Не обслуживаемые дежурным по переезду на железнодорожных путях необщего пользования, где не могут быть оборудованы нормальные (расчетной длины) участки приближения	Светофорная сигнализация с бело-лунным сигналом (огнем) могут дополняться электрическими или механизированными шлагбаумами	Устанавливаются специальные светофоры с красным и лунно-белым сигнальными огнями, управляемыми составительской или локомотивной бригадами
5	Обслуживаемые дежурным по переезду на перегонах	Автоматическая светофорная сигнализация с автоматическими или полуавтоматическими шлагбаумами. Железнодорожные переезды, расположенные на участках приближения (удаления) к железнодорожной станции, в участки приближения которых входят рельсовые цепи железнодорожных станций, оборудуют автоматической светофорной сигнализацией с полуавтоматическими шлагбаумами	Устанавливаются заградительные светофоры. Кроме того, при включении заградительной сигнализации предусматривается перекрытие ближайших к железнодорожному переезду светофоров автоблокировки на запрещающее показание
6	Обслуживаемые дежурным по переезду на железнодорожной станции, за исключением переездов, пересекающих приемо-отправочные железнодорожные пути	Автоматическая светофорная сигнализация с полуавтоматическими шлагбаумами	Используются светофоры, предназначенные для приема и отправления поездов на железнодорожной станции, а в обоснованных случаях устанавливаются заградительные светофоры или маневровые светофоры, дополненные красным сигнальным огнем
7	Обслуживаемые дежурным по переезду на железнодорожной станции, пересекающие приемо-отправочные железнодорожные пути	Автоматическая светофорная сигнализация с полуавтоматическими шлагбаумами	Устанавливаются заградительные светофоры с двух сторон по каждому железнодорожному пути, сигнализирующие красными сигнальными огнями при выключенной переездной сигнализации и разрешенном движении транспортных средств
8	Обслуживаемые дежурным на железнодорожных путях необщего пользования, где не могут быть оборудованы нормальные (расчетной длины) участки приближения	Светофорная сигнализация с электрическими, механизированными или ручными шлагбаумами	Устанавливаются специальные светофоры с красным и лунно-белым сигнальными огнями, управляемые дежурным по переезду
9	На железнодорожных путях необщего пользования, когда на железнодорожном переезде порядок пропуска подвижного состава устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем инфраструктурного комплекса в присутствии назначенного работника	Светофорная сигнализация	Устанавливаются специальные светофоры с красным и лунно-белым сигнальными огнями, управляемые назначенным работником

2. Типы переездной сигнализации и шлагбаумов для железнодорожных переездов определяются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования в соответствии с требованиями Условий эксплуатации железнодорожных переездов, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 5 октября 2022 г. № 402, в части оборудования железнодорожных переездов устройствами переездной сигнализации и местных условий.

3. Длина участков приближения при установленной на участке максимальной скорости движения железнодорожного подвижного состава до 160 км/ч рассчитывается исходя из минимальной скорости движения транспортных средств в соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации, утвержденными постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 47, ст. 4531) (далее - ПДД), но не менее 8 км/ч при максимальной длине транспортного средства 24 м. Длина участков приближения при установленной на участке максимальной скорости движения железнодорожного подвижного состава (поезда) свыше 160 до 200 км/ч рассчитывается исходя из минимальной скорости движения транспортных средств в соответствии с ПДД, но не менее 8 км/ч при максимальной длине транспортного средства 24 м, с учетом времени на закрытие дежурным по переезду противотаранные устройства[1] и включения скоростного режима проследования железнодорожного переезда железнодорожным подвижным составом.

Расчетное время извещения о приближении железнодорожного подвижного состава (поезда) к железнодорожному переезду при разработке проектов устройства автоматики вновь или при ее переустройстве определяется в зависимости от длины проезжей части автомобильной дороги в границах железнодорожного переезда. При этом расчетное время извещения о приближении железнодорожного подвижного состава к железнодорожному переезду должно быть не менее:

1) при автоматической переездной сигнализации, в том числе с автоматическими шлагбаумами, - 30 с;

2) при автоматической переездной сигнализации с автоматическими или полуавтоматическими шлагбаумами и устройствами устройство заграждения переезда (далее - УЗП[2]) - 45 с;

3) при оповестительной переездной сигнализации - 40 с.

