

**ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ  
(ОСЖД)**

III издание

Разработано экспертами Комиссии ОСЖД  
по инфраструктуре и подвижному составу  
16-17 мая 2022 г., Комитет ОСЖД, г. Варшава

Утверждено совещанием Комиссии ОСЖД  
по инфраструктуре и подвижному составу  
8-10 ноября 2022 г., Комитет ОСЖД, г. Варшава

Дата вступления в силу: 10 ноября 2022 г.

Примечание: Теряет силу II издание Памятки от 06.11.2008 г.

**P 841**

**РЕКОМЕНДАЦИИ  
ПО ЭКСПЛУАТАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКИМ  
ТРЕБОВАНИЯМ ДЛЯ УСТРОЙСТВ АВТОМАТИКИ  
НА ПЕРЕЕЗДАХ ПРИ СКОРОСТНОМ ДВИЖЕНИИ  
ПОЕЗДОВ**

## **1. Введение**

1.1. Настоящие рекомендации содержат эксплуатационно-технические требования, которые необходимо учитывать для обеспечения безопасности движения железнодорожного и автомобильного транспорта на переездах с устройствами при скоростном движении поездов.

1.2. Учитывая, что переезды являются опасными зонами для железнодорожного и автомобильного движения необходимо в первую очередь принять все необходимые меры для исключения или, по крайней мере, уменьшения количества переездов.

1.3. При организации скоростного движения поездов все пересечения автомобильного с железнодорожным транспортом должны быть выполнены в разных уровнях. Как временный вариант до завершения строительства путепровода допускается оборудовать переезды автоматической переездной сигнализацией с автоматическими или полуавтоматическими шлагбаумами. Рекомендуется на таких переездах применять устройства заграждения переезда (УЗП). На переездах должно быть организовано круглосуточное дежурство.

1.4. При переходе на скоростное движение поездов целесообразно улучшить состояние проезжей части переезда, провести корректировку трассы таким образом, чтобы пересечение было по возможности как можно ближе к  $90^\circ$ , обеспечить соответствующее освещение переезда и установить предупреждающие водителей знакии т.д.

1.5. Железнодорожные переезды, расположенные на участках с движением поездов со скоростью более 140 км/ч, независимо от интенсивности движения поездов и транспортных средств, обслуживаются дежурным работником;

1.6. На железнодорожных переездах, со скоростным движением пассажирских поездов свыше 140 км/ч рекомендуется применять УЗП. При скорости движения более 160 км/ч дополнительно применять противотаранные устройства для предотвращения несанкционированного выезда транспортных средств.

1.7. Область применения рекомендаций установить в пределах скоростей движения поездов от 140 до 200 км/ч включительно.

## **2. Область применения рекомендации**

Настоящие рекомендации относятся к устройствам автоматики на переездах прискоростях движения поездов 140-200 км/час.

## **3. Основные положения**

3.1. Предельная максимальная скорость, при превышении которой не допускается пересечение железной дороги другими дорогами в одном уровне, равна 200 км/час.

3.2. При вводе скоростного движения на участке подлежат корректировке длины участков извещения на переезд. При смешанном движении поездов требуется применение дифференцированных значений указанных длин в зависимости от фактических скоростей обращающихся поездов.

При расчете длины участков приближения учитывают время опускания брусьев противотаранных устройств, ограждающих переезд.

3.3. Следует предусматривать взаимную зависимость переездных устройств и систем интервального регулирования движения поездов.

#### **4. Эксплуатационно-технические требования**

Переездную сигнализацию нужно совмещать на пересечении с автомобильными дорогами и пешеходными. Также расчет таблиц участка извещения.

4.1. На переездах, расположенных на участках со скоростным движением поездов, рекомендуется применять:

- автоматические шлагбаумы, в т.ч. с дополнительными шлагбаумами для перекрытия всей ширины проезжей части;
- автоматическую переездную сигнализацию;
- устройства заграждения переезда;
- заградительные светофоры;
- системы видеоконтроля;
- сигнализацию контроля исправности переездной автоматики
- противотаранные устройства для исключения выезда автотранспорта в зону переезда;
- устройства для передачи на локомотив информации о включении заградительной сигнализации на переезде.

4.2. Вид устройств, указанных в пункте 4.1, выбирается по условиям безопасности движения поездов и автодорожного движения, а также местных условий (например, наличие школы, больницы).

4.3. На участках со скоростным и не скоростным движениями поездов должна применяться единая автодорожная переездная сигнализация.

4.4. Устройства переездной сигнализации должны предусматривать возможность принудительного закрытия переезда дежурным по переезду и/или с пульта поездного диспетчера поста диспетчерской централизации.

4.5. Устройства переездной автоматики должны оборудоваться средствами диагностики и удаленного мониторинга.

4.6. Должна обеспечиваться безотказность действия устройств, включая резервирование определенных узлов.

## 5. Другие вопросы

5.1. При пропуске негабаритных и нестандартных автотранспортных средств разрабатываются специальные инструкции по порядку их движения через переезд.

5.2. На участках с диспетчерской централизацией предусматривается контроль состояния устройств переезда у поездного диспетчера.

5.3. Светодиодные головки светофора должны контролироваться самой системой АПС.

5.4. Допускается использование только электронных (современных) АПС.

5.5. С пульта поездного диспетчера поста диспетчерской централизации должны быть предусмотрены следующие действия:

- «активировать/отключить» сигнал ограждения;
- запустить «экстренное закрытие или экстренное открытие» АПС;
- в случае аварийного состояния АПС, в шкафу управления АПС должна быть предусмотрена функция «автоматического включения заградительного светофора»;
- в случае аварийного состояния АПС, в шкафу управления АПС должна быть предусмотрена функция передачи информации о неисправности дежурному по прилегающей станции (оператору) и поездному диспетчеру.