ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ

Правила

ПО ОХРАНЕ ТРУДА ПРИ СОДЕРЖАНИИ И РЕМОНТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ И СООРУЖЕНИЙ ПОТ РО-32-ЦП-652-99



gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

УТВЕРЖДАЮ
Заместитель Министра
путей сообщения
Российской Федерации
В.Т.СЕМЕНОВ
24 февраля 1999 года

СОГЛАСОВАНО
письмом
Министерства труда
и социального развития
Российской Федерации
от 17 февраля 1999 г. № 108-8

ПОСТАНОВЛЕНИЕМ
Президиума ЦК
Российского профсоюза
железнодорожников
и транспортных строителей
от 12 октября 1998 г. № 0906

ПРАВИЛА ПО ОХРАНЕ ТРУДА ПРИ СОДЕРЖАНИИ И РЕМОНТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ И СООРУЖЕНИЙ

ПОТ РО-32-ЦП-652-99

Москва
МОРКНИГА
2019

УДК [658.345+625.17] (083.13)
ББК 39.211
П 68

Текст подготовлен с использованием профессиональной юридической системы «Консультант Плюс» и сверен с официальным источником

П 68 «ПОТ РО-32-ЦП-652-99. Правила по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений» (утв. МПС РФ 24.02.1999). – 2019. — 100 с.

ISBN 978-5-904080-30-3

УДК [658.345+625.17] (083.13)
ББК 39.211

ISBN 978-5-904080-30-3

©Верстка, дизайн «МОРКНИГА», 2019

1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

1.1. Настоящие Правила устанавливают основные требования безопасности к организации и выполнению работ по осмотру, содержанию и всем видам ремонта железнодорожного пути, путевых устройств и искусственных сооружений (далее - пути и сооружений) на федеральном железнодорожном транспорте.

Действие настоящих Правил распространяется на работы по содержанию и ремонту пути и сооружений, выполняемые дистанциями пути, путевыми машинными станциями (далее - ПМС) и другими предприятиями и организациями федерального железнодорожного транспорта.

1.2. При содержании и ремонте пути и сооружений в соответствии с ГОСТ 12.0.003 (Перечень ссылочных нормативных документов приведен в Приложении 1 к настоящим Правилам) на работников могут воздействовать следующие основные опасные и вредные производственные факторы:

- движущийся подвижной состав и транспортные средства;
- движущиеся машины, механизмы, оборудование и их элементы;
- перемещаемые материалы верхнего строения пути, сборные конструкции и другие предметы;
- падающие с высоты предметы и инструменты;
- повышенное значение напряжения электрической цепи, замыкание которой может произойти через тело человека;
- повышенная запыленность и загазованность воздуха рабочей зоны;
- повышенные уровни шума и вибраций на рабочем месте;
- недостаточная освещенность рабочей зоны в темное время суток и при работе в тоннелях;
- повышенная или пониженная температура, влажность и подвижность воздуха рабочей зоны;
- повышенная и пониженная температура поверхностей металлических частей верхнего строения пути, оборудования и инструментов;
- расположение рабочего места на значительной высоте;
- повышенный уровень ионизирующих излучений при работах в зонах радиационного загрязнения;
- физические перегрузки при перемещении тяжестей вручную;
- нервно-психические перегрузки при выполнении работ на железнодорожных путях, мостах и тоннелях во время движения поездов;
- химические факторы при работах с ядохимикатами и новыми деревянными шпалами, пропитанными масляными антисептиками.

1.3. Уровни шума и вибраций на рабочих местах не должны превышать значений ГОСТ 12.1.003 и ГОСТ 12.1.012.

1.4. Освещенность рабочих мест в помещениях, на открытых площадках и искусственных сооружениях должна соответствовать требованиям СНиП 23-05 и Нормам искусственного освещения объектов железнодорожного транспорта.

1.5. Содержание вредных веществ в воздухе рабочей зоны в помещениях и на открытых площадках должно соответствовать требованиям ГОСТ 12.1.005.

Предельно допустимая концентрация пыли на рабочих местах машинистов железнодорожно-строительных машин (далее - путевых машин), монтеров пути и других работников, занятых на работах с асбестосодержащим балластом, не должна превышать 2,0 мг/куб. м (максимально-разовая) и 1,0 мг/куб. м (среднесменная).

1.6. При работах в зонах радиационного загрязнения необходимо соблюдать Нормы радиационной безопасности НРБ-76/87 и Основные санитарные правила работы с радиоактивными веществами и другими источниками ионизирующих излучений ОСП-72/87.

1.7. Для обеспечения пожарной безопасности и взрывобезопасности производственных процессов необходимо соблюдать требования ГОСТ 12.1.004, ГОСТ 12.1.010, Правил пожарной безопасности в Российской Федерации и Правил пожарной безопасности на железнодорожном транспорте.

1.8. Для производственных помещений дистанций пути и ПМС в соответствии с СНиП 2.09.02 и Ведомственными нормами технологического проектирования должны быть определены категории по взрывной, взрывопожарной и пожарной опасности.

1.9. Средства пожарной сигнализации и средства пожаротушения для различных помещений предприятий, путевых машин и дрезин должны ответствовать определенной категории и требованиям Норм оснащения объектов и подвижного состава железнодорожного транспорта первичными средствами пожаротушения.

Использование пожарного оборудования и инвентаря для хозяйственных нужд не допускается.

1.10. При выборе и установке электрооборудования в помещениях и на открытых площадках предприятий должны быть определены классы взрывоопасных и пожароопасных зон в соответствии с требованиями Правил устройства электроустановок.

1.11. Организация и ведение технологических процессов при содержании и ремонте пути и сооружений должны соответствовать государственным стандартам, санитарным нормам и правилам, межотраслевым и отраслевым правилами и нормам, настоящим Правилам и другим нормативно-техническим и технологическим документам на соответствующие процессы.

Все технологические процессы на содержание и ремонт пути и сооружений должны содержать требования безопасности к организации и выполнению конкретных работ и операций.

1.12. В целях охраны окружающей среды на производственных базах дистанций пути и ПМС необходимо обеспечивать исправное состояние вентиляционных и очистных сооружений. Исправность вентиляционных и очистных сооружений определяется на основании результатов анализов, проводимых центрами санитарно-эпидемиологического надзора (далее - центрами СЭН) железной дороги.

1.13. На территориях баз дистанции пути и ПМС должны быть установлены отдельные емкости для сбора и хранения остатков нефтепродуктов, загрязненных и пропитанных нефтепродуктами обтирочных материалов и других отходов.

1.14. Поверхностные воды с территории производственных баз дистанций пути и ПМС должны отводиться по исправным водоотводным устройствам, полностью закрытых или перекрытых в местах прохода работников.

1.15. Спуск с территории баз дистанций пути и ПМС загрязненных нефтепродуктами производственных вод должен осуществляться на очистные сооружения.

1.16. Выполнение настоящих Правил обязательно для администрации и должностных лиц дистанций пути, ПМС и других предприятий железнодорожного транспорта, выполняющих содержание и ремонт пути и сооружений.

1.17. Для всех профессий работников и на отдельные виды работ по содержанию и ремонту пути и сооружений на дистанциях пути и ПМС с учетом местных условий должны быть разработаны инструкции по охране труда на основе настоящих Правил и типовых инструкций в соответствии с Положением о порядке разработки и утверждения нормативных актов по охране труда на железнодорожном транспорте.

Типовые инструкции разрабатываются МПС России.

1.18. Контроль за состоянием охраны труда и соблюдением настоящих Правил на предприятиях железнодорожного транспорта должен осуществляться в соответствии с Положением о контроле за состоянием охраны труда на железнодорожном транспорте.

2. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ К ПРОИЗВОДСТВЕННЫМ ПРОЦЕССАМ НА ПЕРЕГОНАХ И СТАНЦИЯХ

2.1. Требования безопасности при следовании работников к месту работы и обратно

2.1.1. Перед выходом на работу руководитель работ (мастер, бригадир пути) обязан:

- проверить наличие сигнальных принадлежностей и защитных приспособлений;
- убедиться лично или по телефону у дежурного по станции, ограничивающей перегон, в том, что заявка о выдаче предупреждений на поезда принята к исполнению;
- провести целевой инструктаж о маршруте прохода к месту работ, безопасных приемах выполнения работ, порядке пропуска поездов.

Сигнал о приближении поезда или команду руководителя работ об уходе с пути на безопасное расстояние или в заранее определенное место является приказом для всех работающих, за невыполнение которого они несут ответственность в соответствии с разделом 10 настоящих Правил.

2.1.2. Проход от места сбора на место работ и обратно должен осуществляться в стороне от пути или по обочине земляного полотна под наблюдением руководителя работ или специально выделенного лица.

Проход к месту работ и обратно в пределах железнодорожной станции

(далее - станции) должен осуществляться с учетом местных условий по маршрутам служебного прохода с соблюдением требований инструкции по охране труда.

2.1.3. При невозможности пройти в стороне от пути или по обочине (в тоннелях, на мостах, при разливе рек, отсутствии обочин, во время заносов и в других случаях) проход по пути может быть допущен с принятием следующих мер предосторожности:

- на двухпутном участке следует идти навстречу движению поездов в установленном направлении (правильному движению);
- руководитель работ обязан предупредить рабочих об особой осторожности и следить, чтобы они шли по одному друг за другом или по два человека в ряду, не допуская отставания;
- руководитель работ должен находиться сзади группы, ограждая ее сигналами остановки: днем - развернутым красным флагом, а ночью - фонарем с красным огнем. Впереди группы должен идти специально выделенный и проинструктированный монтер пути, ограждающий группу сигналами остановки;
- в условиях плохой видимости (в крутых кривых, глубоких выемках, в лесной или застроенной местности, а также в темное время, в туман, метель и других случаях) руководитель работ обязан, кроме того, выделить двух сигналистов, один из которых должен следовать впереди, а другой сзади группы на расстоянии зрительной связи, но так, чтобы приближающийся поезд был виден им на расстоянии не ближе 500 м от идущей группы, и своевременно оповещать ее звуком рожка о приближении поезда. Сигналисты должны идти с развернутыми красными флагами (ночью с фонарями с красным огнем) и ограждать идущую группу рабочих до тех пор, пока они не сойдут с пути. В случаях, если группа своевременно не сошла с пути, сигналист обязан сойти с пути от приближающегося поезда не ближе чем за 400 м и продолжать подавать сигналы остановки. В случаях, если сигналист не виден руководителю работ на расстоянии более 500 м, должны выделяться промежуточные сигналисты.

На многопутных участках и перегонах, оборудованных двухсторонней автоблокировкой для определения направления движения поездов, следует ориентироваться по показаниям светофоров.

2.1.4. При перевозке путевого инструмента и материалов на путевых вагончиках, двухколесных однорельсовых или одноосных тележках, а также при работе дефектоскопных и путеизмерительных тележек для сопровождения их по пути следования должны быть назначены монтеры пути в количестве, достаточном (но не менее двух человек), чтобы заблаговременно до подхода поезда снять груз и убрать с пути тележки, а также сигналисты. Остальные должны идти в стороне от пути или по обочине земляного полотна.

2.1.5. Перевозка рабочих к месту работ и обратно должна производиться в соответствии с Правилами перевозки рабочих, постановки жилых, бытовых и служебных вагонов на путях и пожарной безопасности в подвижных формированиях железнодорожного транспорта.

2.1.6. При расстоянии свыше 3 км от места сбора работников до места работ руководители дистанции пути и ПМС должны установить порядок доставки рабочих к месту работ и обратно с использованием средств передвижения, оборудованных для перевозки людей, и согласовать его с руководителями отделения железной дороги или железной дороги.

2.1.7. На участках обращения пассажирских поездов местного и пригородного сообщения доставку рабочих к месту работ и обратно организуют этими поездами. На период производства летних путевых работ, в необходимых случаях, устраиваются временные платформы с остановками указанных поездов на 2 - 3 минуты для посадки и высадки рабочих.

В необходимых случаях за дистанциями пути и ПМС должны быть закреплены определенные вагоны с учетом посадочных мест и количества перевозимых людей.

Путевой и другой инструмент к месту работ должны доставляться путевыми тележками, дрезинами, автотранспортом, хозяйственными поездами.

2.1.8. При отсутствии поездов местного и пригородного сообщения или несовпадения их времени отправления и обратного возвращения со временем начала и окончания работ руководители предприятия должны организовать специальные хозяйственные поезда, в состав которых включаются пассажирские вагоны и платформы для перевозки инструмента и материалов. При невозможности выделения пассажирских вагонов хозяйственные поезда организуют из специально оборудованных грузовых вагонов (с сидениями по количеству перевозимых людей и ступенями для входа и схода работников).

Расписание движения хозяйственных поездов должно быть объявлено всем работникам дистанции пути и ПМС.

2.1.9. Доставка рабочих к местам производства работ и обратно на открытом подвижном составе запрещается, кроме случаев следования бригад, сопровождающих хозяйственные (рабочие) поезда для выгрузки на перегоне материалов верхнего строения пути.

2.1.10. Хозяйственный поезд, предназначенный для организованной доставки рабочих к месту работ и обратно, должен сопровождать дорожный мастер или руководители ПМС, дистанции пути.

На каждый вагон должен назначаться ответственный (мастер, бригадир пути), в обязанности которого входит обеспечение:

- безопасного размещения рабочих в вагоне и порядка в пути следования;
- безопасности при посадке в вагон и высадке из вагона;
- организации выгрузки инструмента и материалов;
- пожарной безопасности.

Ответственность за содержание вагонов хозяйственного поезда в надлежащем санитарном и противопожарном состоянии, освещение и отопление вагонов возлагается на руководителя дистанции пути, ПМС.

2.1.11. Посадка в вагоны и высадка из вагонов на двухпутных линиях должна производиться только на обочину пути. Места посадки и высадки на многопутных линиях устанавливаются руководителями дистанции ПМС.

2.1.12. Для доставки рабочих к месту работ и обратно автомобильным транспортом должны использоваться автобусы или специально оборудованные грузовые автомобили, отвечающие санитарным и пожарным требованиям, с соблюдением Правил дорожного движения.

При пересечении железнодорожных путей по переездам, не оборудованных автоматической сигнализацией, водитель автомобиля при неудовлетворительной видимости должен остановиться, не доезжая 10 м до крайнего рельса, высадить путевую бригаду, проехать через переезд и снова произвести посадку бригады.

2.1.13. Ответственным за выпуск автотранспорта в исправном состоянии и оформление соответствующих путевых документов является главный механик или мастер мастерских дистанции пути, ПМС.

Должностным лицам, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, запрещается допускать к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии алкогольного или иного опьянения, в болезненном или утомленном состоянии.

Перед выездом на линию водители транспортных средств, водители дрезин, машинисты мотовозов, путевых машин должны проходить предрейсовый медицинский контроль. При отсутствии медицинских учреждений в местах базирования транспортных средств предрейсовый медицинский контроль должен быть организован по специальному графику отделения железной дороги или железной дороги.

При удаленности места стоянки транспортных средств от места нахождения предприятия ответственным лицом за выпуск транспортных средств в исправном состоянии является водитель транспортного средства или машинист. Оформление путевых документов возлагается на начальника участка (старшего дорожного мастера) или дорожного мастера.

2.1.14. Перевозка людей на платформах дрезин, оборудованных местами для сидения по чертежам, утвержденным или согласованным МПС, разрешается:

- типа АГМ [У] - не более 3 человек;
- типа ДГК - не более 4 человек.

Перевозить людей на съемных дрезинах ТД-5 необходимо в соответствии с Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ.

В кабинах монтажно-восстановительных дрезин разрешается перевозить, кроме водителя, не более 11 человек, в дрезине АС-1А - не более 25 человек.

2.1.15. Все дрезины должны быть оснащены полным комплектом противопожарного инвентаря.

2.1.16. Машинисты путевых машин доставляются к месту работы и обратно в служебном помещении машины (если такое предусмотрено в конструкции машины), в кабинах управления, либо в специально оборудованном бытовом вагоне или автотранспортом.

2.2. Требования безопасности к организации работ

2.2.1. До начала работ в случаях, предусмотренных Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ и настоящими Правилами, должны быть выставлены необходимые сигналы, сигнальные знаки «С» (о подаче свистка) и сигналисты, выданы предупреждения на поезда.

Для предупреждения работающих о приближении поезда по соседнему пути при производстве путевых работ на одном из путей двух- или многопутного участка независимо от того, какими сигналами ограждается место работ, по соседнему пути должны устанавливаться сигнальные знаки «С», кроме случаев, когда соседний путь ограждается сигналами остановки или уменьшения скорости.

На перегонах и станциях, оборудованных автоматическими системами оповещения работников о приближении поезда к месту работы, они должны использоваться для предупреждения работающих на путях. Их применение не отменяет ограждение места работ соответствующими сигналами.

2.2.2. При производстве путевых работ в условиях плохой видимости (в крутых кривых, в глубоких выемках, лесистой местности, при наличии строений и других условий, ухудшающих видимость), при работах с электрическим, пневматическим и другим инструментом, ухудшающим слышимость, если работа не требует ограждения сигналами остановки, руководитель работ обязан для предупреждения рабочих о приближении поездов установить автоматические средства оповещения; в случае отсутствия таковых - поставить со стороны плохой видимости или слышимости сигналиста со звуковым сигналом так, чтобы приближающийся поезд был виден сигналисту на расстоянии не менее 800 м от места работ при установленной скорости до 140 км/ч включительно.

В тех случаях, когда расстояние от места работ до сигналиста и расстояние видимости от сигналиста до приближающегося поезда в сумме составляют менее 800 м, основной сигналист ставится дальше и выставляется промежуточный сигналист также со звуковым сигналом для повторения сигналов, подаваемых основным сигналистом. В этих случаях на поезда в установленном порядке должны выдаваться предупреждения об особой бдительности и более частой подаче оповестительных сигналов, а при работе в местах с особо сложными условиями, скорость движения поездов должна быть ограничена или место работ должно быть ограждено сигналами остановки независимо от вида работ. В этих местах плановые работы, как правило, должны выполняться в технологические окна.

Порядок ограждения места работ в особо сложных условиях и в местах с плохой видимостью утверждается руководителями дистанции пути, а перечень мест с особо сложными условиями, где необходимо ограничение скорости движения поездов, - руководителями отделения железной дорога или железной дороги.

Схемы ограждения должны составляться в четырех экземплярах, один из которых хранится в техническом отделе дистанции пути, второй у до-

рожного мастера, третий у бригадира пути, четвертый вывешивается в помещении сбора рабочих.

2.2.3. Перед началом работ в темное время суток, во время тумана, метелей и когда видимость менее 800 м, необходимо принимать дополнительные меры по обеспечению безопасности работающих:

- давать заявку на выдачу предупреждений на поезда об особой бдительности и о подаче оповестительных сигналов при приближении к месту работ;
- выставлять сигналистов с обеих сторон места работ для извещения рабочих о приближении поезда;
- планировать работы так, чтобы фронт работ у одного руководителя бригады был не более 50 м;
- применять автоматические средства оповещения при их наличии.

2.2.4. Во всех случаях перед началом работ на путях и стрелочных переводах станции руководитель работ должен сделать соответствующую запись в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации, блокировки (далее - СЦБ), связи и контактной сети о месте и времени производства путевых работ и средствах оповещения о подходе поездов в порядке, установленном Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ и инструкций по охране труда при работе на путях данной станции.

При выполнении работ по устранению внезапно возникших неисправностей запись о начале и окончании работ разрешается заменять регистрируемой в этом журнале телефонограммой, передаваемой руководителем работ дежурному по станции (на участках с диспетчерской централизацией - поездному диспетчеру), с последующей личной подписью руководителя работ.

2.2.5. Порядок оповещения локомотивных и составительских бригад о месте производства путевых работ, в том числе выдачи предупреждений о повышенной бдительности, а путевых бригад - о движении поездов и маневровых составов на станции устанавливает начальник отделения железной дорога, а при отсутствии отделений - главный инженер железной дороги.

Путевые работы на горочных и сортировочных путях и на путях подгорочных парков могут производиться только во время перерыва в маневровой работе и роспуске вагонов или с закрытием пути после согласования с дежурным по станции (горке). На время роспуска составов или маневровой работы рабочие должны быть отведены в заранее определенные безопасные места.

2.2.6. Перед началом работ в стесненных местах, где по обеим сторонам пути расположены высокие платформы, здания, заборы и крутые откосы выемок, а также на мостах, в тоннелях и снежных траншеях руководитель работ должен принять следующие меры безопасности:

- указать всем рабочим, куда они должны уходить с пути при приближении поезда;
- ограждать, в установленном порядке, сигналами остановки место работы, если соседние пути на многопутных участках, высокие платформы, здания, заборы, крутые откосы выемок, откосы траншей

протяженностью более 50 м не позволяют рабочим при пропуске поезда разместиться сбоку от пути;
- выделить сигналиста для наблюдения за приближением поездов к месту работ и своевременного оповещения работников.

2.3. Требования безопасности при ремонте рельсовой колеи с применением путевых механизмов, ручного и механизированного инструмента и приспособлений

2.3.1. Приступать к работам разрешается только после ограждения места работ в установленном порядке сигналами или сигнальными знаками. Сигналистами назначают монтеров пути не ниже 3-го разряда, выдержавших установленные испытания и имеющих удостоверения сигналистов.