Расчетная длина железнодорожного переезда равна расстоянию от переездного светофора (шлагбаума), наиболее удаленного от крайнего рельса, до противоположного крайнего рельса плюс 2,5 м.

4. На железнодорожных переездах, обслуживаемых дежурным по переезду с интенсивным движением железнодорожного подвижного состава (поезда) и транспортных средств, автоматическая переездная сигнализация дополняется УЗП, исключающими объезд закрытых шлагбаумов и въезд транспортных средств на железнодорожный переезд перед приближающимся железнодорожным подвижным составом.

5. На железнодорожных переездах, расположенных на железнодорожных станциях и перегонах, в участки приближения к которым входят станционные железнодорожные пути[3], извещение на включение автоматической переездной сигнализации предусматривается одновременно с открытием станционных светофоров и замыканием маршрута при наличии железнодорожного подвижного состава на участке приближения, а при приеме (отправлении) железнодорожного подвижного состава и движении маневровых составов при запрещающем показании светофора - от нажатия дежурным по станции кнопки «Закрытие переезда». Перечень таких железнодорожных переездов устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

6. В случае если время с момента начала движения железнодорожного подвижного состава с места до вступления его на железнодорожный переезд меньше необходимого времени извещения, должен предусматриваться промежуток времени на открытие выходных, маршрутных и маневровых светофоров.

7. Подача извещения на закрытие железнодорожного переезда, расположенного на железнодорожной станции, со стороны перегона при приеме железнодорожного подвижного состава по входному светофору в случае, если время с момента начала движения железнодорожного подвижного состава, стоящего у входного светофора, с места до вступления его на железнодорожный переезд меньше необходимого времени извещения, осуществляется при вступлении железнодорожного подвижного состава (поезда) на участок приближения к железнодорожной станции независимо от установки маршрута приема и открытия входного светофора. По решению владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования для сокращения в таких случаях времени закрытия железнодорожного переезда при стоянке железнодорожного подвижного состава (поезда) у входного светофора предусматривается подача извещения на железнодорожный переезд с момента задания маршрута приема. Открытие входного светофора при этом осуществляется с выдержкой времени.

---

[1] Подпункт 3.17 пункта 3 ГОСТ Р 57362-2016 «Национальный стандарт Российской Федерации. Устройства противотаранные управляемые. Классификация. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 16 декабря 2016 г. № 2041-ст (М., «Стандартинформ», 2017).

[2] Подпункт 2.9.22 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г. № 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019) (далее - ГОСТ 34530-2019).

[3] Подпункт 2.7.8 пункта 2.7 ГОСТ 34530-2019.

Приложение № 2
к Условиям эксплуатации
железнодорожных переездов,
утвержденным приказом Министерства
транспорта Российской Федерации
от 5 октября 2022 г. № 402
Рекомендуемый образец

КАРТОЧКА
на железнодорожный переезд

На железнодорожный переезд_____категории_____
(подразделения путевого хозяйства)_____(владельца инфраструктуры или железнодорожных путей необщего пользования).
Местонахождение переезда:
____км_____пикет участка_____, железнодорожная станция_____
Вид пользования (общий, необщий)_____
Владелец переезда_____
Вид переезда (регулируемый, нерегулируемый)_____
Наличие дежурных (с дежурным, без дежурного)_____
Число смен____продолжительность смены____количество дежурных_____
Переезд обслуживается дежурными работниками службы_____
Переезд пересекает автомобильная дорога (наименование)_____
_____км_____категории_____значения
Нормальное положение шлагбаумов (количество)_____
Тип переездной сигнализации_____
Наличие заградительных устройств_____
Видимость железнодорожного подвижного состава водителю:
с правой стороны: нечетного_____м
четного_____м
с левой стороны: нечетного_____м
четного_____м
Видимость середины переезда машинисту локомотива:
нечетного_____м
четного_____м
Количество единиц железнодорожного подвижного состава в сутки (суммарно в двух направлениях)_____штук,
Количество транспортных средств в сутки (суммарно в двух направлениях) _____штук.
Наличие маршрутов пассажирского транспорта:
автобусов_____штук, трамваев_____штук, троллейбусов_____штук.
Максимальная скорость движения железнодорожного подвижного состава:
грузовых четных_____км/ч, нечетных_____км/ч;
пассажирских четных_____км/ч, нечетных_____км/ч.
Количество пересекаемых железнодорожных путей (главных_____штук, станционных_____штук, прочих путей_____штук).
Переезд расположен (насыпь, выемка, кривая, прямая)_____
Переезд введен в эксплуатацию_____(дата и № приказа).
Дата капитального ремонта:_____
Данные заполнены _____(дата, подпись уполномоченного лица)

