

# Типичные причины ЧП на железнодорожных переездах



**Анатолий ЖЕЛЕЗНЯКОВ,**  
заместитель на-  
чальника Уральского  
УГЖДН Федеральной  
службы по надзору  
в сфере транспорта  
(Екатеринбург)

В ходе июльского комиссионного обследования принято решение о закрытии 51 железнодорожного переезда – в связи с выявленными нарушениями в их обустройстве и содержании. Однако во многих происшествиях на переездах виноватыми оказываются водители автотранспортных средств, нарушающие правила ПДД.

**В** соответствии с п. 5 главы I Приказа Минтранса России от 31.07.2015 № 237 «Об утверждении Условий эксплуатации железнодорожных переездов» Уральское Управление Государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (далее – Управление) в период с 1 апреля по 1 июля 2019 года приняло участие в комиссионном обследовании железнодорожных переездов, проводимом владельцами инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на Свердловской, Южно-Уральской железных дорогах – филиалах ОАО «РЖД» и на АО «Ямальская железнодорожная компания».

В ходе комиссионного обследования в июле осмотрен 121 железнодорожный переезд. Особое внимание инспекторским составом Уральского управления Госжелдорнадзора было уделено железнодорожным переездам, расположенным на удалении менее 5 километров от действующих путепроводов, а также железнодорожным переездам, на которых в течение 3 последних лет были допущены дорожно-транспортные происшествия.

По результатам комиссионного обследования железнодорожных переездов выявлено 234 нарушения установленных требований, по которым 19 работников железнодорожного транспорта привлечены к административной ответственности. В дирекцию инфраструктуры и аппарата главного ревизора Свердловской и Южно-Уральской



железных дорог направлены письма с инициацией закрытия 51-го железнодорожного переезда.

Наиболее часто повторяющиеся нарушения обязательных требований законодательства, выявленные в ходе обследования железнодорожных переездов:

- отсутствие светоотражающих устройств на шлагбаумах и сигнальных столбиках;
- недостаточное количество направляющих (сигнальных) столбиков с обеих сторон железнодорожного переезда;
- нарушения в содержании устройств заграждения железнодорожного переезда (УЗП);
- несоответствие приспособления для определения нижнего негабарита железнодорожного подвижного состава установленным требованиям;
- нарушения в содержании настила и проезжей части междупутья железнодорожного переезда;
- отсутствие разметки 1.12 «Стоп-линия» на расстоянии не менее 5 метров от шлагбаума или светофора, а при их отсутствии – на расстоянии не менее 10 метров от ближнего рельса в одном створе со знаком 2.5 «Движение без остановки запрещено»;
- нарушения допускаемой высоты бруса шлагбаума.

Владельцами инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования о предстоящем обследовании железнодорожных переездов были проинформированы все представители, которые принимают участие в комиссионном обследовании. Однако имелись факты, когда владельцы участков автомобильных дорог, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, местного самоуправления, представители пассажирских автотранспортных предприятий от участия в комиссионном обследовании железнодорожных переездов уклонились, что свидетельствует о формальном отношении к безопасности движения на железнодорожных переездах.

Несмотря на проводимую работу, продолжают иметь место дорожно-транспортные происшествия на железнодорожных переездах, в результате которых из-за грубых нарушений водителями Правил дорожного движения гибнут люди.

27.06.2019 в 4 часа 53 минуты московского времени на 436-м км ПК 10 перегона Хасырей – Панкит Свердловской железной дороги на регулируемом железнодорожном переезде, не обслуживаемом дежурным работником, при исправно действующей автоматической переездной сигнализации допущено столкновение тепловоза ТЭМ2 № 3143, с легковым автомобилем «TOYOTA CAMRY». Экстренное торможение применено машинистом тепловоза при скорости 71 км/ч при обнаружении препятствия для движения. Тормозной путь составил 480 метров при расчетном значении 496,6 метров.

В результате столкновения схода подвижного состава нет, локомотивная бригада не пострадала, водитель легкового автомобиля «TOYOTA CAMRY» от полученных травм скончался на месте. Локомотив серии ТЭМ2 № 3143 поврежден в объеме технического обслуживания ТО-3. Поврежден путевой ящик рельсовой цепи. Допущены задержки пассажирских поездов.

В ходе расследования данного случая комиссия Уральского управления Государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта пришла к выводу, что причиной дорожно-транспортного происшествия на переезде явилось нарушение водителем автотранспортного средства пунктов 15.1, 15.2, 15.3, 15.4 главы 15 «Движение через железнодорожные переезды» Правил дорожного движения Российской Федерации в части непринятия мер к остановке автотранспортного средства при приближении к регулируемому железнодорожному переезду с запрещающими показаниями световой и звуковой сигнализации и выезда на железнодорожный переезд

при запрещающем показании световой и звуковой сигнализации с последующим столкновением с грузовым поездом.

Претензий по состоянию проезжей части автомобильной дороги на подходе к железнодорожному переезду, видимости свободности переезда локомотивным бригадам и водителям автотранспортных средств, исправности действия автоматической переездной сигнализации, переездных светофоров, средств железнодорожной автоматики и телемеханики, электрооборудования, наличия и состояния дорожных знаков у комиссии не было.

Комиссией Уральского управления Государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта принято решение – классифицировать данный случай в соответствии с пунктом 4 «Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта», утвержденного приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 года № 344 как событие, связанное с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а именно столкновение железнодорожного подвижного состава с транспортным средством на железнодорожном переезде, не имеющее последствий крушений и аварий.

В большинстве случаев при расследовании дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах техническое состояние переездов соответствует нормативным документам.

К сожалению, в настоящее время еще остались водители, которые ради экономии времени проезжают на красный сигнал железнодорожных светофоров, проламывают или объезжают шлагбаумы, выезжают на проезжую часть переездов в момент приближения поезда, тем самым подвергая свою жизнь, а так же жизни пассажиров и работников железнодорожного транспорта смертельной опасности.

Хочется призвать водителей автотранспорта быть бдительными и неукоснительно соблюдать правила дорожного движения при пересечении железнодорожных переездов.

**В большинстве случаев, при расследовании дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах, техническое состояние переездов соответствует нормативным документам.**