2.3.2. Во время работ руководитель работ обязан:
- расставить рабочих по фронту в соответствии с технологическим процессом и указать место, куда они должны уходить на время прохода поезда;
- следить, чтобы в зоне производства работ не находились посторонние люди;
- отвести до подхода поезда рабочих в ниши в местах, где расчистка снега произведена траншеями;
- следить, чтобы на станциях рабочие переходили пути под прямым углом, предварительно убедившись, что на пересекаемых путях нет приближающегося подвижного состава;
- следить, чтобы при переходе путей у стрелок и крестовин рабочие не наступали на рельсы, не ставили ноги между рамными рельсами и остряками, подвижным сердечником и усовиком или в желоба на стрелочном переводе;
- не допускать перебегания рабочих через пути перед приближающимся составом или локомотивом, а при обходе вагонов, стоящих на пути, не допускать пересечения этого пути ближе 5 м от крайнего вагона; проход между вагонами разрешается при расстоянии между ними не менее 10 м. При формировании длинносоставных поездов в определенных местах по согласованию с начальником станции по заявке руководителя работ дежурный по парку и составитель обязаны оставлять разрывы не менее 10 м для перехода рабочих через путь. При соединении частей состава дежурный по парку (станции) должен объявить об этом по громкоговорящей связи, а составитель обязан убедиться в отсутствии людей в разрывах между вагонами;
- предупреждать рабочих о том, чтобы при переходе через путь перед стоящим составом они помнили о возможности приведения состава в движение и о движении поездов по соседнему пути при выходе на путь из-за стрелочных постов и других зданий, ухудшающих видимость пути, предварительно убедились в отсутствии движущегося состава по нему;

- не разрешать рабочим пролезать под вагонами и протаскивать под ними инструмент и материалы, а также переходить пути по сцепным приборам и между близко стоящими вагонами;
- следить, чтобы рабочие не садились на рельсы, концы шпал и балластную призму;
- не допускать, чтобы при производстве работ на закрытом пути люди находились на междупутье при проходе поезда по соседнему пути;
- следить, чтобы при работе на централизованных стрелках между отведенным остряком и рамным рельсом или между подвижным сердечником и усовиком против тяг электропривода закладывался деревянный вкладыш;
- организовать в случае приближения грозы, пыльной бури, урагана укрытие рабочих по возможности в закрытых помещениях.

2.3.3. При установленной скорости движения до 140 км/ч включительно при приближении поезда руководитель работ обязан отвести рабочих в сторону от пути так, чтобы при расстоянии до поезда не менее 400 м на пути не оставалось работающих.

Отвод рабочих с пути при приближении подвижного состава должен осуществляться на следующее расстояния от крайнего рельса:

- поезда, дрезины, отдельного локомотива - не менее чем на 2 м;
- работающих путеукладчика (кроме обслуживающей его бригады), электробалластера, уборочной машины, рельсошлифовального поезда и других машин тяжелого типа - на 5 м;
- работающего путевого струга - на 10 м;
- работающих машин, оборудованных щебнеочистительными устройствами, двухпутных и роторных снегоочистителей - на 5 м в сторону, противоположную выбросу снега, льда или засорителей;
- работающих однопутных снегоочистителей - на 25 м.

2.3.4. При производстве работ в темное время, во время тумана, метелей и в других случаях, когда видимость менее 800 м, руководитель работ должен внимательно следить за приближением поездов, дрезин и другого подвижного состава, а также за сигналами сигналистов с обеих сторон от места работ.

При первых признаках приближения поезда или при сигнале сигналиста (хотя бы и непонятном) руководитель работ обязан немедленно подавать команду о прекращении работ, о подготовке пути для пропуска поезда и об уходе рабочих с пути, а также проверить, убран ли инструмент и материалы с пути за пределы габарита подвижного состава.

2.3.5. В тех случаях, когда по условиям видимости в каждую сторону ставить сигналистов не требуется, фронт работ, выполняемых под руководством бригадира пути, не должен превышать 200 м.

2.3.6. Руководитель работ разрешает рабочим возвращаться для продолжения работ только после того, как он убедится, что вслед за поездом нет подталкивающего локомотива и что по пути, на котором производятся работы, не идет поезд, отдельно следующий локомотив или дрезина как в правильном, так и в неправильном направлении.

2.3.7. При производстве работ в технологическое окно в графике движения поездов или при ограждении места работ сигналами остановки на одном из путей двухпутного участка сигналисты, охраняющие петарды, подают сигналы рожком о подходе поезда по соседнему пути. Руководитель дает распоряжение о прекращении работ на междупутье и об уходе с него.

2.3.8. Во время производства работ необходимо постоянно следить за тем, чтобы инструмент не мешал передвижению рабочих и не находился под их ногами, а старые и новые материалы (рельсы, шпалы, скрепления) были аккуратно сложены вне габарита подвижного состава и не мешали сходить с пути при приближении поезда.

2.3.9. Путевой инструмент должен быть всегда исправным: ручки его изготовлены из прочного дерева, чисто остроганы, без заусенцев; на ударных частях инструмента поверхность должна быть чистой, не иметь зазубрин и наплывов металла. Следует тщательно проверять надежность насадки инструментов.

2.3.10. При завинчивании гаек вручную должны использоваться типовые ключи. Бить чем-либо по ключу, увеличивать его длину, наращивая другим ключом, а также применять неисправный ключ, вставлять прокладки между гайкой и губками ключа запрещается. Заржавевшие гайки для облегчения отвинчивания следует смазать керосином. Запрещается сбивать гайки ударом молотка. При срубании гайки зубилом необходимо надевать защитные очки.

2.3.11. Проверку совпадения отверстий в накладках и рельсах можно производить только бородком или болтом.

2.3.12. При смене рельсов снимать накладки после развинчивания гаек, а также раздвигать накладки и удерживать конец другого рельса при постановке накладок следует при помощи лома. Делать это руками не разрешается. Кантовать рельс длиной 12,5 м можно также ломом, вставляя его в крайнее болтовое отверстие только с одного конца. При кантовании рельса запрещается находиться в направлении возможного выброса лома.

Кантование рельсов длиной 25 м должно производиться только специальным устройством (лом со скобой).

2.3.13. При сдвижке сменяемой или укладываемой рельсовой плети рабочие должны стоять только с одной стороны рельса, противоположной направлению сдвижки.

2.3.14. При разгонке рельсовых зазоров должны применяться гидравлические разгоночные приборы, обеспечивающие безопасность работ. Разгонка зазоров ударами рельса в накладку запрещается.

2.3.15. Выдергивание костылей лапчатым ломом должно производиться нажимом рук на конец лома. При необходимости следует применять наддергиватель путевых костылей.

2.3.16. При перешивке пути рельсовую нить следует сдвигать стяжным прибором или остроконечным ломом, опущенным в балласт.

Пользоваться в качестве упора забитыми в шпалу костылями запрещается.

2.3.17. При наживлении костыля для забивки необходимо держать его

строго вертикально; первоначально костыль следует закреплять легкими ударами, а затем добивать. При забивке костылей нужно стоять над рельсом вдоль пути.

При работе костыльным молотком нахождение людей ближе 2 м не допускается.

2.3.18. Вытаскивание старых, затаскивание новых шпал и переводных брусьев должны производиться только шпальными клещами.

Одиночная смена железобетонных шпал должна производиться группой в составе не менее 6 человек под руководством бригадира пути. Шпалы по местам смены развозят, раскладывают, а после смены убирают рельсовым или автомобильным транспортом, оборудованным кранами или подъемными приспособлениями. Вытаскивание и затаскивание шпалы производится при помощи троса или веревок, охватывающих шпалу петлей по металлическому листу.

2.3.19. При укладке и снятии регулировочных прокладок для отвертывания и завертывания клеммных и закладных болтов следует использовать только типовые торцевые гаечные ключи и исправные гидравлические домкраты. После разболчивания клеммных болтов и подъемки рельса домкратом снимать прилипшие к подошве рельса монтажные прокладки следует заточенной с одного торца металлической пластиной длиной 40 - 50 см. Укладка монтажной и регулировочной прокладок может производиться специальными приспособлениями типа клещей либо другим инструментом, исключающим нахождение рук между подошвой рельса и подкладкой. Укладывать и поправлять прокладки руками запрещается.

2.3.20. Снятие и установка пружинных противоугонов должна производиться при помощи специального прибора для этих работ. При его отсутствии допускается их установка с помощью костыльного молотка. При этом противоугон надевается на подошву рельса, а затем ударом молотка закрепляется на нем.

2.3.21. Разрядка температурных напряжений и окончательное восстановление рельсовой плети бесстыкового пути должны осуществляться в соответствии с Техническими указаниями по укладке и содержанию бесстыкового пути.

2.3.22. Руководитель работ перед тем как приступить к разрядке напряжений или окончательному восстановлению рельсовой плети обязан проверить наличие стыковых зазоров в уравнительных пролетах, при этом на электрифицированных линиях он должен обеспечить соблюдение требований раздела 2.7 настоящих Правил.

2.3.23. Перед началом освобождения рельсовой плети должна быть обеспечена возможность свободного перемещения ее концов, для чего необходимо при ожидаемом удлинении плетей снять или сдвинуть примыкающие к концам плети уравнительные рельсы, а при ожидаемом укорочении рельсовых плетей снять или ослабить от закрепления накладки.

2.3.24. При выполнении разрядки напряжений или вырезке дефектного места из плети, если в стыках отсутствуют зазоры, перед освобождением рельсов и плетей от закрепления на шпалах необходимо создать зазор

искусственно обрезкой рельса автогеном или бензорезом, закрепив клеммы на прилегающих участках.

2.3.25. Работать с механизированным электроинструментом разрешается персоналу, прошедшему специальное обучение.

При работе с применением передвижных электростанций напряжением до 220 В включительно и переносного электрического инструмента необходимо соблюдать следующие требования:

Передвижные электростанции должны содержаться в соответствии с инструкциями по эксплуатации.

Передвижные электростанции должны транспортироваться к месту работ на автомашинах, дрезинах и прицепах к ним.

Для быстрого снятия передвижной электростанции и ухода рабочих с пути перемещение ее по фронту работ производится на двухпутном участке по наружной рельсовой нити, на однопутном участке по наиболее удобной нити с установкой необходимых сигналов ограждения.

Электростанция должна устанавливаться на обочине земляного полотна на расстоянии не менее 2 м от крайнего рельса.

Металлический корпус электростанции должен быть заземлен при помощи заземлителя, забиваемого в землю на глубину не менее 1 м на расстоянии не ближе 2 м от крайнего рельса.

Корпус электрического инструмента при работе должен быть соединен с корпусом электростанции через четвертую жилу.

По мере перемещения электростанции кабель должен переноситься и укладываться в сухих местах без скручивания.

При необходимости укладки магистрального кабеля через путь его нужно пропускать между шпалами под рельсы. Распределительные коробки должны быть на легких тележках, перемещаемых по рельсам.

Работа электрическим инструментом допускается только с четырехжильным кабелем. Проверка исправности заземления электростанций и электрического инструмента должна производиться перед началом работы в соответствии с их техническим описанием и инструкцией по эксплуатации.

При переходе с электроинструментом с одного места работ на другое и при перерыве в работе напряжение в магистральном кабеле должно быть снято, а электроинструмент выключен. При переноске инструмента запрещается держать его за рабочие органы.

Перед пропуском поезда, локомотива, дрезины и другого подвижного состава по пути, на котором производятся работы, или по соседнему пути питание магистрального кабеля должно быть отключено.

При работе электросверлильных и электрорельсорезных станков запрещается очищать сверла и ножовочные полотна до полной их остановки.

Точильные и шлифовальные круги должны быть заключены в прочные кожуха. Работа со снятым кожухом запрещается.

Шлифовальные камни до их установки на станок должны быть испытаны. При работе с электрошлифовальным станком должны применяться защитные очки от пыли и стружки.

2.3.26. При работе инструментом с индивидуальным приводом от двигателя внутреннего сгорания должны соблюдаться следующие требования:

- крышки бензобака инструмента и емкостей хранения бензина должны быть плотно закрыты и надежно закреплены от произвольного самооткрытия;
- заправка бензинового бака должна производиться с применением воронки;
- следует перед запуском двигателя удалять бензиновые подтеки ветошью.

Запрещается заправка бензинового бака во время работы двигателя, перемещение инструмента на другое место работы с работающим бензиновым двигателем, а также разведение огня и курение вблизи инструмента.

Электроинструмент должен храниться в сухом помещении.

Исправность инструмента, выдаваемого рабочим, проверяется бригадиром пути или дорожным мастером наружным осмотром. Выдача и применение неисправного, изношенного и не соответствующего выполняемой работе инструмента не допускаются.

Передвижные электростанции, электроисполнительный инструмент, металлические раздаточные коробки должны периодически подвергаться проверке в соответствии с Правилами техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей.

2.3.27. При производстве работ на участках со скоростями движения поездов 141 - 200 км/ч должны быть обеспечены следующие дополнительные меры безопасности:

Все плановые работы по содержанию и ремонту пути и сооружений, как правило, должны выполняться в технологические или специальные окна с закрытием движения поездов и обязательным ограждением перегона сигналами остановки.

Осмотр пути и работы, не нарушающие целостность пути и сооружений, могут выполняться без закрытия движения поездов с соблюдением следующих мер безопасности:

Не менее чем за 10 мин. до прохода скоростного поезда все работы на пути, сооружениях и устройствах, в том числе их осмотры и проверки, должны быть прекращены, путь, сооружения и устройства приведены в состояние, обеспечивающее безопасный пропуск поезда, материал и инструмент с пути убраны на обочину и не позднее чем за 5 мин. до прохода поезда все работающие должны уйти на расстояние не менее 4 м от крайнего рельса при пропуске поезда со скоростью 141 - 160 км/ч и не менее 5 м при скорости 161 - 200 км/ч.

Начинать выполнение плановых работ, требующих ограждения сигналами остановки, если до прохода скоростного поезда остается менее 1 ч, запрещается.

В случаях, когда скоростной поезд по расписанию не проследовал, необходимо проявлять особую бдительность и уточнить время его проследования. Возобновлять работы до прохода скоростного поезда запрещается.

Если работы проводятся на пути, соседнем с тем, по которому должен

проследовать скоростной поезд, то они также должны быть прекращены заблаговременно с таким расчетом, чтобы за 5 мин. до прохода скоростного поезда на этом пути никого не оставалось.

Старшие дорожные мастера, дорожные, мостовые и тоннельные мастера, бригадиры пути и искусственных сооружений, дежурные по переездам и обходчики железнодорожных путей и искусственных сооружений должны иметь при себе выписку из расписания скоростных поездов.

Осмотры пути обходчиками железнодорожных путей и искусственных сооружений или монтерами пути, назначаемыми для осмотра, осуществляются порядком, установленным начальником железной дороги.

Не менее чем за 10 мин. до прохода поезда, следующего со скоростью более 140 км/ч, все съемные подвижные единицы (дефектоскопные и путеизмерительные тележки, путевые вагончики) должны быть сняты с путей по маршруту следования скоростных поездов, а также с путей, имеющих выход на эти маршруты, и надлежаще закреплены.

Запрещается выезд на перегон съемных подвижных единиц, а также моторно-рельсового транспорта несъемного типа, если до прохода скоростного поезда остается менее 30 мин.

Дежурный по переезду или работник, выполняющий его обязанности, должен прекратить движение через переезд транспортных средств, самоходных машин и закрыть шлагбаумы за 5 мин. до прохода скоростного поезда (независимо от того автоматические они или нет).

Закрыв шлагбаумы, дежурный по переезду должен убедиться в свободности пути на переезде и в обе стороны от него, сойти с пути, встав в установленном для встречи поезда месте, подавать установленные сигналы. При пропуске поезда, следующего со скоростью 141 - 160 км/ч, дежурный по переезду должен находиться на расстоянии не менее 4 м от крайнего рельса и не менее 5 м при пропуске поезда со скоростью 161 - 200 км/ч.

На участках обращения скоростных поездов в целях обеспечения безопасности людей, обслуживающих рабочие поезда и находящихся на открытом подвижном составе, руководитель работ обязан при следовании по перегону или при выполнении работ за 10 мин. до прохода по соседнему пути скоростного поезда прекратить работы, остановить рабочий поезд и за 5 мин. все работники должны уйти с пути и с открытого подвижного состава в сторону на безопасное расстояние.

Машинисты путевых машин за 10 мин. до прохода скоростного поезда должны привести рабочие органы машины со стороны соседнего пути в габаритное положение и принять необходимые меры к безопасному проследованию скоростного поезда, оставаясь в кабинах управления.

Все работники, которые согласно должностным обязанностям могут руководить работами на пути и сооружениях, а также производить их осмотр, должны иметь ключи от телефонов перегонной связи и телефонные трубки для пользования этой связью.

При производстве работ, требующих остановки поезда, все сигналисты, а также руководитель работ должны пользоваться биноклями и радиосвязью.

Обо всех случаях опозданий скоростных поездов диспетчер обязан

поставить в известность всех дежурных по станции участка, а последние извещают дежурных по переездам, а при наличии связи или другим способом в соответствии с местной инструкцией извещают руководителя работ.

2.3.28. Приступать к аварийно-восстановительным работам с опасными грузами можно только после получения разрешения главного санитарного врача центра СЭН и получения полной информации о способах и средствах ликвидации последствий аварий, использовании средств индивидуальной защиты в соответствии с Инструкцией по организации аварийно-восстановительных работ на железных дорогах Российской Федерации и Правилами безопасности и порядка ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам и требованиями, изложенными в аварийных карточках на опасные грузы.

2.4. Требования безопасности при выполнении работ с применением железнодорожно-строительных машин (путевых машин)

2.4.1. Ответственным лицом за обеспечение безопасности работающих при выполнении работ с применением путевых машин и механизмов должен быть руководитель работ, назначаемый начальником хозяйственного подразделения: при работах, выполняемых ПМС, - начальником ПМС; при работах, выполняемых дистанцией пути, - начальником дистанции пути.

Ответственность за соблюдение требований безопасности и пожарной безопасности персоналом, обслуживающим машину, возлагается на инженера-технолога или машиниста путевой машины.

К работе должны допускаться машины и механизмы, освидетельствованные и испытанные в установленном порядке, полностью укомплектованные в соответствии с инструкциями по их эксплуатации.

Грузоподъемные краны всех типов (экскаваторы, работающие краном) за исключением кранов с ручным приводом и пневмоподъемников при ручном приводе механизмов передвижения должны быть зарегистрированы в территориальных органах Госгортехнадзора.

Запрещается эксплуатация машин с неисправными тормозами ходовых частей и грузоподъемного оборудования, звуковой и световой сигнализацией, приборами безопасности.

Работоспособность блокирующих устройств, состояние заземлений, ограждений, защитных средств необходимо проверять перед каждым выходом путевой машины на работу.

2.4.2. К управлению путевыми машинами и их обслуживанию допускаются лица, прошедшие соответствующую подготовку и имеющие удостоверение.

Ответственность за обеспечение условий безопасной работы машины и за безопасность обслуживающей путевой бригады несет руководитель работ.

2.4.3. Работы по устранению возникших неисправностей, смазке узлов на путевых машинах должны производиться только после их полной остановки и остановки силового привода.

Запрещается оставлять машину, отдельные механизмы или оборудование с работающим двигателем.

Численность работников, перевозимых на путевых машинах, не должна превышать нормы, установленные инструкциями по их эксплуатации. Запрещается перевозка лиц, не имеющих отношения к работе, на путевых машинах.

2.4.4. При работе на двух- и многопутных участках руководитель работ или сигналист обязан обеспечить своевременное оповещение монтеров пути и бригаду машины о приближении поезда по соседнему пути.

При следовании путевых машин своим ходом или в составе поезда рабочие органы должны быть приведены в транспортное положение и надежно закреплены.

2.4.5. Во время работы путевых машин руководителю работ и обслуживающей бригаде запрещается находиться на соседнем пути и на междупутье. При плохой видимости для связи руководителя работ с машинистом локомотива, работающего с путевой машиной, должен быть выставлен сигналист.

В случае крайней необходимости нахождения на междупутье руководителя работ или бригады, обслуживающей путевую машину (ремонт, настройка), должен быть выделен сигналист для оповещения о приближении поезда по правильному и неправильному направлениям.

Все операции при работе путевых машин должны производиться по команде руководителя работ. Машинист путевой машины перед выполнением операции должен подать установленный звуковой сигнал.

2.4.6. При работе путевых машин по очистке и вырезке балласта необходимо соблюдать следующие требования:

- при зарядке и разрядке рабочих очистительных органов с центробежной сеткой и выгребным рабочим органом поднятая электромагнитами путевая решетка должна закрепляться на предохранительных захватах, при этом не допускается нахождение работников на расстоянии менее 2 м от поднимаемого или опускаемого краном подрезного ножа и выгребного устройства;
- во время работы путевых машин не допускается нахождение работников на расстоянии менее 5 м впереди или сзади щебнеочистительного устройства с центробежным способом очистки и менее 3 м с выгребным рабочим органом, при этом запрещается нахождение людей со стороны выброса засорителей и ближе 3 м от планировщиков и выбросных транспортеров;
- до пропуска поезда по соседнему пути работа путевой машины должна быть прекращена, а рабочие органы со стороны междупутья убраны в пределы габарита подвижного состава.