№ п/п	Технические данные железнодорожного переезда (оборудование, устройства и иные технические данные)	Соответствующая норма	Фактические данные	
			20__г.	20__г.
1	Угол пересечения автомобильной и железной дорог, градусов			
2	Продольный профиль автомобильной дороги с горизонтальной площадкой, %о			
3	Продольный профиль железной дороги в границах железнодорожного переезда, %о			
4	Уклон автомобильной дороги на протяжении 20 м от железнодорожного переезда, %о			
5	Видимость приближающегося поезда к железнодорожному переезду с автомобильной дороги на расстоянии 50 м от железнодорожного переезда: с правой стороны:			
	нечетного поезда, м			
	четного поезда, м			
	с левой стороны:			
	нечетного поезда, м			
	четного поезда, м			
6	Видимость середины железнодорожного переезда машинисту приближающегося локомотива:			
	нечетного направления, м			
	четного направления, м			
7	Ширина проезжей части железнодорожного переезда, м			
8	Длина проезжей части автомобильной дороги в границах железнодорожного переезда, м			
9	Ширина настила в месте прогона скота, м			
10	Наличие пешеходных дорожек			
11	Материал настила железнодорожного переезда			
12	Дорожное покрытие на подходах к железнодорожному переезду			
13	Протяженность установки направляющих (сигнальных) столбиков:			
	с правой стороны, м			
	с левой стороны, м			
	перил, ограждений, м			
14	Материал направляющих (сигнальных) столбиков, перил, оград			
15	Расстояние от направляющих (сигнальных) столбиков, перил, оград до кромки проезжей части автомобильной дороги, м			
	Наличие дорожных знаков:			
16	1.1 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом»			
	1.2 «Железнодорожный переезд без шлагбаума»			
	1.3.1 (1.3.2) «Однопутная (многопутная) железная дорога»			
	1.4.1 - 1.4.6 «Приближение к железнодорожному переезду»			
	2.5 «Движение без остановки запрещено»			
	3.13 «Ограничение высоты»			
17	Наличие постоянных предупредительных знаков «С»			
18	Наличие металлических горизонтально-поворотных (запасных) шлагбаумов (количество)			
19	Наличие заградительной сигнализации			
20	Наличие дополнительных специальных средств сигнализации			
21	Оборудование:			
	телефонной связью			
	радиосвязью			
22	Переездная сигнализация:			
	тип шлагбаумов			
	тип переездной сигнализации			
23	Наличие контроля исправности переездной сигнализации у дежурного по станции (поездного диспетчера)			
24	Иные устройства и технические средства			
25	Оборудование прожекторными установками для осмотра железнодорожного подвижного состава			
26	Освещение железнодорожного переезда, лк			
27	Высота подвески:			
	контактного провода, м			
	линий электропередачи, м			
28	Наличие устройств для обнаружения нижнего негабарита железнодорожного подвижного состава на переездах с дежурным			
29	Наличие линий горизонтальной разметки			
30	Наличие трубки для переносного красного щита			

Фактические данные внесены_____
(дата, подпись уполномоченного лица)

Приложение № 3
к Условиям эксплуатации
железнодорожных переездов,
утвержденным приказом Министерства
транспорта Российской Федерации
от 5 октября 2022 г. № 402
Рекомендуемый образец

СХЕМА
оповещения должностных лиц при нарушении нормальных условий работы железнодорожного переезда

___ км, _____ участка _____
подразделения пути (станции)