


СОГЛАСОВАНО

Председатель профкома:

 М.В. Тимофеева

УТВЕРЖДАЮ

Директор ГАПОУ «Мензелинский
сельскохозяйственный техникум»:

 Э.Ш. Фаттахова



ИНСТРУКЦИЯ №

ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ АВТОБУСА ПРИ ДВИЖЕНИИ ЧЕРЕЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ

Железнодорожные переезды по их принадлежности можно разделить на три группы. К первой относятся переезды на пересечениях железнодорожных путей МПС с автомобильными дорогами общего пользования, называемые переездами общего пользования. Эти переезды содержатся за счет средств и силами МПС.

Ко второй группе относятся переезды на пересечениях железнодорожных путей МПС с дорогами отдельных предприятий и организаций. Они содержатся за счет средств и силами работников соответствующих предприятий.

Третья группа – это ведомственные переезды, железнодорожные пути которые принадлежат не МПС, а являются подъездными путями предприятий, которые их содержат.

Железнодорожные переезды классифицируются по категориям, которые определяются интенсивностью движения поездов и автомобилей.

Переезды I и II категорий должны обязательно иметь наружное электрическое освещение.

Переезды делят на регулируемые и нерегулируемые.

К регулируемым, относят переезды, оборудованные автоматической сигнализацией или на которых имеется дежурный работник, который управляет включением сигнализаций (шлагбаумами). Переезды без автоматической системы управления сигнализацией или дежурного работника относятся к нерегулируемым.

Кроме того, согласно инструкции МПС переезды делят на охраняемые, где постоянно имеется дежурный работник, и неохраняемые, где не предусмотрен дежурный.

1.1. При движении через железнодорожный переезд водитель должен уступить дорогу приближающемуся поезду (локомотиву, дрезине).

Такое положение предусмотрено в связи с тем, что остановочный путь поезда во много раз превышает остановочный путь автомобиля.

При подъезде к железнодорожному переезду любой категории и с любым устройством сигнализаций водители автомобилей обязаны проявлять повышенное внимание и осмотрительность.

1.2. Перед переездом водитель должен убедиться в отсутствии приближающегося поезда и руководствоваться положением шлагбаума, световой сигнализацией; дорожными знаками и разметкой, а также указаниями и сигналами дежурного по переезду. Сигналом, запрещающим движение, являются положение дежурного, обращенного к водителю грудью или спиной с поднятым над головой жезлом (красным флагом) или с вытянутыми в стороны руками.

1.3. Запрещается выезжать на переезд при закрытом либо начинающем закрываться шлагбауме, а также при запрещающем сигнале светофора (независимо от положения шлагбаума и при его отсутствии). Если светофор выключен, а шлагбаум открыт или его нет, водителю разрешается начинать движение через переезд только после того, как он убедится в отсутствии приближающегося поезда.

Сигнализация активно действует лишь при запрещении проезда. Если светофоры не горят, это может означать не только отсутствие приближающегося поезда, но и неисправность сигнализации. Поэтому водитель должен лично убедиться в отсутствии поезда (подразумевается, что он может это выполнить, не покидая своего рабочего места).

1.4. Для пропуска приближающегося поезда и в случаях, когда движение через переезд запрещено, водитель должен остановиться у стоп-линии, знака 2.5, светофоров, если их нет – не ближе 5 м от шлагбаума, а при отсутствии последнего – не ближе 10 м до ближайшего рейса. Перед началом движения после остановки перед переездом водитель должен убедиться в отсутствии приближающегося поезда.

1.5. Запрещается въезжать на переезд, если за ним образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде.

Требование этого пункта обязывает водителя внимательно следить за движением транспортных средств через переезд в условиях высокой интенсивности движения, чтобы своевременно обнаружить образование впереди затора, который может привести к вынужденной остановке непосредственно на железнодорожных путях. Только внимательное наблюдение позволит водителю своевременно обнаружить начинающийся за 3 – 4 автомобиля впереди затор и своевременно остановиться, не доезжая до железнодорожных путей.