2.4.7. При работе электробалластеров, балластораспределительных и землеуборочных машин необходимо соблюдать следующие требования:

- при дозировке балласта электробалластером, планировке и перераспределении свежеотсыпанного балласта руководитель работ должен следить, чтобы работники находились на расстоянии не менее 5 м от крайнего рельса;

- электробалластер должен иметь переходной фартук и промежуточные цепи барьера, соединяющего переход с одной фермы на другую;
- при работе путевого струга не допускается нахождение людей впереди и сзади крыла ближе 10 м;
- при работе путевого струга на электрифицированных участках напряжение в контактной сети должно быть снято;
- при работе машин не допускается нахождение работников на рабочих органах машины и на расстоянии менее 2 м от них;
- при передвижении землеуборочной машины в пределах станции поворотный транспортер должен быть закреплен в продольном положении.

2.4.8. При работе путеукладочных кранов, машин для укладки стрелочных переводов, рельсоукладчиков необходимо соблюдать следующие требования:

- при укладке новых звеньев пути и снятии старых, а также при переворачивании их находиться под звеном и сбоку от него не допускается, при этом работники обслуживающей бригады в это время должны находиться впереди или сзади поднятого звена на расстоянии не менее 2 м;
- при стыковании звена необходимо удерживать его направляющей штангой за головки рельсов на расстоянии не ближе 40 см от стыка, при этом нога монтеров пути должны находиться за пределами шпал.
- Запрещается:
- производить работы впереди, считая по направлению движения головной части разборочного поезда и сзади головной части укладочного поезда на расстоянии ближе 25 м;
- находиться на поднимаемом или опускаемом звене или блоке стрелочного перевода;
- находиться между погруженными пакетами звеньев при их транспортировании и передвижении;
- находиться на расстоянии менее 10 м от тягового стального каната лебедки при перетяжке пакетов звеньев;
- направлять руками стальной канат лебедки передвижения пакетов при намотке его на барабан.

На время пропуска поезда по соседнему пути все работы по укладке и разборке пути и передвижению пакетов звеньев должны быть прекращены и обеспечен габарит для безопасного пропуска поезда.

При следовании путеукладочного (путеразборочного) поезда к месту работы и обратно пакеты звеньев на платформах должны быть надежно закреплены специальными устройствами.

Работники, входящие в состав бригады, обслуживающей путеукладочные краны, должны быть обеспечены защитными касками.

Съемные грузозахватные приспособления (траверсы, клещи и стропы), применяемые при укладке рельсовых плетей и погрузке (выгрузке) рельсов, должны быть освидетельствованы по Правилам Госгортехнадзора заводом-

изготовителем и подвергаться периодическим осмотрам их владельцем в следующие сроки:

- грузоподъемные траверсы - через каждые 6 месяцев;
- грузозахватные клещи - 1 раз в месяц;
- стальные канатные стропы - через каждые 10 дней.

При зарядке устройств для замены рельсовых плетей на время зарядки под поднятые плети должны укладываться страховочные шпальные выкладки.

Снимать прилипшие к подошве рельсов прокладки следует скребками с длинной ручкой.

Передняя дверь рельсоукладчика во время его работы должна быть закрыта, пользование ею в это время запрещается, а подвесная лестница должна быть снята.

Лицам, обслуживающим состав, во время погрузки и выгрузки балласта запрещается:

- находиться внутри кузова вагона;
- пролезать через открытые люки в кузов;
- производить регулировку механизмов и находиться в зоне поднятия и опускания дозаторов при включенном воздухе;
- находиться в зоне работы экскаватора или под приемным бункером.

Перед заполнением воздухом рабочей магистрали необходимо убедиться в отсутствии людей внутри хоппер-дозаторов, а также на расстоянии 1 м от разгрузочно-дозировочных механизмов.

Включение воздуха в рабочую магистраль допускается только после оповещения работающих; команда о включении воздуха отдается руководителем работы.

Выделенному для включения воздуха работнику запрещается отходить от разобщительных кранов в период подключения питания.

Перед рассоединением рукавов тормозной или рабочей магистрали следует обязательно закрыть концевые краны.

При пропуске поезда по соседнему пути работа по выгрузке балласта из хоппер-дозатора должна быть прекращена, а бригаде, обслуживающей состав, необходимо сойти на обочину или подняться на площадки вагонов.

Запрещается производить удаление отдельных фракций щебня, мешающих закрытию крышек люков дозатора, при наличии сжатого воздуха в пневматической системе хоппер-дозатора.

2.4.9. При работе выправочно-подбивочно-рихтовочных, выправочно-подбивочно-отделочных машин, балласто-уплотнительных машин, динамических стабилизаторов необходимо соблюдать следующие требования:

- перед выездом на перегон и с перегона необходимо убедиться, что все рабочие органы и тележки контрольно-измерительной системы приведены в транспортное положение и надежно закреплены;
- при работе машины следует находиться на расстоянии более 1 м от опущенных рабочих органов - виброплит, уплотнителей откосов, крыльев планировщиков, подбивочных блоков, уплотнителей балласта;

- производить какие-либо путевые работы впереди машины на расстоянии менее 50 м от нее запрещается;
- пользоваться шумозащитными наушниками, имеющимися в комплекте оборудования путевой машины;
- перед началом работы путевых машин убедиться, что все движущиеся и вращающиеся части механизмов надежно защищены кожухами и ограждениями;
- не производить ремонт путевых машин при работающем двигателе или наличии давления в гидравлической и пневматической системах;
- на время прохода поезда по соседнему пути работа машин должна быть прекращена, рабочие органы убраны в пределы габарита, при этом обслуживающему персоналу следует находиться в кабинах управления, а бригаде монтеров находиться в колее закрытого пути или на его обочине;
- не приступать к работе при неисправных тормозах, ходовых частях, звуковой, световой сигнализации и неисправном переговорном устройстве, а также при любой неисправности, угрожающей безопасности движения поездов и безопасности обслуживающей бригады;
- во время движения к месту работ, во время работы и при возвращении с перегона на машине может находиться только обслуживающая бригада и руководитель работ.

2.4.10. При работе рельсоочистительных машин необходимо соблюдать следующие требования:

- перед началом работы необходимо проверить соединения трубопроводов, фланцевые соединения, убедиться, что все движущиеся и вращающиеся части механизмов надежно закрыты кожухами и ограждениями, а объем воды в цистерне обеспечит работу машины в период окна;
- ремонт внутренней части цистерны, осмотр и очистка должны производиться только после ее полного опорожнения от воды;
- спуск в цистерну и работа в ней разрешается при наличии у рабочего защитной одежды и обуви, страховочного каната, надежно закрепленного одним концом к предохранительному поясу, а другим привязанным к перилам площадки или поручню наружной лестницы цистерны, а также при постоянном нахождении у люка цистерны другого работника, наблюдающего за состоянием работающего в цистерне и держащего в руках страховочный канат для приема сигналов от работника, находящегося в цистерне;
- настройку гидромониторов разрешается производить при давлении не более 0,2 Мпа (2 атм.);
- при работе рельсоочистительной машины запрещается находиться на расстоянии менее 3 м от тележки с гидромонитором;
- проверить наличие щитков и экранов, предотвращающих выброс частиц балласта и травмирование работников и людей, находящихся на платформах и вблизи путей.

2.4.11. При работе снегоуборочных и снегоочистительных машин необходимо соблюдать следующие требования:

- работой снегоочистителя по очистке путей от снега на перегонах и станциях должен руководить дорожный мастер;
- при работе машин обслуживающая бригада обязана внимательно следить за сигналами светофоров и путевых знаков, за свободностью пути, препятствиями и своевременно убирать рабочие органы снегоуборочной и снегоочистительной техники в пределы габарита подвижного состава, повторять звуковые сигналы локомотива;
- в кабине машины должен быть утвержденный перечень опасных мест;
- расцепление снегоочистителя, струга-снегоочистителя от локомотива должно производиться машинистом или помощником машиниста снегоочистительной машины после надежного закрепления машины тормозными башмаками и контролироваться руководителем работ;
- запрещается подсоединять электрические кабели и провода от тепловоза к роторному электроснегоочистителю или отсоединять их при работающем дизеле тепловоза;
- осмотр, ремонт и постановку транспортных креплений рабочих органов следует выполнять только при полностью выпущенном из рабочих резервуаров воздухе;
- при работе снегоочистителей не допускается нахождение работающих на расстоянии менее 400 м впереди плужного снегоочистителя и в зоне рабочих органов при открытии и закрытии крыльев, при опускании плуга, а также во время работы машины;
- запрещается находиться со стороны выброса снега или ближе 5 м от пути с противоположной стороны, а также на пути перед вращающимися питателями снегоочистителя на расстоянии от снегоочистителя менее 30 м;
- запрещается открывать двери станции управления, если электроснегоочиститель не обесточен;
- закрепление крыльев в транспортном положении и освобождение их из этого положения необходимо производить при отсоединенной питательной магистрали локомотива;
- передвижение снегоуборочных машин в пределах станции без работы разрешается только с приведенным в транспортное положение и закрепленным разгрузочным транспортером;
- наблюдение за работой транспортеров в полувагонах ведется на ходу из кабины концевого полувагона;
- находиться на транспортерах снегоуборочной машины или полувагонов при ее работе и движении запрещается;
- при работе электроснегоочистителя на электрифицированных участках напряжение с контактной сети должно быть снято, а контактная сеть заземлена;
- начинать работу разрешается только по указанию руководителя работ после получения письменного разрешения от работника

дистанции контактной сети, ответственного за снятие напряжения с контактной сети и ее заземление;

- при приведении электроснегоочистителя в транспортное положение нижний питатель должен быть надежно закреплен во избежание вращения кронштейнов, поставленных на рассекатель.

2.4.12. При работе с применением спецсостава для погрузки, перевозки и выгрузки длинномерных рельсовых плетей необходимо соблюдать следующие требования:

- рельсовые плети при транспортировке по электрифицированным участкам на переменном токе должны быть заземлены непосредственно по концам и через роликовые опоры гибким проводом сечением не менее 10 кв. мм на металлическую раму платформы через каждые 100 м, при этом машинист спецсостава, оборудованного для перевозки рельсовых плетей, обязан перед отправкой состава на перегон проверить наличие заземления;
- ответственным за выполнение требований безопасности работниками спецсостава является машинист этого состава, а ответственным за соблюдение требований безопасности при выгрузке рельсовых плетей является старший дорожный или дорожный мастер;
- при погрузке и выгрузке рельсовых плетей и движении спецсостава запрещается ходить по рельсовым плетям и стоять на них;
- перед выездом для выгрузки плетей должна быть установлена радиосвязь между машинистом и помощником машиниста спецсостава и машинистом локомотива;
- для наблюдения за концами рельсовых плетей и в узлах крепления на составе в темное время суток должно быть предусмотрено освещение не менее 20 лк;
- рельсовые плети, выгружаемые со спецсостава для укладки их на электрифицированных участках пути на переменном токе, должны немедленно заземляться.

2.5. Требования безопасности при содержании и ремонте земляного полотна и водоотводных сооружений

2.5.1. Ремонт земляного полотна и его элементов - кюветов, откосов выемок и насыпей, водоотводных канав, траншей, дренажей, прорезей и других устройств должен выполняться по типовым или индивидуальным проектам производства работ, в которых должны предусматриваться конкретные меры безопасности в соответствии со СНиП III-4-80.

2.5.2. Проверка состояния земляного полотна, обследовательские, геологические и другие работы должны производиться под руководством ответственного должностного лица, обязанного следить за подходам поездов, предупреждать работающих о своевременном сходе с пути и уборке оборудования и инструмента.

Производство земляных работ в зоне расположения электрокабелей, газопроводов и других подземных коммуникаций допускается только по

письменному разрешению организации, ответственной за эксплуатацию этих коммуникаций. К разрешению должен быть приложен план (схема) с указанием расположения и глубины заложения коммуникаций. До начала работ необходимо установить знаки, указывающие места расположения подземных коммуникаций.

При возникновении опасных условий работы (оползни грунта в котлованах, осадка оснований) людей следует немедленно вывести в безопасную зону, а опасные места оградить.

2.5.3. При приближении к линиям подземных коммуникаций земляные работы должны выполняться под наблюдением производителя работ или мастера, а в непосредственной близости от кабелей, находящихся под напряжением, по наряду-допуску под наблюдением работников электрохозяйств. Разработка грунта в непосредственной близости (менее 1,0 м) от линий действующих подземных коммуникаций допускается только вручную лопатами без резких ударов. Пользоваться ударными инструментами (ломы, кирки, клинья и пневматические инструменты) запрещается. При появлении запахов газов работы должны быть немедленно прекращены, а рабочие удалены из опасных мест.

2.5.4. В грунтах естественной влажности с ненарушенной структурой при отсутствии грунтовых вод и расположенных поблизости подземных сооружений рытье котлованов и траншей может осуществляться с вертикальными стенками без крепления на глубину не более 1 м в песчаных (в т.ч. гравелистых) грунтах, 1,25 м в супесях, 1,5 м в суглинках, глинах и в сухих лессовидных грунтах, 2 м в особо плотных грунтах. При наличии условий, отличающихся от вышеуказанных, котлованы и траншеи разрабатывают с откосами, крутизну которых принимают по таблице 1, приведенной в приложении 2 к настоящим Правилам (не приводится).

2.5.5. Для спуска и подъема людей в котлованы и широкие траншеи следует устанавливать лестницы-стремянки шириной не менее 0,75 м с перилами, а для спуска и подъема рабочих в узкие траншеи - приставные лестницы. Запрещается спускаться в траншею по распоркам креплений.

2.5.6. Грунт, выброшенный из котлована или траншеи, следует размещать на расстоянии не менее 0,5 м от их бровок. Запрещается разрабатывать грунт способом подкопа (подбоя). При случайном образовании «козырьков» грунта или при нахождении на откосе котлована, траншеи валунов, камней и других предметов рабочие из опасных мест должны быть выведены, после чего «козырьки», валуны и камни должны быть обрушены.

2.5.7. Установка и движение строительных машин и транспортных средств в пределах призмы обрушения грунта у раскрепленных котлованов, траншей допускается при условии предварительной проверки расчетом прочности крепления с учетом величины и динамичности нагрузки.

В зимних условиях запрещается разрабатывать грунт без предварительного разрыхления промерзших верхних слоев, способствующих образованию «козырьков». При электроподогреве грунта необходимо на прогреваемой площадке устанавливать ограждения и предупредительные сигналы, в темное время суток площадку следует освещать.

Котлованы и траншеи, разработанные в зимнее время (как без крепления, так и с креплением), с наступлением оттепели или после обогрева грунта тепляками подлежат раскреплению и перезакреплению.

2.5.8. При наличии грунтовых вод разработка грунта должна вестись с таким расчетом, чтобы дно траншеи имело продольный уклон для стока воды и ее откачки. Особую осторожность следует соблюдать при разработке лессовидных грунтов, которые при смачивании теряют несущую способность.

Проведение работ в котлованах и траншеях, разрабатываемых с откосами (без креплений), но подвергавшихся увлажнению после полной или частичной отрывки грунта, допускается при условии принятия мер предосторожности против его обрушения, а именно:

- тщательного осмотра производителем работ или мастером перед началом каждой смены состояния грунта и его искусственного обрушения в местах, где обнаружены «козырьки» и трещины у бровок и на откосах;
- временного прекращения работ в котлованах и траншеях до осушения грунта при возникновении опасности обвала;
- местного уменьшения крутизны откоса на участках, где производство работ в котловане или траншее является неотложным;
- запрещения движения транспортных средств и механизмов в пределах призмы обрушения.

2.5.9. Разрабатывать без крепления переувлажненные песчаные, лессовидные и насыпные грунты запрещается.

При работе на откосах котлованов, траншей и насыпей глубиной (высотой) более 3 м и крутизной более 1:1, а при влажной поверхности откоса более 1:2 рабочие должны пользоваться предохранительными поясами, привязанными за надежные опоры.

При наступлении устойчивых заморозков откосы очищают от камней во избежание их скатывания в котлованы и траншеи при оттепели.

Крепление вертикальных стенок котлованов и траншей глубиной до 3 м следует проводить в соответствии с требованиями таблицы 2, приведенной в приложении 2 к настоящим Правилам.

При этом крепление должно быть, как правило, инвентарным и выполняться по типовым или индивидуальным проектам.

2.5.10. Разработка котлованов и траншей в грунтах, насыщенных водой (плывунах), должна производиться по индивидуальным проектам, предусматривающим безопасность работ - искусственное водопонижение, шпунтовые крепления и другие меры. Там, где разборка креплений может вызвать повреждение смежных сооружений, а также в сыпучих грунтах и грунтах, насыщенных водой, крепление частично или полностью может быть оставлено в грунте. Стенки котлованов и траншей, разрабатываемых землеройными машинами, крепят готовыми щитами, опускаемыми и раскрепляемыми сверху, не допуская рабочих в нераскрепленную часть.

Экскаваторы во время работы устанавливают на спланированной площадке и во избежание самопроизвольного перемещения закрепляют

переносными типовыми упорами. Запрещается подкладывать под гусеничные ленты или катки гусениц доски, бревна, камни и другие предметы. При работе экскаватора не разрешается: находиться рабочим под его ковшом или стрелой; проводить какие-либо работы со стороны забоя; пребывать посторонним лицам в радиусе действия экскаватора плюс 5 м. Во время перерывов в работе независимо от их причин и продолжительности стрелу экскаватора следует отвести в сторону от забоя, а ковш опустить на грунт. Очистка ковша может производиться только в опущенном состоянии. При временном прекращении работ по отрывке траншей или при ремонте экскаватора последний должен быть перемещен на расстояние не менее 2 м от края открытой траншеи. При этом необходимо подложить типовые упоры с обеих сторон гусениц или колес.

Путь, по которому передвигается экскаватор в пределах рабочей зоны, должен быть заранее выровнен и спланирован, а на слабых грунтах усилен щитами либо настилом из досок, брусьев или шпал. Во время движения одноковшового экскаватора стрелу его устанавливают строго по направлению хода, а ковш приподнимают над землей на 0,5 - 0,7 м.

Машинист экскаватора обязан следить за состоянием разрабатываемого забоя и при малейшей угрозе обрушения, обвалов или оползней, а также при образовании «козырьков» должен немедленно прекратить работу и отвести экскаватор на безопасное расстояние от забоя. При разработке высокого забоя прямой лопатой следует удалять находящиеся наверху забоя крупные камни и другие предметы. «Козырьки», образующиеся в забое, следует немедленно обрушивать сверху. Подкапывать грунт лопатой, стоять в направлении его скольжения запрещается.

В местах работы землеройных машин производство каких-либо работ и нахождение людей на путях их движения не допускается.

2.5.11. Работа тракторными скреперами на уклонах более 10° запрещается. При подъеме и спуске по откосу груженых скреперов трактор должен двигаться по линии наибольшего ската.

Во избежание сползания или опрокидывания агрегата приближение тракторных скреперов (краем гусениц или колесами скрепера) к бровке выемки, траншеи, котлована на расстояние менее 0,5 м и к откосу свежеотсыпанной насыпи на расстояние менее 1 м не допускается.

Во время работы скрепера необходимо следить, чтобы сзади его не находились люди, так как из-под колес скрепера могут вылететь камни или комья земли, которые могут причинить увечье.

2.5.12. Предельные границы приближения бульдозера к бровке насыпей, траншей или котлованов должны быть обозначены. Выдвижение отвала бульдозера за бровку выемки или насыпи при сбросе грунта под откос запрещается.

Нельзя перемещать грунт бульдозером на подъем или под уклон более 30°. При работе на крутых косогорах, высоких насыпях и при заглублении отвала во избежание опрокидывания и сползания нельзя делать резкие повороты. При остановке бульдозера отвал должен быть опущен на землю. Во время работы бульдозерист должен непрерывно наблюдать за отвалом.

При продольном движении бульдозера по свеженасыпанному грунту во избежание его сползания под откос не разрешается приближаться к бровке ближе чем на 1 м. При работе в темное время суток место проведения работ должно быть освещено. Перед засыпкой траншей, котлованов руководитель работ или бульдозерист обязан проверить нет ли в них людей.

2.5.13. Выгрузка и раскладка трубофильтров, муфт и других материалов по фронту работ не должны создавать препятствий передвижению дреноукладочной машины и работников. Во время ее работы запрещается очищать бункер и конвейерные ленты; сходить с машины и садиться на нее.

Проезд и работа дреноукладочной машины под проводами высоковольтных линий разрешается, если расстояние между верхней точкой машины и ближайшим проводом действующей линии электропередачи будет составлять: при напряжении до 1 кВ - 1 м; 1 - 20 кВ - 2 м; 35 - 100 кВ - 3 м; 154 - 220 кВ - 4 м; 330 кВ - 5 м; 500 кВ - 6 м. В дождь работы под ЛЭП должны быть прекращены.

2.5.14. Проверку, очистку или ремонт закрытых дренажей в колодцах разрешается выполнять при соблюдении следующих требований:

- производить осмотр или работы можно при наличии испытанной веревки для подъема рабочего, надежно закрепленной одним концом на люке, другим - на предохранительном поясе с лямками;
- опускаться в колодец в защитной одежде и обуви, в защитной каске при постоянном наблюдении за работающим руководителем работ, находящимся на поверхности.

При появлении посторонних запахов газов работы следует немедленно прекратить и выйти на поверхность. Если работающий в колодце не может самостоятельно выбраться из колодца, его надо вытаскивать с помощью веревки. Сигналом необходимости помощи в подъеме служит требование голосом или частое подергивание веревки, либо другой условный сигнал.

2.5.15. Работы по снятию выступов и уполаживанию откосов скальных выемок, устройству водоотводов, ликвидации ледяных заторов, наледей вблизи искусственных сооружений, корчевка пней и валка деревьев могут производиться взрывным способом. Решение о производстве взрывных работ должен принимать начальник дистанции пути или его заместитель на основе результатов комиссионного осмотра места работ с участием мастера-взрывника с учетом обеспечения безопасности движения поездов.

2.5.16. Взрывные работы должны производиться в соответствии с Едиными Правилами безопасности при взрывных работах. Извлечения из этих Правил приведены в приложении 3 настоящих Правил (не приводится).

2.5.17. Содержание и ремонт земляного полотна и защитных сооружений на селеопасных участках должны осуществляться под наблюдением и руководством мастера по земляному полотну, мостового мастера или заместителя начальника дистанции пути по инженерным сооружениям в соответствии с соблюдением дополнительных мер безопасности, изложенных в инструкции по охране труда, утвержденной начальником дистанции пути.

2.5.18. Для обеспечения эвакуации людей и техники, находящихся в опасной зоне при селевой угрозе на дистанциях пути, должны быть разра-

ботаны меры по спасательным действиям, включая устройство на крутых склонах указателей, трапов, лестниц и других устройств.

2.5.19. Ремонтно-восстановительные и очистные работы на селеопасных участках должны осуществляться при благоприятных погодных условиях и при уверенности, что в верховьях данного водотока нет селеобразующих накоплений.

Производство работ в селеопасных руслах, в акватории противоселевых сооружений и на самих сооружениях должно быть обеспечено соответствующими предохраняющими и спасательными средствами: лодками, настилами, перильными ограждениями, страховочными поясами, касками, спецобувью и другими приспособлениями.

2.5.20. Обследование селевого бассейна, восстановление и ремонт противоселевых сооружений разрешается выполнять только в светлое время суток. В исключительных случаях при аварийной ситуации эти работы могут выполняться в темное время суток с обязательным освещением места работ прожекторами.

2.5.21. Содержание откосов земляного полотна на скально-обвальных участках железных дорог осуществляется дистанциями пути при участии путеобследовательской станции по земляному полотну. Непосредственное выполнение работ по обследованию этих участков, удалению неустойчивых обломков скального грунта, укреплению скальных откосов возлагается на специализированные бригады обборщиков (верхолазов).

2.5.22. Обборщики назначаются из числа рабочих не моложе 18 лет, прошедших специальное медицинское освидетельствование и альпинистскую подготовку. Они обязаны проходить ежегодную переподготовку по утвержденной программе под руководством опытных инструкторов.

2.5.23. Работы по проверке откосов выемок и очистке их от неустойчивых обломков скального грунта разрешается вести только в светлое время суток при сухой погоде. В аварийных ситуациях в темное время место работ должно быть освещено прожекторами. На время производства работ руководитель должен выделить из числа монтеров пути лицо, на которое возлагается осуществление наблюдений за состоянием откосов выемок или склонов с целью своевременного предупреждения работающих в случае появления опасности.

2.5.24. В целях предотвращения обвалов и осыпей на действующий путь на дистанции пути должна быть разработана и утверждена начальником дистанции пути местная инструкция, включающая в себя меры по обеспечению безопасности при производстве скально-обвальных работ. При необходимости (перерывы в движении поездов, защита устройств СЦБ, связи и контактной сети) эта инструкция утверждается руководством отделения железной дороги или железной дороги.

2.6. Требования безопасности при работах на мостах, в тоннелях и других сооружениях

2.6.1. Искусственные сооружения должны иметь устройства, предназначенные для безопасного обслуживания самого сооружения и пути. К

таким устройствам относятся: на мостах - тротуары и убежища с перилами, мостовой настил, перила по верхнему поясу и лестницы с перилами по портальным рамам (для мостов с ездой понизу); у труб и конусов - лестницы (сходы) с перилами; в тоннелях - ниши и камеры. Ниши должны быть во всех тоннелях длиной более 50 м, а камеры в тоннелях - длиной более 300 м. Ниши и камеры располагаются с каждой стороны пути в шахматном порядке соответственно через 60 и 300 м. В тоннелях длиной от 50 до 100 м допускается устройство по одной нише с каждой стороны пути, а в тоннелях длиной от 300 до 400 м по одной камере в середине тоннеля.

2.6.2. Площадки-убежища с перилами должны быть на всех мостах длиной более 50 м, а на участках со скоростями движения пассажирских поездов более 140 км/ч и в северных условиях - на всех мостах длиной более 25 м.

На эксплуатируемых мостах в северных условиях и на участках обращения пассажирских поездов со скоростью более 140 км/ч допускается сохранить существующие расстояния между убежищами 50 м при условии разработки для каждого моста (руководствуясь настоящими Правилами) специальных мер техники безопасности, утверждаемых начальником дистанции пути.

Убежища необходимо располагать через 50 м (на участках со скоростями движения пассажирских поездов более 140 км/ч и в северных условиях через 25 м) с каждой стороны пути в шахматном порядке. На мостах длиной от 50 до 100 м (от 25 до 50 м на участках со скоростями движения пассажирских поездов более 140 км/ч и в северных условиях) допускается устраивать по одному убежищу с каждой стороны пути. На участках со скоростями движения пассажирских поездов более 140 км/ч вместо увеличения количества убежищ допускается устройство оповестительной сигнализации.

Мосты полной длиной более 25 м (в северных условиях - более 10 м), а также все мосты высотой более 3 м; мосты, расположенные в пределах станции и все путепроводы должны иметь двусторонние боковые тротуары с перилами. При их отсутствии на мостах высотой более 3 м они должны устраиваться в плановом порядке.

К северным условиям относятся районы со средней температурой воздуха наиболее холодной пятидневки года ниже -40 °С с обеспеченностью 0,98 по СНиП 2.01.01-82.

2.6.3. Работы по обследованию, осмотру, содержанию, ремонту и реконструкции искусственных сооружений на высоте более 2 м производятся с применением лестниц, люлек, подмостей, предохранительных поясов и других приспособлений, которые должны удовлетворять требованиям безопасности по СНиП III-4-80. Запрещается устраивать переходы между висячими люльками.

2.6.4. Производство работ одновременно в двух или более ярусах по одной вертикали разрешается только при наличии предохранительных полков или перекрытия между этими ярусами.

2.6.5. Ремонтные работы на мостах (кроме путевых) разрешается производить только в защитных касках.

2.6.6. Подача оборудования, деталей, материалов и инструмента массой

более 10 кг наверх и спуск их на землю должны производиться при помощи соответствующих специальных приспособлений (лебедок, транспортеров, канатов).

2.6.7. Проходы для рабочих, расположенные на уступах, откосах и косогорах с уклоном более 20°, необходимо оборудовать стремянками или лестницами с перилами.

2.6.8. Для обеспечения безопасного прохода работающих через канавы и траншеи должны устраиваться мостики шириной не менее 0,8 м с перилами высотой 1,0 м и бортовыми досками высотой 15 см.

2.6.9. Колодцы, шурфы, устья шахт и другие вертикальные выработки в рабочей зоне должны быть закрыты или ограждены специальными барьерами высотой не менее 1 м.

2.6.10. Перемещение подмостей и люлек в поперечном и продольном направлениях при ветре скоростью более 10 м/с не допускается. Подмости и люльки перед перемещением должны быть освобождены от людей, материалов, инструмента и других предметов.

2.6.11. Все охраняемые мосты, неохраняемые мосты по перечню, утвержденному руководством железных дорог, пешеходные мосты и тоннели, а также автодорожные путепроводы, расположенные в населенных пунктах, должны быть освещены в соответствии с установленными нормами.

2.6.12. На охраняемых мостах освещение устанавливается в соответствии с проектами. Большие мосты длиной более 300 м, как правило, должны быть обеспечены продольным электроснабжением.

2.6.13. Для оповещения о приближении поезда рабочих, занятых на работах по осмотру и содержанию искусственных сооружений без ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, должен устанавливаться сигнальный знак «С», а в необходимых случаях выдаваться предупреждения на поезда об особой бдительности. Мосты и тоннели по перечню, утвержденному начальником дороги, оборудуются оповестительной сигнализацией и заградительными светофорами.

2.6.14. Перед началом работ руководитель обязан указать каждому работнику, куда он должен складывать инструмент, материал и уходить при подходе поезда.

Стоять на тротуаре у перил моста вне площадки убежища во время прохода поезда запрещается.

2.6.15. На охраняемых мостах через реки шириной более 50 м или глубиной более 1,5 м должны постоянно находиться спасательные приспособления: спасательные круги, веревки, а на воде во время работы - всегда готовая к использованию лодка или катер.

2.6.16. При выполнении работ над водой на неохраняемых мостах через постоянные водотоки шириной более 50 м или глубиной более 1,5 м вблизи места работ должны находиться одна или несколько готовых к использованию спасательных лодок или катер со спасательными средствами.

2.6.17. В качестве смотровых приспособлений на мостах и путепроводах должны применяться: подвижные тележки, откидные платформы, подвесные подмости, люльки, специальные устройства и плавучие средства,

которые должны находиться в постоянной исправности. Смотровые приспособления по своей конструкции должны обеспечивать возможность осмотра сооружений также и в труднодоступных местах. Тип и число смотровых приспособлений зависят от характера сооружения и определяются проектом.

2.6.18. Для осмотра и содержания опорных частей и подферменных площадок мосты с опорами высотой более 3 м должны иметь ограждающие перила высотой 1,0 - 1,2 м по периметру подферменной площадки и лестницы для спуска с проезжей части моста.

При недостаточных размерах подферменных площадок для указанных целей в случае невозможности использования других средств должны устраиваться в верхней части опор смотровые приспособления - «балконы».

На эксплуатируемых мостах перила на подферменных площадках при высоте опор более 3 м и «балконы» должны устраиваться в плановом порядке.

2.6.19. У каждого конца моста, путепровода и трубы при высоте насыпи более 2 м должен быть один, а при необходимости два постоянных лестничных схода по откосам.

2.6.20. Состояние подмостей и люлек должно проверяться мастером или прорабом ежедневно до начала работ.

2.6.21. Навешивание крючьев и петель, монтаж подвесных подмостей необходимо поручать верхолазам, имеющим стаж работы не менее 1 года. Места для навески крючьев и петель должны определяются заблаговременно. Крючья и петли подвесных монтажных подмостей должны укрепляться на их элементах до их подъема.

2.6.22. Тросы для подъема и опускания должны пропускаться через надежно закрепленные блоки. Тросы во избежание повреждения не должны касаться элементов конструкции.

2.6.23. По окончании работ люльки необходимо опустить, рукоятки лебедки снять. В нерабочее время лебедка должна находиться в положении, исключающем возможность приведения ее в действие посторонними лицами.

2.6.24. Лебедки, служащие для подъема и опускания люлек, должны устанавливаться на самих люльках или на пролетном строении вне габарита приближения строений.

Прикреплять лебедки к пролетному строению следует хомутами или болтами.

2.6.25. Лебедки, устанавливаемые на земле, должны быть загружены балластом, вес которого должен превышать тяговое усилие лебедки не менее чем в 2 раза. Балласт необходимо закреплять на раме лебедки. Запрещается работать лебедкой с неисправными тормозами.

2.6.26. Работник, находящийся в подвесной люльке, должен применять предохранительный пояс со страховочным канатом, который должен прикрепляться к надежному элементу моста или конструкции сооружения.

2.6.27. Перед применением предохранительных поясов следует убедиться в их исправности. Пояса должны иметь паспорт, номер и дату очередного испытания.

2.6.28. Не допускается применять в качестве подмостей стремянки с уложенными на них досками, а также отдельные доски, уложенные на элементах пролетных строений и не скрепленные в щиты.

2.6.29. Настилы, проходы, лазы и стремянки должны быть ограждены прочными перилами высотой не менее 1 м, а в нижней части иметь бортовую доску высотой не менее 15 см. Доски настила должны быть прочно пришиты.

2.6.30. Проезжую часть мостов с ездой понизу необходимо осматривать и очищать с имеющихся смотровых приспособлений, а при их отсутствии - со специально закрепленного, имеющего перила дощатого настила, уложенного по связям и нижним поясам ферм.

2.6.31. Пролетные строения с ездой поверху надо осматривать и очищать:

- **внутри** - с закрепленного дощатого настила, уложенного на уголки связей,
- **снаружи** - со смотровых приспособлений, подвесных люлек или подмостей.

Осмотр и работы по содержанию высоких арочных мостов должны производиться со специальных смотровых устройств, сооружаемых по проекту в зависимости от конструкции моста. При их отсутствии допускается производить работы с подвесных люлек, подмостей и других приспособлений.

При осмотре и работе на мостах с ездой понизу, а также на высоких арочных мостах, на электрифицированных участках приближение к контактному и поддерживающему проводу с боков и снизу на расстояние менее 2 м, а сверху менее 3 м запрещается.

Производство работ в указанной зоне контактного и поддерживающего проводов разрешается только после снятия напряжения в контактной сети порядком, установленным в п. 2.7 настоящих Правил.

2.6.32. В местах производства работ настилы, проходы и стремянки должны очищаться от грязи, снега, льда и в зимнее время посыпаться песком.

Проходы и проезды в местах расположения лесов и подмостей должны закрываться и снабжаться предупредительными надписями.

2.6.33. Рабочие должны подниматься на подмости и на собранные металлические конструкции по стремянкам или специальным входным лестницам. Работать механизированным инструментом с приставных лестниц запрещается.

Подниматься или опускаться по раскосам и другим элементам конструкций допускается только работникам, имеющим допуск к верхолазным работам, с разрешения мастера или прораба.

2.6.34. Работающие с лакокрасочными материалами и летучими органическими растворителями должны строго выполнять правила личной гигиены и промсанитарии, знать безопасные методы ведения окрасочных работ, средства и меры защиты от токсичных веществ. При окраске пистолетами-распылителями запрещается применять краски, содержащие свинец и бензол. Применение этилированного бензина и бензола в качестве растворителя запрещается. Лакокрасочные материалы со свинцовыми пигмен-

тами необходимо наносить только кистью или валиком. Такие материалы допускаются к применению только в готовом виде, перетертые на олифе.

Насыпание, пересыпание, дробление и просеивание сухих красок допускается только в помещении, оборудованном механической вентиляцией для удаления пыли.

Окраску перхлорвиниловыми красками, имеющими высокую токсичность, следует производить только в изолирующих респираторах или пневмокостюмах.

2.6.35. При проведении окраски мостовых конструкций должны выполняться требования ГОСТ 12.3.035-84 и Санитарных правил при окрасочных работах с применением ручных краскораспылителей.

Запрещается направлять струю краски на провода и изоляторы контактной сети и воздушные линии продольного электроснабжения.

2.6.36. Работу по антисептированию деревянных мостов для защиты древесины от гниения необходимо выполнять в часы наименьшего солнечного облучения.

Помещение для приготовления антисептиков должно быть изолировано от других рабочих, служебных и жилых помещений и оборудовано приточно-вытяжной вентиляцией.

Для предохранения открытых участков кожи рабочие должны применять спецодежду и предохранительную пасту. По окончании работы необходимо вымыть открытые части тела теплой водой с мылом или принять теплый душ.

2.6.37. При одиночной замене мостовых брусьев со сдвижкой их в сторону от мостового полотна должны применяться приспособления, предохраняющие брусья от падения вниз.

При сплошной замене мостовых брусьев и при укладке безбалластного мостового полотна, выполняемых путеукладочными или консольными кранами, должны соблюдаться меры безопасности при работе с этим оборудованием.

2.6.38. Грузоподъемность винтовых или гидравлических домкратов, применяемых при подъемке пролетных строений, должна превышать вес поднимаемого пролетного строения не менее чем на 25%. При установке домкратов для предотвращения скольжения под подошву и на головку домкратов должны быть уложены типовые прокладки.

При подъемке или опускании пролетного строения одновременная работа домкратов допускается только на одной опоре. При этом обязательно должны выкладываться страховочные клетки, наращивание или разборку которых производят по мере подъема или опускания пролетного строения.

2.6.39. Работники, выполняющие полевые гидрометрические работы, обязаны уметь обращаться с плавучими и спасательными средствами.

При промерных работах должны использоваться исправные устойчивые плавучие средства (лодки, катера, суда, баржи), находящиеся в ведении руководителя работ. Управление самоходным судном может быть доверено только рулевым, имеющим право на его вождение. Каждое самоходное судно должно иметь: стационарные сигнальные фонари; звуковой сигнал,

слышимый на расстоянии не менее 1 км; флаг белого цвета для отмашки; два фонаря с белым и красным огнями.

2.6.40. Плавучие средства должны быть оснащены спасательным кругом, веревкой, ковшом или ведром, а также сумкой с медикаментами и перевязочными средствами. Все находящиеся на судне при волнении более 3 баллов должны быть в спасательных жилетах.

2.6.41. На реках со скоростью течения более 2,5 м/с промеры глубин разрешается выполнять только с судов и катеров; при скоростях течения 1,5 - 2,5 м/с - с понтонов и лодок, перемещаемых по тросу; на реках со скоростью течения до 1,5 м/с промеры глубин можно выполнять с гребных лодок. При работах на реках со скоростью течения более 1,5 м/с носовая часть лодок должна быть наглухо закрыта. Большие катера и понтоны должны быть оборудованы перилами. Запрещается плавание и производство работ на лодках и понтонах при ветре свыше 5 м/с или волнении более 3 баллов, на речных катерах - при ветре свыше 7,5 м/с или волнении более 4 баллов, а также при тумане, ледоходе и шуге.

2.6.42. Промерные работы со льда разрешается производить при его толщине не менее 10 см без полыней. При недостаточной прочности льда, т.е. при его толщине менее 10 см, работы можно вести только с настила из досок. Группа, выполняющая работы на льду, обеспечивается веревкой и прочными шестами. Все лунки и проруби диаметром более 20 см должны быть ограждены вешками.

2.6.43. При выполнении всех работ на искусственных сооружениях, помимо данного раздела, необходимо руководствоваться также соответствующими положениями других разделов настоящих Правил и требованиями безопасности технологических процессов.

2.6.44. Перед началом производства работ в тоннелях руководитель работ должен убедиться:

- в выдаче предупреждений машинистам локомотивов об особой бдительности при приближении к тоннелям и о более частой подаче оповестительных сигналов;
- в исправности освещения;
- в исправности автоматической светозвуковой сигнализации, а при отсутствии или неисправности ее выставить необходимое количество сигналистов в тоннеле и за порталами с обеих сторон на расстоянии не менее 1 км от портала для наблюдения за подходящими поездами и своевременного оповещения работающих о приближении поездов;
- указать каждому работнику нишу, в которой он должен укрыться при подходе поезда.

2.6.45. Пребывание в тоннеле разрешается только лицам, занятым осмотром, производством обследовательских или ремонтных работ.

Руководитель работ обязан следить, чтобы во время производства обследовательских или ремонтных работ в тоннеле не было посторонних лиц, а материалы и инструмент находились в устойчивом положение с соблюдением габарита подвижного состава. Ниши, предназначенные для

укрытия работающих, и подходы к ним должны быть свободными. Складирование материалов и инструмента в тоннеле около стен допускается только на время производства работ.

2.6.46. Работы в тоннелях по осмотру и обмеру обделки, удалению слабых камней, расшивке швов, нанесению набрызга-бетона, перекладке деформированных частей обделки, замене рельсов, шпал, очистке дренажных лотков допускаются при освещенности на своде тоннеля не менее 50 лк, а погрузочно-разгрузочные работы - не менее 20 лк на уровне поверхности балласта по горизонтальной плоскости.

На стене тоннеля и в нишах камер при наличии постоянной электросети должны быть установлены штепсельные розетки для подключения понижающих переносных трансформаторов, питающих переносные светильники.

2.6.47. Электрические светильники общего и рабочего освещения тоннеля должны быть пыле- и влагонепроницаемыми, легко очищаемыми, а их конструкция должна обеспечивать защиту глаз работников локомотивных бригад и тоннельных рабочих от прямого света.

2.6.48. При текущем осмотре и проходе по тоннелю необходимо иметь переносные индивидуальные фонари независимо от наличия постоянного электроосвещения.

2.6.49. Наблюдение за исправностью электроосвещения в тоннеле должен осуществлять тоннельный мастер, а в местах производства работ - руководитель работ.

2.6.50. Рабочие, находящиеся в тоннеле и на предпортальном участке, должны заблаговременно оповещаться о приближении поезда специально устроенной автоматической светозвуковой сигнализацией.

При отсутствии указанной сигнализации или ее неисправности руководитель работ выставляет с обеих сторон (за порталами тоннеля не ближе чем за 1 км от места работы) сигналистов, связанных с руководителем работ телефонной связью. Телефонная связь руководителя работ с сигналистами может заменяться таким числом промежуточных сигналистов, снабженных сигнальными духовыми рожками, при котором надежно обеспечивается оповещение о приближении поезда.

При работах в тоннелях длиной более 100 м для получения извещения об отправлении поездов руководитель работ должен иметь телефонную связь с ближайшими станциями или поездным диспетчером.

2.6.51. На предпортальных участках, где крутые откосы выемок, подпорные стены и другие устройства не позволяют разместиться рабочим сбоку от рельсовой колеи, место работ должно ограждаться сигналами остановки с выдачей предупреждений на поезда.