1.6. При вынужденной остановке на переезде водитель должен высадить людей, принять меры для освобождения переезда.

Если транспортное средство не удастся удалить с переезда, водитель **должен**:

- при имеющейся возможности послать двух человек вдоль путей в обе стороны от переезда на 1000 м (если одного, то в сторону худшей видимости пути), объяснив им правила подачи сигнала остановки машинисту приближающегося поезда;
- оставаться возле транспортного средства и подавать сигналы общей тревоги;
- при появлении поезда бежать ему навстречу, подавая сигнал остановки.

Примечание. Сигналом остановки служит круговое движение руки (днем – с лоскутом яркой материи или каким-либо хорошо видимым предметом, ночью – с факелом или фонарем). Сигналом общей тревоги служат серии из одного длинного и трех коротких сигналов.

1.7. Водителю **запрещается**:

- провозить через переезд в нетранспортном положении сельскохозяйственные, дорожные, строительные и другие машины;
- пересекать железнодорожные пути в неустановленных для этого местах;
- объезжать стоящие перед закрытым шлагбаумом транспортные средства;
- самовольно открывать шлагбаум или объезжать его.

Дорожные и сельскохозяйственные машины с низкорасположенными рабочими органами имеют устройства для поднятия этих элементов конструкции при движении по дорогам, с тем, чтобы не повредить покрытие дороги или настилы и рельсы на железнодорожных переездах.

Водитель обязан в этих условиях полностью использовать подъемное устройство, что обеспечивает транспортное положение машин (поднять отвал бульдозера, закрепить нож грейдера и т.п.).

Некоторые переезды оборудованы устройством для обнаружения нижней негабаритности подвижного состава железнодорожного транспорта, в результате которой также может быть поврежден настил на переезде.

Пересечение железнодорожных путей вне переезда, т.е. там, где не предусмотрены специальные настилы, приводит либо к повреждению рельсовых путей тяжелыми типами автомобилей, либо к вынужденной остановке автомобилей на путях.

1.8. Только с разрешения начальника дистанции пути железной дороги допускается движение через переезд:

- транспортных средств и других самоходных машин, ширина которых более 5 м или высота от поверхности дороги более 4,5 м (с грузом или без груза);
- автопоездов, длина которых превышает с одним прицепом 20 м, а с двумя прицепами и более – 24 м;
- специальных транспортных средств, перевозящих особо тяжелые грузы;
- тихоходных машин, скорость движения которых менее 8 км/час, а также тракторных саней-волокуш.

Соблюдение предела габарита по высоте в первую очередь необходимо на путях электрифицированных железных дорог, чтобы не допустить повреждения контактной сети электропитания. Поэтому все переезды электрифицированных дорог оборудуются специальными контрольными устройствами – габаритными воротами.

Однако и на не имеющих тягового энергопитания железнодорожных путях нельзя без специального разрешения проезжать транспортным средствам повышенного габарита, так как в зоне переезда, как правило, имеются электрические провода освещения или сигнализации.

Движение транспортных средств, с превышением установленного габарита длины, представляет повышенную опасность и требует дополнительных мер предосторожности в связи с увеличением вероятности перекрытия железнодорожных путей при возникновении за переездом затора, который не всегда может своевременно обнаружить водитель до въезда на переезд. При перевозке особо тяжелых грузов и использовании различных тихоходных транспортных средств резко увеличивается время преодоления зоны переезда и снижается практическая пропускная способность переезда – при этом также необходимы дополнительные меры безопасности. Такими мерами могут быть обязательное сопровождение транспортного средства лицами, которые помогают водителю убедиться в отсутствии приближающегося поезда, и сопровождение большегрузного автомобиля резервным тягачом (тягачами) на случай необходимости дополнительных сил буксирования.

Инженер ОТ и ТБ

Ахмадеева Р.М.