2.6.52. Перед проходом поезда по тоннелю рабочие должны укрыться в нишах.

2.6.53. Для улучшения видимости камеры и ниши (по периметру) должны быть окрашены в белый цвет или обрамлены плитками белого цвета. На стенках тоннеля стрелками должны указываться направления к ближайшим камерам и нишам.

2.6.54. Для производства работ на одном из путей двухпутного тоннеля

перед проходом поезда по соседнему пути руководитель работ должен дать сигнал об их прекращении, подать команду об уборке инструмента и укрытии в нишах, указанных заранее каждому рабочему.

В случае закрытия одного из путей двухпутного тоннеля рабочие, находящиеся на действующем пути, перед проходом поезда могут становиться в один ряд у стены со стороны недействующего пути или укрыться в нишах.

2.6.55. После прохода поезда руководитель работ, убедившись, что видимость в тоннеле восстановилась, разрешает рабочим выйти из ниш и приступить к работам.

2.6.56. При поступлении сведений об отключении вентиляции из-за неисправности ее уже в процессе выполнения работ, при задержке состава в тоннеле, при визуально определяемой стойкой задымленности тоннеля руководитель работ должен дать указание о немедленном применении противогазов, которыми рабочие заранее обеспечиваются до начала работ в тоннеле, организации контрольных замеров, срочных ремонтных работ вентиляции.

2.6.57. В тоннелях длиной более 500 м, а также во всех плохо проветриваемых тоннелях (при подозрении на застой в нем загрязненного воздуха) периодически отбираются контрольные пробы воздуха с целью определения в его составе концентрации содержания продуктов неполного сгорания топлива (окислы азота, окись углерода, сернистый ангидрид). Периодичность и места отбора проб определяют органы санитарного надзора. Дистанции пути, обслуживающие тоннели, должны быть обеспечены пробоотборниками и индикаторными трубками для обеспечения экспресс-анализа. При поступлении от работающих в тоннеле жалоб на признаки отравления (головная боль, раздражение дыхательных органов и другие признаки недомогания), а также при подозрении на возможность загрязнения тоннеля природными газами руководитель работ должен принять срочные меры к организации выхода рабочих в противогазах из тоннеля, первой помощи пострадавшим и проведения контрольных химических исследований.

В зависимости от результатов анализа по согласованию с центрами СЭН корректируется режим и распорядок работы людей в тоннеле.

2.6.58. Двигатели внутреннего сгорания мощностью свыше 4,4 кВт, применяемые при ремонтных работах, должны устанавливаться вне тоннеля. Использование этилированного бензина для двигателей, работающих в тоннелях, запрещается. Двигатели, устанавливаемые в тоннеле, должны быть оборудованы нейтрализаторами выхлопных газов.

2.6.59. При всех видах ремонта пути в тоннеле, не требующих снятия напряжения с контактной сети в период его проведения, следует использовать электровозную тягу для транспортировки несамоходных путевых машин.

2.6.60. При составлении технологических схем ремонта пути в тоннеле при снятом напряжении необходимо отдавать предпочтение самоходным машинам, исключающим дополнительное применение тепловозной тяги. Для каждого тоннельного участка на основании проверки уровня загрязненности воздушной среды в тоннеле и с учетом графика движения поездов должны быть разработаны и утверждены руководителем железной дороги режимы путевых работ в тоннелях.

2.6.61. Численность монтеров пути, находящихся в тоннеле при пропуске машин, должно быть регламентировано технологическим процессом.

Бригады монтеров пути, работающие в тоннеле, при пропуске путевых машин, а также машинисты и их помощники в ходе этих работ должны быть обеспечены противогазами с аэрозольными фильтрами.

Все вспомогательные и заключительные работы должны проводиться не ранее чем через 30 мин. после выхода последней машины из тоннеля.

2.6.62. При паро- или тепловозной тяге в тоннелях длиной более 1 км, а также в случае недостаточного естественного проветривания во всех тоннелях независимо от длины и вида тяги необходимо устраивать в плановом порядке искусственную вентиляцию по специальному проекту.

2.6.63. При выполнении ремонтных работ вентиляционные системы, оборудованные в тоннелях, должны работать в технологическом режиме согласно паспортным данным на вентиляционную систему.

2.6.64. За исправной работой вентиляционных систем тоннеля должен быть установлен постоянный контроль. Периодичность и порядок контроля за содержанием в воздухе тоннеля вредных веществ должны быть согласованы с центрами СЭН.

2.6.65. Работники, обслуживающие тоннели, должны знать правила пользования противогазами и ухода за ними.

2.6.66. К руководству работами, связанными с перекладкой тоннельной обделки и обратных сводов, с проходкой штолен и вентиляционных шахт, допускаются только лица, имеющие право на производство горных работ.

2.6.67. Все крепления (временные и постоянные), устанавливаемые в тоннелях, должны удовлетворять требованиям габаритов приближения строений, а также других условий обеспечения безопасности движения поездов.

2.6.68. Взрывные работы в тоннелях должны производиться по Единым правилам безопасности при взрывных работах и по специально разработанным проектам, согласованным с горнотехнической инспекцией.

2.6.69. Перед производством сварочных работ с лесов или подмостей необходимо принять меры против загорания деревянных элементов и попадания брызг расплавленного металла на людей.

2.6.70. Электросварщики, производящие работы и находящиеся на свариваемых конструкциях, должны быть обеспечены типовыми резиновыми диэлектрическими ковриками для защиты от поражения электрическим током.

2.7. Требования безопасности при работах на электрифицированных участках

2.7.1. При содержании и ремонте пути и сооружений на электрифицированных участках железных дорог должны выполняться Правила электробезопасности для работников железнодорожного транспорта на электрифицированных железных дорогах.

2.7.2. Все работы на электрифицированных участках руководитель

должен организовать так, чтобы исключалась возможность приближения людей и используемых ими ручных инструментов к находящимся под напряжением и неогражденным проводам или частям контактной сети и воздушных линий (ВЛ) на расстояние ближе 2 м, а также прикосновение к электрооборудованию как непосредственно, так и через какие-либо предметы.

Руководитель работ обязан обеспечить соблюдение безопасных приемов, особенно при работах с длинными предметами.

2.7.3. При необходимости приближения по условиям производства работ (выполнение путевых работ, ремонт, покраска и осмотр искусственных сооружений, проверка габарита приближения строений, вырубка деревьев и т.п.) к находящимся под напряжением и неогражденным частям контактной сети, волноводов и ВЛ на расстояние ближе 2 м, с контактной сети, ВЛ и связанных с ними устройств должно быть снято напряжение и установлено заземление на весь период работ. Для этого руководитель работ должен дать письменную заявку в адрес руководителя дистанции электроснабжения о необходимости обеспечения производства работ вблизи устройств контактной сети и ВЛ с указанием точного места, начала, продолжительности и содержания работ, а также сообщить об этом начальникам соответствующих районов контактной сети и районов электроснабжения.

Заявка подается не менее чем за одни сутки до начала работ. Приступать к работам разрешается только после получения руководителем путевых работ от представителя района контактной сети (электроснабжения) письменного разрешения, форма которого приведена в приложении 4 (не приводится).

Все работы в части обеспечения электробезопасности работающих, кроме надзора за электроустановками путевых машин и механизмов, производятся под наблюдением представителя района контактной сети (электроснабжения), указания которого по вопросам электробезопасности являются обязательными для руководителя работ.

2.7.4. По окончании работ руководитель обязан убедиться в том, что люди выведены в безопасную зону, механизмы сняты, рельсовый путь исправен, путевые машины приведены в транспортное положение. После этого руководитель путевых работ отмечает время их окончания на письменном уведомлении (форма приведена в приложении 4 к настоящим Правилам), находящегося у представителя района контактной сети (электроснабжения).

2.7.5. Запрещается прикасаться к оборванным проводам контактной сети, волноводам, ВЛ и находящимся на них посторонним предметам независимо от того, касаются они или не касаются земли или заземленных конструкций и подходить к ним на расстояние ближе 8 м. Участок должен быть огражден и находиться под надзором работника, выделенного руководителем работ, для исключения попадания в опасную зону людей. Об обнаружении оборванного провода необходимо сообщить энергодиспетчеру.

2.7.6. При производстве путевых работ на электрифицированных участках запрещается нарушать цепь протекания по рельсам тягового тока.

При разгонке зазоров и других работах с разрывом рельсовой колеи в местах разрывов должны быть предварительно поставлены и надежно закреплены струбцинами к подошве рельсов временные перемычки из медного провода сечением не менее 50 кв. мм при переменном токе и не менее 120 кв. мм при постоянном токе, позволяющие раздвинуть рельсы в стыке на величину до 200 мм.

Заменять рельсы, от которых требуется отсоединить отсасывающие фидеры, разрешается только в присутствии и под наблюдением представителя дистанции электроснабжения. При этом отсоединение от рельса отсасывающего фидера запрещается производить до полного соединения его с уже закрепленным обходным проводом или другим путевым рельсом той же рельсовой нитки.

Все соединения и отсоединения отсасывающего фидера производит работник дистанции электроснабжения.

Запрещается отключать от рельса хотя бы одну перемычку дроссель-трансформатора без предварительного соединения обоих рельсов со средней точкой дроссель-трансформатора соседней рельсовой цепи, а также отключать среднюю точку путевого дросселя.

Отключение и присоединение к рельсу перемычек дроссель-трансформаторов во всех случаях осуществляются электромехаником СЦБ, а дроссель-трансформаторов, установленных для подключения отсасывающих фидеров, - работниками дистанции электроснабжения.

Смена рельсов, к которым подсоединены устройства СЦБ (дроссель-трансформаторы, путевые коробки, кабельные вставки, рельсовые педали), производится в присутствии электромеханика СЦБ.

Перед сменой рельса в изолирующем стыке должна быть уложена и закреплена поперечная перемычка на остающихся в пути рельсах с той стороны изолирующего стыка, с которой расположен заменяемый рельс, и с той же стороны средний вывод путевого дросселя необходимо соединить временной перемычкой с рельсом, не подлежащим замене. Схема установки временных перемычек при смене рельса в изолирующем стыке приведена на рис. 1 приложения 4 к настоящим Правилам.

2.7.7. При одиночной смене рельсов на электрифицированных участках одновременная смена рельсов на обеих рельсовых нитях запрещается.

Перед сменой рельса на звеньях, соседних заменяемому, должны укладываться и плотно закрепляться к подошве рельсов с помощью струбцин две поперечные перемычки из медного провода сечением не менее 120 кв. мм при постоянном токе и не менее 50 кв. мм при переменном токе. Схема установки временных поперечных перемычек при смене рельса приведена на рис. 2 приложения 4 к настоящим Правилам.

2.7.8. На электрифицированных участках постоянного и переменного тока отсоединение от рельсов, а также восстановление ранее снятого или случайно нарушенного заземления опор контактной сети или других сооружений, заземленных на рельс при наличии напряжения в контактной сети, запрещается.

При обнаружении и необходимости замены остродефектного рельса, к

которому подключена отсасывающая линия или другое рабочее заземление, руководитель путевых работ должен сообщить об этом дежурному по станции поездному диспетчеру, энергодиспетчеру или в район контактной сети с целью вызова на место работ представителя дистанции электроснабжения, а если к этому рельсу подключен дроссельный трансформатор или косой тяговый джемпер и отсутствует подключение рабочего заземления, то следует вызвать на место работ электромеханика СЦБ.

Если при смене одиночного рельса необходимо снять закрепленное на нем заземление опоры контактной сети или других сооружений, заземленных на рельс, то необходимо предварительно надежно соединить дублирующей перемычкой из медного провода сечением не менее 50 кв. мм или сталемедного, сталеаллюминиевого провода сечением не менее 70 кв. мм заземление опоры с остающимся в пути рельсом той же нити. Схема установки дублирующей и временных поперечных перемычек приведена на рис. 3 приложения 4 к настоящим Правилам.

Снятие дублирующей перемычки разрешается только после смены рельса, сболчивания его в стыках и закрепления заземления опоры на замененном рельсе.

Отключение и присоединение к рельсам рабочих заземлений (заземлений постов секционирования, трансформаторов) в связи с производством путевых работ должны производиться только работником дистанции электроснабжения. Провода рабочих заземлений в местах их присоединения к рельсу обозначаются предостерегающими знаками - зигзагообразная стрела красного цвета. Кроме того, с внешней стороны головки рельса в месте подключения к нему рабочего заземления или перемычки от дроссельного трансформатора, к которому подключено рабочее заземление работниками путевого хозяйства, должна быть нанесена полоса красной краской на всю высоту головки рельса длиной не менее 20 см.

2.7.9. На электрифицированных участках переменного тока находящиеся внутри рельсовой колеи длинномерные рельсовые плети или рельсы, сболченные в плети длиной 400 м и более, должны быть заземлены, для чего обе накоротко замкнутые в средней точке рельсовые плети присоединяются к одному из путевых рельсов поперечной перемычкой из медного провода сечением не менее 50 кв. мм. Следующая пара плетей заземляется таким же порядком, но уже к рельсу другой нити.

Если рельсовые плети расположены на концах шпал или в междупутье, то они заземляются присоединением их к средней точке к близлежащему путевому рельсу. Схема заземления рельсовых путей, расположенных внутри рельсовой колеи и на концах шпал, приведена на рис. 4 приложения 4 к настоящим Правилам.

Концы соседних плетей должны располагаться так, чтобы исключалась возможность их соприкосновения.

2.7.10. При сплошной смене рельсов на электрифицированных участках постоянного и переменного тока напряжение с контактной сети должно быть снято, и контактная сеть заземлена установленным порядком.

Путевые рельсы в местах установки заземляющих штанг замыкаются

между собой поперечными перемычками из медного провода, устанавливаемыми и снимаемыми работниками пути под руководством представителя дистанции электроснабжения.

2.7.11. При производстве работ на пути с применением путеукладчиков, рельсоукладчиков при смене рельсов, выправочно-подбивочно-отделочных машин, щебнеочистительных машин, стреловых кранов, электробалластеров при подъемке пути на электрифицированных участках постоянного и переменного тока напряжение с контактной сети должно быть снято на весь период работ и контактная сеть на месте работ заземлена. Для заземления путеукладочного крана параллельно изоляторам одной лыжи отбойника должен быть установлен искровой промежуток с пробивным напряжением 1200 В.

В помощь представителю дистанции электроснабжения для переноски штанг, присоединения и отсоединения их от рельсов и для других подсобных работ должны выделяться работники подразделения, выполняющего путевые работы. Для этих целей выделяются монтеры пути, которые перед работой проходят целевой инструктаж на рабочем месте в объеме 1 группы по электробезопасности. Заземляющие штанги доставляются на место работ и уносятся после их окончания работниками пути. Запрещается работникам путевого хозяйства снимать заземляющую штангу с контактного провода или отключать башмак от рельса у завешенной заземляющей штанги.

2.7.12. Путеукладчики должны быть оборудованы двумя изолированными лыжами-отбойниками, обеспечивающими защиту от полного рабочего напряжения контактной сети.

Лыжи-отбойники должны быть изготовлены и установлены на кране в соответствии с утвержденным проектом.

2.7.13. Следование укладочного крана к месту работ и обратно допускается только в транспортном положении при полностью опущенной ферме. При этом высота верхней плоскости лыжи от уровня головки рельса должна составлять 5473 мм (1 положение) для постоянного тока и 5623 мм для переменного тока.

2.7.14. В рабочем положении укладочного крана лыжи-отбойники, имеющие медные вставки, не должны касаться контактного провода. Разрешается в рабочем положении крана касание контактного провода и его отжатие до 300 мм лыжами-отбойниками, имеющими металлокерамические или угольные вставки.

Перед началом работы укладочного крана руководитель путевых работ обязан получить от представителя дистанции электроснабжения (района контактной сети) выписку о фактической высоте подвески контактного провода над уровнем головки рельса и справку о возможности подъема контактного провода на величину до 300 мм и передать эти документы машинистам укладочного и разборочного кранов для руководства при определении высоты подъема фермы.

Допускаемая высота подъема фермы укладочного крана в зависимости от фактической высоты подвески контактного провода и условия его дополнительного подъема лыжей-отбойником крана на 300 мм приведены в табл.

1 и 2 приложения 5 к настоящим Правилам (не приводится) в соответствии с инструкцией по эксплуатации путеукладочного крана УК 25/9.

Если по условиям подвески допускается подъем контактного провода на величину менее 300 мм, тогда высота подъема фермы укладочного крана должна быть не более суммы фактической высоты подвески и допускаемой величины дополнительного подъема контактного провода

2.7.15. По окончании работ укладочный кран должен быть приведен в транспортное положение и работники должны быть удалены на расстояние не менее 2 м от контактного провода.

Руководитель работ должен проверить правильность приведения укладочного крана в транспортное положение и убедиться в том, что люди находятся на безопасном расстоянии от контактного провода. После этого сделать отметку на копии письменного разрешения, выданной ему работником дистанции электроснабжения (района контактной сети), о времени окончания работ. После указанной отметки приближение к контактному проводу и другим частям контактной сети, которые могут оказаться под напряжением, на расстояние менее 2 м категорически запрещается.

2.7.16. При работе машин тяжелого типа на электрифицированных участках без снятия напряжения с контактной сети необходимо заземления опор контактной сети и других устройств отвести за пределы габарита машин в рабочем состоянии без нарушения их целости. Отвод заземлений производится исполнителем работ под наблюдением представителя района контактной сети.

2.7.17. При выполнении работ с применением машин тяжелого типа на путях, смежных с электрифицированными, руководитель работ обязан следить, чтобы ни одна часть машины или груз не приближались на расстояние менее чем 2 м к находящимся под напряжением проводам или частям контактной сети.

2.7.18. Смена стрелочных переводов с применением специальных машин или грузовых дрезин, имеющих перемещение стрелы только в горизонтальной плоскости или ограниченный подъем стрелы в пределах габарита подвижного состава по высоте <...>300 мм над уровнем верха головки рельса, может производиться без снятия напряжения с контактной сети при высоте подвески контактного провода не ниже 5750 мм над уровнем верха головки рельса.

2.7.19. Для пропуска обратного тягового тока и обеспечения безопасности при смене одного из крайних (входного или выходного, пути примыкания) стрелочных переводов на станциях однопутного или двухпутного электрифицированного участка перед разборкой стрелочного перевода работниками пути должна быть установлена временная продольная перемычка параллельно разрыву рельсового пути (рис. 5 «а» приложения 4 к настоящим Правилам) из медного провода сечением не менее 100 кв. мм на участках переменного тока и не менее 240 кв. мм на участках постоянного тока. Вместо указанной перемычки можно использовать рельсы типа Р38, Р43, Р50, Р65, скрепленные типовыми наладками, соединенные с оставшимися в пути рельсами перемычками указанного выше сечения (рис. 5 «б»

приложения 4 к настоящим Правилам). Вместо накладок могут применяться соединители того же сечения, что и временная перемычка.

Перемычки надежно закрепляются к подошвам рельсов ремонтируемого пути струбцинами или крюковыми болтами.

2.7.20. Заземляющие проводники опор контактной сети вначале присоединяются к временной продольной перемычке (рельсу), а затем отсоединяются от сменяемых рельсов. После сболчивания всех рельсовых стыков стрелочного перевода заземляющие проводники присоединяются к вновь уложенным рельсам и только после этого отсоединяются от временной перемычки и снимаются. Работа выполняется работниками пути под наблюдением представителя участка электроснабжения.

2.7.21. При смене стрелочных переводов на тупиковых электрифицированных путях (к пассажирским платформам, погрузочно-разгрузочных путях) следует снять напряжение или установить продольную перемычку и выполнять работы без снятия напряжения. При этом заземлять контактную сеть не требуется. При смене остальных стрелочных переводов (кроме крайних и тупиковых) без снятия напряжения установка временной продольной перемычки не требуется.

2.7.22. Замена стрелочных переводов с применением путеукладочных и стреловых кранов производится со снятием напряжения, а замена стрелок с изменением марки крестовины по индивидуальному проекту. В этих случаях наряду с разработкой технологии работ определяются меры безопасности, в том числе выдача предупреждений на поезда. Перед началом работ руководитель работы должен провести инструктаж, назначить ответственных лиц за соблюдение правил техники безопасности. Целевой инструктаж по электробезопасности проводит представитель участка электроснабжения с регистрацией в журнале участка, околотка или ПМС. Его указания в части электробезопасности, снятия и установки заземляющих и других обустройств являются обязательными для работников пути.

2.8. Требования безопасности при очистке железнодорожных путей и стрелочных переводов от снега

2.8.1. При подготовке к зиме территории станций и перегоны должны быть подготовлены к работе снегоочистителей и снегоуборочных машин: материалы верхнего строения убраны и уложены в определенные места, которые при необходимости должны быть ограждены, высокая трава и бурьян должны быть скошены, на стрелочных переводах установлены таблички с номером стрелочного перевода или нанесен номер стрелочного перевода на приводе, а путевые коробки, бутлеги и другие устройства следует обозначить соответствующими знаками. Необходимо произвести пробные поездки снегоочистителей в рабочем состоянии, в ходе которых определить опасные места, особенно пассажирские платформы, места скопления людей и другие препятствия, где в целях предотвращения травм пассажиров запрещается открывать крылья и необходимо ограничить скорость движения снегоочистителя в рабочем состоянии. На основе пробных поездок

должно быть определено время работы снегоочистителя на перегоне для его установления в графике движения поездов.

2.8.2. Для каждой станции, оборудованной электрической централизацией стрелочных переводов, должна быть разработана и утверждена в установленном порядке местная инструкция по охране труда при очистке стрелочных переводов, в которой должны быть установлены:

- порядок оповещения монтеров пути, выполняющих работу по очистке централизованных стрелок, о приеме, отправлении поездов, маневровых передвижениях;
- порядок оповещения локомотивных и составительских бригад о местах, где выполняются работы по очистке стрелок;
- порядок записи руководителя работ о месте и времени производства путевых работ на станции в Журнале осмотра путей стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети.

В случаях, когда в распоряжение начальника станции для очистки стрелочных переводов от снега дорожный мастер выделяет монтеров пути без бригадира пути, работой руководит работник станции, должность которого указана в местной инструкции или в приказе по станции. Он же несет ответственность за безопасность работ.

2.8.3. Очисткой стрелок от снега могут руководить: дорожный мастер, бригадир пути, специально обученные монтеры пути не ниже 3 разряда дистанций пути и ПМС, а также работники других предприятий железных дорог, направленные на борьбу со снегом и прошедших медицинское освидетельствование и оформленные приказом по дистанции пути в установленном порядке.

Руководители работ по очистке стрелок являются ответственными за обеспечение безопасности работников. Они не должны принимать непосредственное участие в работе по очистке путей и стрелок от снега

2.8.4. Руководители предприятий железной дороги, за которыми закреплена очистка стрелок, стрелочных горловин и других районов станции, совместно с начальником дистанции пути и станции обязаны:

- провести обучение старших групп обязанностям сигналиста, возложить на них ответственность за обеспечение безопасности работающих под их руководством;
- ознакомить каждого работника, привлекаемого на борьбу со снегом, с особенностями станции, расположением стрелочных переводов, их нумерацией;
- провести с каждым работником, привлекаемым на борьбу со снегом, инструктаж по охране труда.

2.8.5. Для очистки от снега путей и стрелок к руководителю этих работ допускается прикреплять группы рабочих:

- на однопутных участках и станционных путях - не более 15 человек;
- на двухпутных участках - не более 20 человек;
- на стрелках - не более 6 человек.

На раздельных пунктах, где нет постоянной маневровой работы, разрешается выполнять работы на стрелочных переводах одному монтеру

пути не ниже 3-го разряда. Перечень таких раздельных пунктов, порядок оповещения монтера пути о приближении поездов и дополнительные меры безопасности устанавливаются начальником отделения железной дороги (при отсутствии отделений - главным инженером железной дороги), начальником станции, за которым закреплены эти раздельные пункты, по согласованию с техническим инспектором труда профсоюза.

2.8.6. Монтеры пути, работающие первую зиму, к самостоятельной работе по очистке централизованных стрелочных переводов не допускаются. Они должны быть обучены особенностям работы в зимних условиях, работать только в группе, и закреплены за опытными монтерами пути.

2.8.7. Перед началом очистки на централизованных стрелочных переводах старший группы или монтер пути, работающий в одно лицо, должен оградить место работы днем красным сигналом, ночью и в дневное время при тумане, метели и других неблагоприятных условиях, ухудшающих видимость, - ручным фонарем с красными огнями.

На стрелочном переводе между отведенным остряком и рамным рельсом, а также на крестовинах с подвижным сердечником между сердечником и усовиком против тяг электропривода должен закладываться деревянный вкладыш.

2.8.8. Сбор рабочих, привлекаемых на борьбу со снегом, следует производить в пунктах, не связанных с пересечением железнодорожных путей.

2.8.9. Проход к месту очистки путей от снега на перегоне и возвращение обратно должны происходить в стороне от железнодорожного пути или по обочине.

В условиях сильных заносов, когда проход в стороне от пути и по обочине невозможен, допускается проход по пути с соблюдением требований п. 2.1.3 настоящих Правил.

2.8.10. Работы по очистке централизованных стрелочных переводов от снега должны производиться в перерывах между движением поездов и маневровых составов. Работы на стрелках, расположенных на горочных и сортировочных путях, должны производиться только во время перерывов в маневровой работе и роспуске вагонов или с закрытием пути после согласования с дежурным по горке.

Во всех случаях производства работ на стрелочных переводах руководитель работ должен сделать соответствующую запись в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети с указанием места и времени производства работ.

2.8.11. Руководитель работ, старший группы или самостоятельно работающий монтер пути должен:

- лично или по телефону согласовать план работы с дежурным по станции (горке, маневровому району);
- контролировать своевременное оповещение монтеров пути о приеме, отправлении, проследовании поездов и предстоящих маневровых передвижениях.

2.8.12. Работы на стрелочных переводах, оборудованных устройствами пневматической обдувки должна производиться двумя монтерами пути.

Один монтер пути должен работать непосредственно со шлангом. Другой монтер пути должен выполнять обязанности наблюдающего (сигналиста). Он должен находиться у крана присоединения шланга к воздухоразборной колонке, следить за передвижением подвижного состава и быть готовым в любой момент прекратить подачу сжатого воздуха, сигнализировать работающему со шлангом о приближении подвижного состава (в том числе по соседнему пути) и вместе с ним убрать шланг в междупутье.

При пересечении нескольких путей шланг следует прокладывать под рельсами в шпальных ящиках, заблаговременно очищенных от снега и балласта.

2.8.13. При работе на стрелочных переводах, оборудованных устройствами электрообогрева, включение и отключение обогрева соответствующей группы стрелок могут осуществляться дистанционно дежурным по станции или непосредственно на месте из шкафа управления работниками дистанции пути или другими работниками в соответствии с Техническими указаниями по обслуживанию устройств электрообогрева для очистки стрелочных переводов от снега с учетом местных условий.

Запрещается при включенном электрообогреве производить какие-либо работы на стрелочном переводе, кроме ручной очистки с помощью неметаллического инструмента и шланговой обдувки.

2.8.14. Очистка путей от снега и его уборка на перегонах и станциях должны производиться, как правило, снегоочистителями и снегоуборочными машинами. В местах, где невозможна работа машин или при их отсутствии, допускается очистка путей от снега и его уборка вручную с соблюдением следующих требований безопасности:

При очистке пути траншеями или разделке снеговых откосов после очистки снегоочистителями в откосах должны быть сделаны ниши на расстоянии 20 - 25 м одна от другой с расположением их в шахматном порядке для возможности размещения в них рабочих при пропуске поездов.

Размеры ниши должны определяться в каждом отдельном случае количеством работающих, с учетом их расположения в нише не ближе 2 м от крайнего рельса, но быть глубиной не менее 0,75 м и шириной не менее 2 м.

При очистке пути от снега в выемках следует принимать меры, необходимые для предотвращения снежного обвала.

При очистке станционных путей и стрелок необходимо складывать снег в валы, в которых должны быть сделаны разрывы (шириной по 1 м не реже чем через 9 м), или в кучи с такими же разрывами для удобства работы и прохода.

2.8.15. Работа по очистке и уборке горочных и подгорочных путей от снега может производиться лишь в периоды, когда эти пути закрыты.

2.8.16. Хозяйственные поезда для вывозки снега за пределы станции формируются из 10 - 15 платформ и вагоном для работников, следующих к месту выгрузки и обратно, а также для их обогрева.

Погрузка снега на платформы поезда и его выгрузка должны производиться только при полной остановке состава. При передвижениях поезда по фронту работ работники могут находиться на платформе не ближе 1,0 м от бортов.

2.8.17. В периоды сильных морозов на местах массовых работ по очистке пути и стрелок от снега должны находиться медицинские работники для профилактики и оказания помощи при обморожении.

2.9. Требования безопасности при производстве погрузочно-разгрузочных работ на железнодорожных путях

2.9.1. Погрузка и выгрузка материалов верхнего строения пути должны производиться в соответствии с ГОСТ 12.3.009-76, ГОСТ 12.3.020-80.

2.9.2. Грузоподъемные краны и устройства должны содержаться и эксплуатироваться в соответствии с Правилами устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов (машин).

Краны допускаются к работе при наличии отметки в паспорте о прохождении освидетельствования и испытания.

2.9.3. Перед началом работы краны и грузозахватные приспособления должны тщательно осматриваться.

2.9.4. Работа крана должна вестись под руководством дорожного мастера или бригадира пути, назначенного приказом по предприятию ответственным за безопасное производство работ кранами.

2.9.5. За кранами и другими подъемными механизмами должны быть закреплены стропальщики (такелажники), прошедшие обучение, сдавшие экзамен в квалификационной комиссии и получившие соответствующее удостоверение.

2.9.6. В темное время суток погрузка и выгрузка материалов верхнего строения пути разрешаются при обеспечении освещенности на рабочих местах в соответствии с Нормами искусственного освещения объектов железнодорожного транспорта.

2.9.7. Перед началом подъема груза должна быть проверена надежность его зацепления. Захват рельсов должен осуществляться не менее чем в двух местах.

По окончании погрузки, выгрузки или при перерыве в работе оставлять груз в подвешенном состоянии запрещается.

2.9.8. При подъеме масса груза не должна превышать грузоподъемности крана. Допускается одновременная работа двумя кранами с одинаковым режимом под руководством одного лица, ответственного за безопасность работ по перемещению грузов кранами. Работа двумя кранами должна выполняться по наряду-допуску.

2.9.9. Горизонтальное перемещение груза кранами должно производиться на высоте не менее 0,5 м от всех встречающихся на пути предметов. Перемещение груза над людьми запрещается.

2.9.10. Выгрузка и погрузка рельсов, стрелок, крестовин должны производиться с применением механизмов и приспособлений.

Разрешается применение групповой траверсы для захвата одновременно нескольких рельсов.

Выгрузка и погрузка рельсов вручную запрещается.

В исключительных (аварийных) случаях допускается выгрузка одиноч-

ных рельсов из платформ на сторону вручную с применением не менее двух слег из здоровых (без износа) деревянных шпал или рельсовых рубок из расчета не менее двух на 4-осную платформу.

2.9.11. Строповка рельсов при выгрузке и погрузке должна производиться с помощью рельсовых захватов, оборудованных замками против саморасцепа.

2.9.12. Подъем груза после зацепки производится на высоту 200 - 300 мм, после чего, убедившись в надежности зацепки, производится дальнейший подъем и перемещение груза.

2.9.13. При строповке пакета рельсов с помощью троса груз застроповывается за один конец и поднимается краном на высоту 600 - 700 мм. После этого под середину поднятого пакета подкладывается прокладка толщиной 150 - 180 мм и производится перестроповка пакета рельсов за середину в двух точках, затем зацепляются по концам пакета рельсов расчалки, после чего пакет рельсов приподнимается на высоту 200 - 300 мм для фиксирования надежности зацепления и окончательно производится подъем и его перемещение.

Работа без применения расчалок запрещается.

2.9.14. Погрузка инвентарных рельсов должна производиться на металлические поперечины или шпалы, уложенные на рельсы-лыжи, установленные на роликовый транспортер. На концы перевернутых рельсов устанавливаются направляющие наконечники.

2.9.15. Рельсы при погрузке на платформы должны захватываться попарно и укладываться симметрично, начиная от середины к краям поперечин. Все рельсы должны грузиться подошвой вниз по три ряда в пакете с укладкой между рядами деревянных прокладок толщиной 30 - 40 мм. Крайние прокладки должны устанавливаться на расстоянии 1 - 1,5 м от торца пакета. Порядок укладки рельсов на платформы приведен в табл. 1 приложения 6 к настоящим Правилам (не приводится).

Крайние рельсы нижнего ряда пакета должны быть пришиты к поперечинам из шпал или зафиксированы ограничителями поперечной сдвижки рельсов при применении металлических поперечин. Концы других рядов пакета рельсов должны быть стянуты обвязкой.

2.9.16. Формирование пакета из 25-метровых рельсов, образованных двумя 12,5-метровыми рельсами, которые соединены накладками, должно производиться со смещением концов смежных рельсов (через один на длину накладок).

2.9.17. Для формирования и крепления пакета рельсов при транспортировании на платформах рабочего поезда, оснащенных съемным оборудованием типа СО или УСО, должно применяться специальное устройство.

2.9.18. Пакеты рельсов должны быть надежно закреплены стяжными и ограничительными цепями. Для ограничения продольных перемещений пакетов, а также рельсов в ярусах, по торцам каждого пакета устанавливаются два откидных щита. Щиты шарнирно закрепляются на раме роликового транспортера.

В рабочем положении (при транспортировании пакета) щит устанавли-

вается в вертикальное положение и удерживается в нем ограничительными цепями.

Наконечники с перевернутых рельсов-лыж должны быть сняты. Пакеты рельсов должны быть закреплены поднятыми упорами оборудования УСО. Подошвы стянутых обвязками рельсов во всех ярусах должны примыкать друг к другу.

2.9.19. При выгрузке рельсы снимают последовательно ряд за рядом, причем снимаются в каждом ряду поочередно крайние рельсы, симметрично расположенные от продольной оси платформы.

2.9.20. Выгрузка и погрузка металлических деталей скреплений, поставляемых без тары, должны производиться с применением магнитной плиты. Запрещается обслуживающим работникам находиться ближе 2 м от вертикали возможного падения груза.

2.9.21. Скрепления на фронте работы по сборке звеньев должны находиться в емкостях, расположенных в разрывах стендового пути или вдоль сборочного пути.

2.9.22. Выгрузка деревянных шпал, переводных и мостовых брусьев, пропитанных масляными антисептиками из полувагонов, а также железобетонных шпал должна производиться кранами. Выгрузку деревянных шпал, установленных вертикально вдоль боковых и торцевых стенок полувагонов следует производить при наличии горизонтальных рядов шпал высотой не менее 1 м тросовыми захватами-удавками.

При наличии в вагоне неправильно погруженных шпал выгрузку их следует производить поодиночке кранами с использованием тросовых захватов-удавок.

2.9.23. Погрузка и выгрузка шпал и брусьев, пропитанных масляными антисептиками, должны производиться в спецодежде и спецобуви. Перед началом работ руководитель должен выдать рабочим защитную пасту для смазывания лица, рук и других открытых частей тела, а по окончании работ обеспечить возможность мытья теплой водой с мылом.

2.9.24. Перемещение железобетонных шпал должно производиться при помощи крана, а деревянных шпал с помощью специальных приспособлений для их переноски.

2.9.25. Стойки съемных кранов должны прочно и устойчиво стоять в гнездах платформы.

2.9.26. После перемещения лебедки на конец стрелы съемного крана она должна надежно закрепляться.

2.9.27. Магнитные захваты, не имеющие предохранительных приспособлений (на случай отключения тока), могут использоваться только при ограждении от проникновения в рабочую зону людей.

2.9.28. Грузоподъемные машины и механизмы (кроме машин на гусеничном ходу) при работах в пределах охранной зоны линий электропередачи на расстоянии более 50 м от электрифицированных железнодорожных путей должны быть заземлены на один из следующих заземлителей: на заземляющее устройство соседней железобетонной или металлической опоры ВЛ; на заземляющее устройство распределительной подстанции; на один

из естественных заземлителей, соответствующих Правилам устройства электроустановок.

При отсутствии указанных заземлителей ближе 50 м допускается заземление грузоподъемных машин на два специальных заземлителя, забитых на глубину не менее 1 м с расстоянием между ними не менее 3 м.

2.9.29. При работе грузоподъемных машин и механизмов на резиновом ходу в охранной зоне контактной сети постоянного и переменного тока, проводов ДПР и воздушных линий электропередачи напряжением 6, 10, 35 кВ, расположенных на опорах контактной сети или самостоятельных опорах, заземление корпусов указанных машин и механизмов, в том числе и при наличии автономных источников электропитания, должно выполняться на рельсы, на которые заземлены опоры контактной сети или к средней точке дросселей-трансформаторов.

При работе нескольких грузоподъемных машин в районе одной рельсовой цепи их заземление должно подключаться к одному месту рельсовой цепи.

Грузоподъемные машины и механизмы, питающиеся от внешней электрической сети, запрещается заземлять на среднюю точку дросселя-трансформатора и на рельсовые нити как на электрифицированных, так и на неэлектрифицированных участках железных дорог.

2.9.30. При работах в охранной зоне воздушных линий электропередачи напряжением 6 - 35 кВ, вблизи распределительных подстанций напряжением 6 - 35 кВ заземление грузоподъемных машин и механизмов следует выполнять на контур заземления подстанции.

2.9.31. Грузоподъемные машины и механизмы на гусеничном ходу, работающие в охранной зоне контактной сети постоянного и переменного тока, а также проводов ДПР, должны заземляться через искровой промежуток с пробивным напряжением 1200 В на рельсы, на которые заземлены опоры контактной сети или к средней точке дросселей-трансформаторов.

2.9.32. Строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы в охранной зоне контактной сети и линий электропередачи следует производить под непосредственным руководством инженерно-технического работника, ответственного за безопасность производства работ, при наличии письменного разрешения предприятия - владельца линии и наряда-допуска.

Не допускается работа грузоподъемных машин при ветре, вызывающем отклонение на опасное расстояние свободных (без груза) тросов и канатов, с помощью которых поднимается груз.

2.9.33. При случайном (аварийном) соприкосновении рабочего органа или металлоконструкции грузоподъемной машины с проводом ВЛ, находящимся под напряжением, или возникновении между ними электрического разряда запрещается до снятия напряжения с линии или отвода рабочего органа на безопасное расстояние прикасаться, стоя на земле, к машине, сходить с нее на землю или подниматься на нее, по возможности сообщить об этом поездному диспетчеру, энергодиспетчеру.

2.9.34. Стропальщики во время работы должны быть одеты в защитные каски.

2.9.35. При повреждении захватных приспособлений работа с ними должна быть прекращена до устранения повреждений.

2.9.36. Запрещается отрывать краном груз, примерзший к земле, подтаскивать груз поворотом стрелы или крюком при косом натяжении каната, раскачивать или стремительно опускать груз для ударов, поднимать груз без проверки надежности строповки.

2.9.37. При подъеме груза, близкого по массе к грузоподъемности крана, он должен быть предварительно поднят на высоту не более 200 - 300 мм для проверки надежности действия тормоза.

2.9.38. Стропальщик (зацепщик) не должен освобождать защемленные грузом стропы, канаты или цепи, не должен выравнивать поднимаемый краном груз и поправлять стропы на весу, оттягивать груз на весу и во время его подъема без применения специальных оттяжек (канаты, крючья) соответствующей длины.

2.9.39. Запрещается проходить, стоять или работать под кранами или другими подъемными машинами во время перемещения ими груза. При опускании груза запрещается устанавливать под него прокладки. Необходимые прокладки должны быть установлены заблаговременно. При отлучке крановщика кабина крана должна быть заперта, а кран должен быть укреплен к подкрановому пути имеющимися на нем рельсовыми захватами.

2.9.40. При выгрузке материалов верхнего строения пути из вагонов требуется соблюдать следующие требования:

- при обочине земляного полотна достаточной ширины разрешается выгружать материалы на обочину с соблюдением габарита приближения строений и ограждением подоткосной части насыпи;
- при отсутствии обочины достаточной ширины можно выгружать материалы на специальные подмости, расположенные на откосе насыпи с установкой ограждения площадки у подошвы насыпи.

Работникам запрещается располагаться на отдых у подошвы насыпи, на обочине которой находятся складированные материалы.

2.9.41. По окончании работ кран должен устанавливаться на место, предназначенное для стоянки, затормаживаться, крюк подниматься в верхнее положение. При этом стрела должна устанавливаться вдоль рельсового пути (в транспортное положение).

2.9.42. К работам по погрузке и выгрузке материалов верхнего строения пути на дрезинах, оборудованных краном, допускаются водители дрезин, имеющие право на управление грузоподъемными машинами.

2.9.43. Приступать к работе с краном на этих дрезинах разрешается только после приведения в действие автоматического и вспомогательного тормоза дрезины.

2.9.44. Руководитель работ должен проследить, чтобы машинист перед началом движения тележки, каретки с краном, а также перед началом грузовых операций крана предупредил об этом рабочих звуковым сигналом.

2.9.45. Перед пропуском поезда по соседнему пути поднятый груз должен быть опущен и работа крана на дрезине прекращена.

2.9.46. При погрузке и выгрузке рельсов и стрелочных переводов с по-

мощью крана на дрезине для удержания груза должны применяться гибкие чалочные приспособления.

Рельсы на дрезину следует укладывать между кабиной и бортом с каждой стороны в один ряд. Рельсы длиной 25 м следует грузить с помощью траверсы на дрезину с прицепленной к ней платформой. Рельсы должны быть надежно закреплены, борта дрезины и платформы закрыты.

2.9.47. При погрузке и выгрузке шпал и брусьев краном на дрезине стропальщикам необходимо соблюдать следующие меры предосторожности:

- захватывать пакет так, чтобы исключить смещение и развал пакета;
- поддерживать и направлять пакет специальными оттяжками, находясь от поднимаемого груза на расстоянии не ближе 2 м.

Пакеты шпал следует располагать на погрузочной площадке дрезины таким образом, чтобы обеспечивалась необходимая видимость машинисту при движении дрезины. Пакеты шпал должны быть надежно увязаны и закреплены на дрезине.

2.9.48. Передвижение дрезин с грузом на крюке крана разрешается при скорости не более 5 км/ч.

2.9.49. Выгрузка балласта должна производиться под руководством дорожного мастера или производителя работ.

Выгрузка балласта на перегоне из хоппер-дозаторов может производиться при движении поезда со скоростью не свыше 5 км/ч.

О выгрузке балласта во время движения состава руководитель должен заблаговременно предупредить путевых рабочих, машиниста и работников, обслуживающих поезд, и идти рядом с составом на таком расстоянии от него, чтобы он был хорошо виден локомотивной бригаде и имел возможность подать сигнал об остановке поезда в случае надобности. В необходимых случаях использовать сигналистов.

Выгрузка балласта или грунта из полувагонов должна осуществляться только после полной остановки состава. Рабочий, открывающий люки полувагона, должен находиться на расстоянии не менее 0,5 м от открываемого люка. Для зачистки вагона залезать в него можно только по вагонной лестнице.

Руководитель работ несет ответственность за приведение подвижного состава в транспортное положение после выгрузки балласта.

2.9.50. При производстве погрузочно-выгрузочных работ с балластными материалами, создающими повышенное пылеобразование (асбест, мелкий щебень, песок), рабочие должны пользоваться средствами индивидуальной защиты органов дыхания.

2.10. Требования безопасности при выполнении сварочно-наплавочных работ

2.10.1. При выполнении сварочных работ необходимо выполнять ГОСТ 12.3.003, ГОСТ 12.3.036-84, ГОСТ 12.1.019, ГОСТ 12.1.030, Санитарные правила при сварке, наплавке и резке металлов, Правила пожарной безопасности в Российской Федерации, Правила пожарной безопасности на железнодорожном транспорте.

Баллоны со сжатыми газами, их эксплуатация, транспортирование и хранение должны соответствовать требованиям Правил устройства и безопасной эксплуатации сосудов, работающих под давлением.

2.10.2. Сварочные работы должны выполняться сварщиками, выдержавшими испытания в соответствии с Правилами аттестации сварщиков, имеющими удостоверение установленного образца.

К работе по термитной сварке рельсов допускаются сварщики-термисты, имеющие удостоверения на производство работ и допуск к сварочным работам в соответствии с Руководством по подготовке и аттестации сварщиков на железнодорожном транспорте МПС.

2.10.3. Лица, допускаемые к эксплуатации электросварочных машин, должны иметь группу по электробезопасности не ниже второй, подтвержденную удостоверением.

2.10.4. При выполнении сварочных работ сварщики и их подручные должны применять спецодежду и другие средства индивидуальной защиты в зависимости от вида сварки и условий ее применения.

2.10.5. Не допускается производить сварочные работы вблизи легковоспламеняющихся и огнеопасных материалов, в том числе вблизи свежеокрашенных мест не ближе 5 м.

2.10.6. Не допускается хранить на сварочном участке керосин, бензин и другие легковоспламеняющиеся материалы.

2.10.7. Сварочные провода от источника тока до рабочего места сварщика должны быть защищены от механических повреждений. Провода при троллейной проводке должны подвешиваться на высоте, обеспечивающей безопасность работающих, а при наземной прокладке - пропускаться под рельсами в промежутках между шпалами.

2.10.8. В ненастную погоду сварочные работы должны производиться под навесами или прикрытиями, обеспечивающими безопасность работ.

2.10.9. Корпус стационарной или передвижной сварочной машины или трансформатора, а также свариваемая деталь должны быть надежно заземлены или занулены во все время выполнения сварочных работ.

2.10.10. Наличие жирных или масляных пятен на газосварочном оборудовании и инструменте не допускается. Замерзшие газогенераторы и редукторы должны отогреваться в теплом помещении или горячей водой. Применять для отогревания открытое пламя не допускается.

2.10.11. Не допускается проведение сварочных работ на путях перегонов и станций во время тумана, дождя, снегопада, а также в темное время суток без специального освещения.

2.10.12. Не допускаются ремонт и очистка сварочных машин и другого электрооборудования, находящегося под напряжением.

2.10.13. При обработке сварных швов должен применяться исправный абразивный инструмент, прошедший испытания в соответствии с правилами применения абразивных кругов.

2.10.14. При контактно-стыковой сварке рельсов необходимо обеспечивать следующие меры безопасности:

- корпус стыковой рельсосварочной машины должен быть надежно заземлен;
- для присоединения заземляющего провода к корпусу машины должен использоваться болт с надписью или условным обозначением «Земля» или металлическая шинка, приваренная на видном месте, надежность их крепления должна проверяться сварщиком в начале рабочей смены;
- запрещается последовательное включение в заземляющий проводниковый контур нескольких заземляемых машин с электроприводом;
- один полюс сварочной цепи в машинах для контактной сварки должен быть электрически соединен с корпусом машины, а корпус заземлен;
- стыковые сварочные машины должны быть оборудованы защитными экранами для предохранения обслуживающего персонала от брызг расплавленного металла в процессе оплавления рельсов;
- переключение ступеней сварочного трансформатора стыковой машины должно проводиться только при отключенном контакторе сварочного тока;
- не допускается касание руками стыкуемых рельсов во время зажатия их в губках сварочной машины.

Примечание.
Нумерация подпунктов дана в соответствии с официальным текстом документа.

2.10.16. При электродуговой сварке необходимо обеспечить следующие меры безопасности:

- корпус любого источника питания сварочной дуги - сварочного трансформатора, выпрямителя, преобразователя и других - необходимо надежно заземлять;
- установка для ручной сварки должна быть оборудована отключающим аппаратом в цепи присоединения источника сварочного тока к распределительной сети и указателем величины сварочного тока;
- установка для автоматической и полуавтоматической сварки должна быть снабжена устройством для присоединения источника тока к сети, а также приборами для измерения основных электрических величин, характеризующих режим сварки;
- сварочные провода должны иметь неповрежденную изоляцию, должны соединяться сваркой, пайкой или с помощью соединительных муфт с изолирующей оболочкой;
- места соединений проводов должны быть изолированы;
- запрещается использование в качестве обратного провода сети заземления металлические конструкции зданий, сооружений и другого технологического оборудования;
- электрододержатели для ручной сварки должны обеспечивать надежное зажатие электродов, запрещается применять самодельные электрододержатели;

- применяемые при дуговой электросварке индивидуальные средства защиты - щитки и маски должны быть исправными, а оптическая плотность защитных светофильтров должна подбираться в зависимости от мощности сварочной дуги.

2.10.17. При газосварочных работах необходимо обеспечивать следующие меры безопасности:

- трубопроводы с кислородом должны быть расположены от электропроводки электросварочных машин на расстоянии не менее 0,5 м, а трубопроводы с ацетиленом и другими горючими газами - на расстоянии не менее 1 м;
- запрещается эксплуатировать баллоны, у которых истек срок периодического освидетельствования, а также при отсутствии клейм в установленном месте, при неисправности вентиля, при несоответствии окраски и надписи, предусмотренных действующими Правилами;
- перевозка наполненных газом баллонов по фронту работ должна производиться на рессорных тележках;
- не допускается совместная перевозка баллонов с кислородом и сосудов с горючими веществами;
- в летнее время баллоны с газом должны быть защищены от воздействия прямых солнечных лучей.

2.10.18. При сварочно-наплавочных работах необходимо обеспечивать следующие меры безопасности:

- работы по электродуговой наплавке изношенных крестовин стрелочных переводов, упрочнению крестовин методом поверхностного наугле-роживание, наплавке изношенных рельсовых концов, приварке рельсовых стыковых соединителей должны производиться с соблюдением требований Инструкции о порядке производства электродуговой наплавки рельсовых концов, крестовин и приварке стыковых соединителей на перегонах и станциях с электрическими рельсовыми цепями;
- корпус каждого сварочного преобразователя или трансформатора на передвижной тракторной электростанции, корпус прицепного сварочного агрегата должен быть надежно заземлен перед началом работ путем забивки в землю металлического стержня длиной 1 м с соединительным проводом, входящих в комплект сварочного оборудования и оснастки;
- корпус сварочного агрегата, установленного на дрезине или путевой машине, должен быть заземлен на раму дрезины;
- каждый шлифовальный станок и другой применяемый переносной инструмент с электроприводом должен заземляться отдельным проводом от корпуса электродвигателя к вбитому металлическому стержню или через четвертый провод четырехжильного шлангового провода;
- подготовленные к работе сварочные агрегаты, станки, технологическое и транспортное оборудование должны быть размещены и

закреплены так, чтобы не нарушался габарит подвижного состава;

- сварочные провода по всей длине должны иметь исправную изоляцию. Места соединений сварочных проводов должны быть надежно изолированы и помещены в резиновые трубки;
- крепление обратного провода сварочной цепи должно производиться непосредственно к рельсу или крестовине, на которых должна вестись электродуговая наплавка или сварка. Конструкция винтового или пружинного зажима обратного провода к изделию должна обеспечивать надежный электрический контакт и исключать возможность искрения и прижога металла рельса при включенном токе в сварочной цепи.

2.10.19. При выполнении работ по сварке рельсов в пути рельсосварочной машиной (далее - ПРСМ) и термитной сварке должны обеспечиваться следующие меры безопасности:

- работы по сварке рельсов с применением ПРСМ должны производиться на пути, закрытом для движения поездов;
- перед началом работ корпуса всех механизмов с электроприводом необходимо заземлять на металлическую раму ПРСМ;
- абразивные круга шлифовального и отрезных станков должны быть испытаны и надежно ограждены;
- перед началом работы ПРСМ должны быть приведены в действие тормозные устройства;
- машинист ПРСМ должен находиться в кабине машины и не участвовать в работах, выполняемых сварочной бригадой;
- шланговые провода исполнительного электроинструмента должны подключаться к источнику питания через штекерные разъединители и при снятом напряжении;
- при восстановлении рельсовой плети с полным раскреплением концевой части плети обслуживание гидравлического разгоночного прибора при его постановке на рельс, перемещении к уравнительному рельсу и обратно должно производиться двумя рабочими из состава путейской бригады;
- при восстановлении рельсовой плети с частичным ее раскреплением после сварки последнего замыкающего стыка и укладке изогнутой части плети на подкладки запрещается кому-либо находиться со стороны вогнутого участка плети ближе чем 1 м;
- после окончания восстановительных работ уборка исполнительного электроинструмента и заземляющих средств должна производиться только после снятия напряжения с источника энергопитания машины.

2.10.20. Работы по термитной сварке рельсов должны производиться при температуре воздуха не ниже +5 °С объединенной бригадой, в состав которой входит бригада монтеров пути из 3 - 5 человек, в зависимости от объемов работ, руководимая дорожным мастером, и группа специалистов-сварщиков в составе 2 - 3 человек.

Руководителем объединенной бригады является дорожный мастер, а ответственным за безопасность сварочных работ является руководитель

бригады сварщиков.

2.10.21. Термит, термитные спички, тигель формы должны храниться в сухом запирающемся помещении и выдаваться перед началом работы бригадиру сварщиков под расписку.

Во время и *после* предварительного нагрева при установке тигель-формы, при прохождении сплава в рельсовый стык, остывании стыка нахождение людей в высокотемпературной зоне не допускается. Отдельные операции - околка грата, обработка стыков шлифовальной машиной могут выполняться путейской бригадой в термостойкой спецодежде, защитных очках под наблюдением сварщика.

2.11. Требования безопасности при работе с ядохимикатами по уничтожению растительности на железнодорожных путях

2.11.1. Работы по уничтожению растительности на железнодорожных путях необходимо производить в соответствии с нормативными документами по применению пестицидов (гербицидов, арборицидов) на железнодорожном транспорте, согласованными с Департаментом здравоохранения МПС России и утвержденными в установленном порядке.

2.11.2. Для обработки железнодорожного полотна могут использоваться гербициды, применение которых в системе МПС России согласовано с Главным санитарным врачом железнодорожного транспорта. Применение других ядохимикатов запрещается.

2.11.3. Пестициды должны транспортироваться в затаренном виде в специальных крытых железнодорожных вагонах, а также в других видах транспорта, специально оборудованных в соответствии с действующими правилами на перевозку ядохимикатов.

Перевозка пестицидов на железнодорожном транспорте должна осуществляться в специально промаркированной таре и вагонах.

2.11.4. Обработку железнодорожного полотна гербицидами в жаркое время года, а также в местностях с жарким климатом, необходимо производить в утренние и вечерние часы при более низкой температуре в период ослабления восходящих и нисходящих потоков воздуха. В холодную погоду работа может производиться и в дневные часы.

2.11.5. Проведение поливочных работ при скорости ветра более 4 м/с запрещается.

2.11.6. В зоне применения ядохимикатов необходимо оповещать население и работников железнодорожного транспорта по местному радио и в местной прессе о времени и месте планируемых обработок, а также о запрещении выпаса скота в местах обработок и об уничтожении сенокосной травы. В местах массового скопления людей и переходах через пути должны вывешиваться соответствующие объявления.

2.11.7. Во время опрыскивания пути работники, обслуживающие поезд, должны находиться в кабине управления. Выход наружу при остановках допускается только для работников, находящихся в полном комплекте спецодежды, спецобуви и средств индивидуальной защиты.

2.11.8. Уничтожение растительности на железнодорожных путях перегонов и станций, а также на территориях производственных баз ПМС, рельсосварочных поездов, шпалопропиточных заводов и других объектах должно производиться под руководством мастера предприятия, прошедшего обучение по обращению с ядохимикатами и сдавшего санитарно-технический минимум.

2.11.9. Работы по ремонту участков пути, отведенных для химической обработки, необходимо осуществлять до ее проведения. В случае необходимости проведения путевых работ на уже обработанных участках к работам следует приступать не ранее чем через 20 дней после химической обработки.

В случаях, связанных с крайней необходимостью проведения путевых работ ранее указанных сроков, такие работы, особенно связанные с гашением, могут быть разрешены только при условии обязательного использования индивидуальных средств защиты.

Работники, не имеющие спецодежды или обеспеченные ею не полностью, к работе с ядохимикатами не допускаются.

2.11.10. Работникам поливочного и опрыскивающих агрегатов при работе на электрифицированном участке запрещается находиться на площадке цистерны и производить загрузку химикатов в цистерны.

2.11.11. Все механизмы поливочного поезда и опрыскивающих агрегатов после работы с ядохимикатами подлежат очистке, обмывке, а в необходимых случаях и обезвреживанию.

2.11.12. Длительное хранение ядохимикатов должно быть организовано на складах, специально оборудованных для этой цели. Склад должен иметь стеллажи и обеспечивать защиту ядохимикатов от воздействия прямых солнечных лучей, увлажнения, загрязнения и механического повреждения. Склад должен быть расположен на сухом месте, на расстоянии не менее 300 м от жилых построек и от источников водоснабжения, вблизи железнодорожных путей с учетом свободного подъезда автотранспорта.

Ранее построенные склады на расстоянии менее 300 м должны переноситься на указанное расстояние в плановом порядке.

2.11.13. Выдача гербицидов со склада производится только по письменному распоряжению руководителя предприятия или его заместителя.

Кладовщик должен находиться в помещении склада только для приемки и отпуска препаратов. Выписка и учет гербицидов должны проводиться в другом помещении.

2.11.14. Загрузка пестицидов в вагон-кладовую поливочного поезда должна производиться на специально оборудованных заправочных пунктах. Площадка заправочных пунктов должна быть асфальтовой или цементной. Загрузка химикатов в цистерну поливочного поезда или емкость опрыскивателя должна осуществляться в специально отведенных для этой цели местах, которые должны быть удалены на расстояние не менее 300 м от жилых построек, источников водоснабжения и посевов культурных растений. На том же удалении в специально отведенных местах должна осуществляться очистка, промывка и в необходимых случаях дегазация коллекторных систем, смесительной цистерны поливочного поезда и баков

опрыскивателей, а также механизмов поливочного поезда и опрыскивающих агрегатов. Эти пункты должны располагаться с учетом направления господствующих ветров.

Существующие заправочные пункты, расположенные на расстоянии менее 300 м, должны переноситься на указанное удаление в плановом порядке.

2.11.15. Загрузка гербицидов в вагон-кладовую поливочного поезда должна осуществляться только механизированным способом, а заполнение цистерн жидкими пестицидами должно производиться при помощи насосов.

2.11.16. Для временного хранения гербицидов, постепенно расходуемых в процессе поливочных работ, в составе поливочного поезда должен использоваться вагон-склад, оборудованный стеллажами для ядохимикатов. Стены и пол вагона должны быть гладкими, без щелей и зазоров, легко поддаваться чистке и дегазации.

2.11.17. Отвод поверхностных и хозяйственных вод с территории, занятой под хранение пестицидов, заправка и промывка поливочного поезда и опрыскивающих агрегатов должны осуществляться посредством водоотводных устройств и водоочистных сооружений. Спуск сточной воды после очистки с ядохимикатами не выше предельно допустимой концентрации и места выпуска сточных вод должны согласовываться с дорожными или территориальными центрами СЭН.

2.11.18. Бумажная и полиэтиленовая тара из-под ядохимикатов должна сжигаться, а зола закапываться в местах, согласованных с железнодорожными и территориальными центрами СЭН. Металлическая и стеклянная тара должна обезвреживаться.

2.11.19. Пить, принимать пищу, курить разрешается только вне помещения поливочного поезда после снятия спецодежды и средств индивидуальной защиты, тщательного мытья рук теплой водой с мылом и полоскания рта.

2.12. Требования безопасности при работе на участках, загрязненных опасными и вредными веществами

2.12.1. При работах по содержанию и ремонту пути на участках с асбестосодержащим балластом должны соблюдаться Санитарные правила при работе с асбестом.

2.12.2. Предельно допустимая концентрация пыли на рабочих местах машинистов путевых машин, монтеров пути и других работников, занятых на работах с асбестосодержащим балластом, не должна превышать 2,0 мг/куб. м (максимально-разовая) и 1,0 мг/куб. м (среднесменная).

2.12.3. Контроль за воздухом в рабочей зоне должен осуществляться по графику центрами СЭН с учетом сезонности не реже 1 раза в месяц при проведении работ с балластом.

2.12.4. При укладке в путь асбестосодержащего балласта с влажностью менее 5% для предотвращения запыленности в зоне работ от прохода поездов до образования поверхностной корки во время нахождения работ-

ников на пути необходимо ограничивать скорость движения поездов до 40 км/ч по ремонтируемому пути и до 50 км/ч по соседнему пути.

2.12.5. На период выполнения операций, связанных с пылением асбестосодержащего балласта, количество работников, находящихся непосредственно в рабочей зоне, должно быть минимально ограниченным.

По окончании работ в рабочих помещениях, кабинах путевых машин и бытовом вагоне должна производится тщательная влажная уборка.

2.12.6. Укладка асбестосодержащего балласта в тоннелях запрещается. При выполнении ремонтных работ в пределах мостов и вблизи водоемов не допускается попадание асбестосодержащего балласта в воду. Если это требование не может быть выполнено, необходимо использовать другие виды балласта.

2.12.7. Отработанный асбестосодержащий балласт при замене его новым должен быть срезан и перемещен бульдозерами за пределы земляного полотна; он может быть использован для формирования или ремонта прирельсовой автодороги с покрытием слоем грунта не менее 50 см.

2.12.8. Работающие на участках с асбестосодержащим балластом при работах, вызывающих его пыление, должны работать в одноразовых или многоразовых респираторах и защитных очках. Машинисты путевых машин и монтеры пути должны обеспечиваться комплектом спецодежды по установленным нормам, учитывающим особенности выполняемой работы.

2.12.9. При работах по содержанию и ремонту пути на участках радиоактивного загрязнения должны соблюдаться Основные санитарные правила работы с радиоактивными веществами и другими источниками ионизирующих излучений ОСП-72/87.

2.12.10. В зависимости от средней годовой эффективной дозы облучения (СГЭД) на предприятии должны разрабатываться профилактические мероприятия по технологическим процессам, режимам работы, рабочим помещениям, мерам личной гигиены и СИЗ.

2.12.11. Администрация предприятий должна получать в центрах СЭН данные по загрязнению каждого участка и отдельных рабочих мест.

Администрация обязана информировать работников о радиационной обстановке на производственных участках, прогнозируемых и фактически полученных ими дозах облучения.

2.12.12. Работы в зонах радиоактивного загрязнения должны сопровождаться радиационным контролем (плановым и оперативным) за соблюдением норм радиационной безопасности, уровнями радиационного воздействия на работающих и радиационной обстановкой на обслуживаемых участках пути и прилегающей к ним территории.

Плановый радиационный контроль должен проводиться по разработанным планам-графикам центрами СЭН.

Оперативный контроль предусматривает проведение измерений радиационных факторов непосредственно в ходе работ на загрязненной территории и включает в себя измерение мощности дозы гамма-излучения на рабочих местах, а также уровней радиоактивного загрязнения машинной техники, оборудования, инструмента, транспортных средств для перевозки

персонала, санитарно-бытовых помещений, спецодежды и кожных покровов работающих. В зонах ограниченного проживания, отселения и отчуждения оперативный контроль устанавливается в каждой рабочей смене.

Для проведения оперативного контроля назначаются ответственные лица, которые должны быть обеспечены соответствующей дозиметрической и радиометрической аппаратурой и обучены методам радиационного контроля. Результаты контроля должны фиксироваться в специальном журнале (по форме, согласованной с центрами СЭН) и периодически представляться руководителям работ для оценки условий радиационной безопасности работников.

2.12.13. В зоне отвода на загрязненных участках железных дорог должен проводиться обязательный индивидуальный дозиметрический контроль всех работников, привлекаемых к путевым работам.

2.12.14. Погрузка и выгрузка материалов, другие путевые работы, связанные с выделением пыли, содержащей радиоактивные вещества, должны быть механизированы. Необходимо производить предварительное увлажнение поверхностей, где возможно пылеобразование, или пользоваться соответствующими средствами индивидуальной защиты. Запрещается производить немеханизированные земляные работы при пересыхании почвы и сильном ветре.

2.12.15. Общее руководство всей работой по обеспечению радиационной безопасности при производстве путевых работ возлагается на руководителей предприятий.

2.12.16. Руководители предприятий обязаны:

- определить для каждой категории работников, в зависимости от потенциальной опасности, объем знаний по радиационной безопасности, организовать обучение практическим приемам правильного и безопасного выполнения работ;
- знать, постоянно следить и регулярно информировать работников о состоянии радиационной обстановки на рабочих местах и индивидуальных дозах облучения;
- обеспечить разработку и внедрение мероприятий по улучшению радиационной обстановки, снижение доз внешнего и внутреннего облучения на закрепленных за предприятиями территориях.

2.12.17. Все случаи нарушения требований радиационной безопасности, которые явились причиной повышенного облучения работающих, профессиональных заболеваний и радиоактивного загрязнения среды должны быть расследованы совместно с органами санитарного надзора, а результаты расследования и мероприятия по снижению уровня радиации должны быть доведены до сведения работающих и направлены в вышестоящие организации и органы Государственного санитарного надзора.

2.12.18. Все работы по содержанию и ремонту пути и сооружений на участках с повышенным уровнем радиоактивного загрязнения должны выполняться по письменному наряду-допуску.

2.12.19. При перевозках людей к месту работы и обратно необходимо избегать дорог, покрытых слоем пыли; двери и окна специально выделенных

транспортных средств, предназначенных для перевозки людей, должны быть уплотнены; до начала перевозки людей следует провести влажную уборку салона. Не реже одного раза в сутки транспортное средство следует тщательно мыть снаружи.

При работах на самоходных транспортных средствах - дрезинах, путевых машинах - кабины необходимо герметизировать путем уплотнения дверных и оконных проемов, отверстий в полу. Ежедневно производить влажную уборку кабин, очистку машин и их рабочих органов.

3. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ К ПРОИЗВОДСТВЕННЫМ ПРОЦЕССАМ, ТЕРРИТОРИЯМ, ПОМЕЩЕНИЯМ И РАБОЧИМ МЕСТАМ НА БАЗАХ ДИСТАНЦИЙ ПУТИ И ПМС

3.1. Требования безопасности при маневровых работах на базах

3.1.1. Маневровая работа на путях производственных баз дистанций пути и ПМС должна производиться в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации, Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации и местных инструкций по производству маневровой работы на базах.

3.1.2. Инструкция по производству маневровой работы на базе дистанции пути, ПМС должна разрабатываться руководителем дистанции пути, ПМС и согласовываться с начальником станции примыкания базы, ревизором движения и утверждаться руководителями отделения железной дороги или железной дороги.

3.1.3. Маневровая работа на путях производственной базы должна производиться по заданию прораба или дорожного мастера базы.

3.1.4. Руководителем маневров должен быть главный кондуктор или работник базы, обученный и прошедший проверку знаний по кругу обязанностей главного кондуктора и местным условиям (далее - главный кондуктор). Руководитель маневров и машинист маневрового локомотива должны знать местную инструкцию по производству маневровой работы на базе.

Движением маневрового локомотива должен руководить только один работник - главный кондуктор, ответственный за обеспечение безопасного производства маневров.

3.1.5. Главный кондуктор должен следить за:

- правильным перемещением вагонов;
- расцепкой и сцепкой подвижного состава;
- передвижением работников во время маневровых работ;
- отсутствием людей в вагонах и под вагонами.

3.1.6. Маневры толчками, а также сцепление и расцепление вагонов во время движения не допускается. Скорость движения локомотива и вагонов по территории базы не должна превышать 5 км/ч.

3.1.7. В качестве тягового подвижного состава при маневровой работе на производственной базе должны применять локомотивы.

Моторная платформа типа МПД-2 с кабиной управления, обеспечивающей обзор такой же, как из кабины локомотива, может использоваться в качестве тягового подвижного состава при маневровой работе с прицепкой к ней вагонов не более допускаемой по технической характеристике.

Погрузочные краны типа ПКД, моторные платформы типа МПД разрешается использовать в исключительных случаях только для подтягивания одиночных вагонов или группы вагонов в пределах одного пути.

3.1.8. Весь подвижной состав, стоящий на путях базы, должен быть закреплен от самопроизвольного ухода. Порядок его закрепления должен быть установлен в местной инструкции по производству маневровой работы на базе.

Для каждого пути и тупика производственной базы должно быть указано:

- с какой стороны производится укладка тормозных башмаков;
- количество тормозных башмаков, укладываемых под путевые машины и вагоны с подшипниками качения и скольжения;
- кто и когда производит укладку и снятие тормозных башмаков.

3.2. Требования безопасности при разборке и сборке звеньев рельсошпальной решетки

3.2.1. Подача рельсов и шпал (деревянных и железобетонных) на сборочный стендовый путь должен производиться только механизированным способом.

3.2.2. Раскладка на стендовом пути деревянных шпал, пропитанных масляными антисептиками, должна производиться только с применением специального инструмента и средств индивидуальной защиты.

3.2.3. Производить сборку звеньев как при деревянных, так и железобетонных шпалах разрешается не больше чем в два яруса.

3.2.4. При подаче рельсов, скреплений, а также деревянных и железобетонных шпал на сборочный стендовый путь рабочие должны быть удалены из зоны возможного падения груза.

3.2.5. При опускании рельсов рабочим разрешается держать их только за головку. Удерживать рельсы за подошву запрещается.

3.2.6. Подвешивание шпал во время зашивки рельсов должно производиться с помощью специальных приспособлений - опор. Запрещается применять в качестве опор подкладки, накладки, скрепления, доски и другие предметы.

3.2.7. При заливке жидкого антисептика в отверстия, рассверленные в шпалах, и забивке костылей с помощью костыльных молотков рабочие должны работать в защитных очках и спецодежде.

3.2.8. Скрепления на фронте работ по сборке звеньев должны находиться в емкостях, расположенных в разрывах стендового пути.

3.2.9. Находиться и устанавливать противоугоны на звене, передвигающемся на тележках, запрещается.

3.2.10. Выгрузка пакетов старых звеньев должна производиться при помощи крана или с применением аппарели, когда выгрузка осуществляется с торца путеразборочного поезда. Выгрузка пакетов старых звеньев путем вытаскивания состава из-под звеньев без аппарели запрещается.

3.2.11. Раскладка старых звеньев для расшивки вручную должна производиться на высоту не более четырех ярусов.

3.2.12. Разборка старых звеньев непосредственно на платформах путеразборочного поезда запрещается.

3.2.13. По окончании разборки расшитые рельсы, шпалы должны быть убраны за пределы габарита приближения строений, рассортировка и укладка их в штабеля должна выполняться при помощи крана. Скрепления должны укладываться в специальные емкости (контейнеры).

3.2.14. Машинисты самоходных подвижных единиц (локомотивов, мотовозов, дрезин, козловых и стреловых кранов, погрузочных кранов, моторных платформ, путеукладочных кранов) перед началом движения должны подать звуковой сигнал (гудок, звонок, сирену) и периодически подавать сигналы при движении вдоль фронта работ.

3.2.15. Основные операции по механизированной сборке и разборке звеньев путевой решетки должны производиться на звеносборочных и звеноразборочных линиях в закрытом помещении.

3.2.16. Оборудование и места складирования материалов должны располагаться удобно для перемещения рабочих, исключить в процессе работы встречные их движения, а также материалов, машин, механизмов, обслуживающего транспорта и т.д.; соответствовать технологической последовательности выполнения работ, обеспечивая поточный метод. Агрегаты и механизмы стационарных поточных линий должны быть надежно закреплены.

3.2.17. Работники, обслуживающие звеносборочные и звеноразборочные линии, должны располагаться вне зоны движения материалов верхнего строения пути и готовой продукции.

Для обслуживания линий и машин должны предусматриваться безопасные проходы, галереи, площадки, настилы, мостки, лестницы и перила. Устройство проходов не допускается в зоне подъема и опускания груза. При необходимости нахождения людей в этой зоне должны устраиваться предохранительные перекрытия.

Подъем и опускание груза должны сопровождаться предупреждающей звуковой сигнализацией, а на местах работы должны устанавливаться предупреждающие и запрещающие знаки и надписи.

Работа обслуживающего персонала под поднятым звеном не допускается.

Одновременная работа двумя козловыми кранами допускается при наличии устройства синхронной работы электрической части крана и механического соединения кранов между собой.

3.2.18. Перед началом работы необходимо проверить работу механизмов без нагрузки, правильность действия кнопок управления, магнитных пускателей и других механизмов.

3.2.19. При работе на звеносборочных и звеноразборочных линиях запрещается:

- находиться ближе 10 м от троса в момент затягивания пакета или звена на рабочую позицию;
- подходить сбоку ближе 5 м к поднятому звену;
- подходить ближе 3 м к торцу поднятого звена, подающегося в расшивочный узел.

3.2.20. При аварии или поломке механизмов необходимо немедленно остановить линию.

3.2.21. На звеносборочных и звеноразборочных линиях должны быть огнетушители, аптечка и испытанные диэлектрические защитные средства (коврики, перчатки).

3.3. Требования к территориям, помещениям и рабочим местам

3.3.1. Территория производственной базы дистанций пути и ПМС приказом руководителя предприятия должна быть разбита на технологические участки (сборочный, разборочный, ремонта шпал, маневровый, подкрановый, отстоя подвижных единиц, горюче-смазочных материалов, стоянки жилых вагонов, стоянки производственных вагонов, склад балластных материалов и другие участки) с закреплением ответственных лиц за безопасное содержание и производство работ на каждом конкретном участке.

3.3.2. Производственные здания, помещения, сооружения, территории производственных баз ПМС и дистанций пути, рабочие места должны соответствовать требованиям СНиП 2.09.02, ГОСТ 12.1.004, Правилам пожарной безопасности в Российской Федерации и Правилам пожарной безопасности на железнодорожном транспорте.

3.3.3. Территории баз должны иметь подъезды, обеспечивающие безопасную транспортировку грузов, удобный ввод и вывод подвижного состава.

3.3.4. Помещения, расположенные в междупутье, должны иметь двери для входа или выхода, направленные вдоль пути. Около двери параллельно пути должен быть установлен барьер длиной 3 - 5 м и высотой 1 - 1,2 м. Аналогичный барьер должен быть установлен около помещения, расположенного на расстоянии от 3 до 5 м от железнодорожного пути.

Помещения, расположенные в междупутьях, снаружи должны иметь предупреждающую окраску в соответствии с Рекомендациями по предупреждающей окраске сооружений и устройств, расположенных в зоне железнодорожных путей.

Во всех местах выхода работников из ворот и дверей в зону движения железнодорожного и автомобильного транспорта должны быть установлены предохранительные ограждения, вывешены предупредительные сигналы и знаки безопасности.

На территориях и в помещениях должны быть установлены (нанесены) знаки безопасности, дорожные знаки в соответствии с требованиями ГОСТ 12.4.026, ГОСТ 10807* и Положением о знаках безопасности на объектах железнодорожного транспорта.

3.3.5. На территории баз должны быть установлены маршруты прохода работников к месту работ и обратно. Маршруты движения транспорта и людей должны быть изолированы друг от друга и обозначены знаками. Схемы маршрутов должны быть вывешены на видных местах.

3.3.6. На базах проходы, проезды, площадки складирования материалов верхнего строения пути и готовой продукции, сборочные и разборочные стендовые пути, площадки и подъезды к административно-производственным зданиям и другим технологическим объектам должны иметь бетонное, асфальтовое, песчано-гравийное или другое твердое покрытие и содержаться в чистоте, а в зимнее время очищаться от снега и льда и посыпаться песком.

В местах пересечения пешеходных переходов с железнодорожными путями должны устраиваться настилы на уровне головок рельсов.

Маршруты прохода по территории баз должны быть обозначены указательными знаками «Служебный проход».

3.3.7. На территории баз ПМС и дистанций пути все люки, обеспечивающие доступ к подземным коммуникациям, должны быть закрыты, а траншеи и канавы надежно ограждены и иметь переходные мостки с перилами высотой не менее 1,0 м.

3.3.8. Все углубления (каналы, приямки) в помещении должны закрываться заподлицо с полом специальными плитами, металлическими рифленными листами или же иметь ограждения.

3.3.9. Территория базы, железнодорожные пути, площадки складирования новых и старых материалов верхнего строения пути и готовой продукции должны содержаться в чистоте. База должна быть обеспечена средствами пожаротушения по Нормам оснащения объектов и подвижного состава железнодорожного транспорта первичными средствами пожаротушения.

3.3.10. Крыши, карнизы зданий и сооружений должны систематически очищаться от снега, льда и различных загрязнений.

3.3.11. Помещения для хранения баллонов со сжатыми и сжиженными газами должны соответствовать Правилам устройства и безопасной эксплуатации сосудов, работающих под давлением.

3.3.12. Естественное и искусственное освещение территорий, производственных и вспомогательных помещений должно соответствовать СНиП 23-05 и РД 32.15-91.

В помещениях баз ПМС и дистанции пути должно быть предусмотрено аварийное освещение.

3.3.13. Стекла световых проемов зданий должны систематически очищаться от пыли и грязи, но не реже двух раз в год, а в помещении со значительным производственным выделением дыма, пыли, копоти - не реже одного раза в квартал.

3.3.14. Производственные, вспомогательные и складские помещения должны быть оборудованы отоплением и вентиляцией в соответствии с ГОСТ 12.1.005 и СНиП 2.04.05.

3.3.15. Ворота, входные двери и другие проемы в капитальных стенах в холодное время года должны быть утеплены.

3.3.16. Сварочное отделение должно размещаться у наружных стен зданий. Сварочные отделения с большими площадями должны располагаться в зданиях, имеющих над основными проемами световые фонари, оборудованные открывающимися фрамугами.

3.3.17. Стены и потолки помещений для сварки, а также ширмы и щиты, ограждающие рабочее место сварщика, должны быть окрашены в светлые цвета (серый, голубой, желтый) с добавлением в краски окиси цинка с целью уменьшения отражения ультрафиолетовых лучей сварочной дуги.

3.3.18. В сварочной кабине должно свободно размещаться сварочное оборудование, а также стеллажи для ремонтируемых деталей. Площадь для работы сварщика в сварочной кабине должна быть не менее 4,5 кв. м.

3.3.19. Аккумуляторное отделение должно располагаться в помещениях, изолированных от других помещений.

Внутренние перегородки, отделяющие зарядное, электролитное отделения от аппаратной, сборочного и других отделений, должны быть сплошными от пола до потолка.

Перегородки, выполненные из несветопрозрачных материалов, должны быть оштукатурены цементной штукатуркой, загрунтованы и окрашены кислотоупорной краской. Кроме того, эти стены должны быть облицованы плиткой на высоту 2 м от уровня пола.

Пол в производственных помещениях аккумуляторного участка должен быть выполнен из кислотоупорной плитки.

Высота производственных помещений аккумуляторного участка должна обеспечивать необходимый объем воздуха для работающих, исключающий возможность образования повышенной концентрации паров серной кислоты, свинца, содержащихся в воздухе при ремонте и зарядке батарей.

3.3.20. Производственные помещения аккумуляторного участка должны быть оборудованы приточно-вытяжной вентиляцией. Кроме того, на рабочих местах, где проводится плавка или сварка деталей из свинца, должна быть установлена вентиляция, обеспечивающая местный отсос вредных газов и паров.

3.3.21. Аккумуляторный участок должен быть оборудован водопроводом и изолированной канализацией для отвода промывочной воды и негодного электролита с выходом в наружный отстойник, позволяющий нейтрализовать сточные воды щелочным раствором.

3.3.22. В зарядном, моечно-разборочном и сборочном отделениях должны быть устроены трапы-сборники, позволяющие производить уборку полов струей воды из шланга.

3.3.23. Хранилища легковоспламеняющихся и горючих жидкостей должны располагаться в безопасных местах, удаленных от жилых помещений на расстояние не менее 100 м, производственных - не менее 40 м и складских - не менее 50 м.

Хранить и производить раздачу горючих жидкостей в крытых вагонах-кладовых запрещается.

3.3.24. Возможность использования помещений для хранения горючего решается в каждом отдельном случае по согласованию с органами пожарной охраны железной дороги.

В помещении и на территории хранилища должны быть вывешены запрещающие знаки «Огнеопасно», «Курить воспрещается» и другие знаки безопасности, а также установлены первичные средства пожаротушения в соответствии с нормами, предусмотренными МПС.

Пожарный инвентарь и первичные средства пожаротушения должны содержаться в исправном состоянии и находиться на видных местах. Доступ к ним в любое время суток должен быть беспрепятственным.

3.3.25. Отопление помещений, где хранятся легковоспламеняющиеся и горючие жидкости, не допускается.

Для материалов, которые должны храниться при температуре выше 0 °С, отопление может быть только центральное (водяное).

3.3.26. Горючие и легковоспламеняющиеся жидкости хранятся в металлической таре с герметически закрывающимися крышками. Под раздаточной тарой должен быть установлен металлический противень.

3.3.27. Помещения, предназначенные для хранения легковоспламеняющихся и горючих жидкостей, должны содержаться в чистоте. Пролитые легковоспламеняющиеся и горючие жидкости необходимо немедленно удалить.

3.3.28. Заправка машин горючим допускается на расстоянии не ближе 10 м от места хранения горючего.

3.3.29. Тара из-под горючих и легковоспламеняющихся жидкостей должна храниться на расстоянии не ближе 20 м от места хранения легковоспламеняющихся жидкостей.

Территория вокруг хранилища горюче-смазочных материалов должна постоянно очищаться от мусора, сухой травы, кустарника и должна быть ограждена.

3.3.30. Освещение хранилищ допускается только электрическое во взрывозащищенном исполнении по проекту, выполненному в полном соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации электроустановок потребителей.

3.3.31. Жилые, служебные и производственные технические вагоны, не связанные непосредственно с технологическим процессом работы производственной базы, должны размещаться в соответствии с Правилами перевозки рабочих, постановки жилых, бытовых и служебных вагонов на путях и пожарной безопасности в подвижных формированиях железнодорожного транспорта.

3.3.32. Рабочее место механика, оператора и обслуживающего персонала звеносборочных и звеноразборочных линий должно находиться в наиболее благоприятной зоне, достаточно свободным, незагроможденным, не стеснять движений, обеспечивать удобства рабочей позы и управления, свободную ориентировку, хорошую видимость рабочих органов, приборов, сигналов и всесторонний обзор всего фронта работ. Рабочее место должно быть ограждено от вредных воздействий производства и окружающей среды (пыли, шума, вибрации).

Объем помещения определяется из расчета 15 куб. м на каждого работающего, а площадь - из расчета 4,5 кв. м. Высота помещения от пола

до потолка должна быть не менее 3,2 м. Полы делаются гладкими, но не скользкими и удобными для очистки.

Оборудование звеносборочной и звеноразборочной линии размещается на горизонтальном прямом участке длиной 100 - 120 м с междупутьем 5,8 - 7,0 м, позволяющим удобно и безопасно разместить механизмы и материалы.

3.3.33. На звеносборочных и звеноразборочных линиях ширина проходов должна быть не менее 500 мм, ширина мостков для перехода с одной позиции на другую должна быть не менее 1 м.

Ограждающие поручни должны иметь высоту 1 м, ширину ступенек лестниц 300 мм и расстояние между ступенями 300 мм.

3.3.34. Руководители предприятий должны проводить аттестацию рабочих мест на соответствие их требованиям безопасности и разрабатывать планы мероприятий по приведению рабочих мест в соответствие с требованиями нормативных актов по охране труда.

4. ТРЕБОВАНИЯ К ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫМ МАШИНАМ (ПУТЕВЫМ МАШИНАМ), ПРОИЗВОДСТВЕННОМУ ОБОРУДОВАНИЮ, ПРИСПОСОБЛЕНИЯМ И ИНСТРУМЕНТУ

4.1. Путевые машины, технологическое оборудование и инструмент должны соответствовать ГОСТ 12.2.003, РД 32.65-96 и другим государственным стандартам и техническим условиям на отдельные виды оборудования и инструменты. Каждая машина, станок, агрегат, стенд должны иметь эксплуатационную документацию, содержащую требования безопасности. Нестандартизированное оборудование должно быть снабжено принципиальными схемами.

На эксплуатируемых путевых машинах должны проводиться необходимые работы по приведению их в соответствие с требованиями нормативных документов.

Новое или установленное после капитального ремонта оборудование может быть сдано в эксплуатацию только после приемки его комиссией под председательством начальника или главного инженера ПМС или дистанции пути.

4.2. Все путевые машины должны быть оснащены в соответствии с технической документацией исправными средствами коллективной защиты работающих: блокирующими и ограждающими устройствами, заземлением и другими средствами.

На путевых машинах с электрооборудованием должны быть специальные защитные средства: резиновые диэлектрические ковры, резиновые диэлектрические галоши и резиновые диэлектрические перчатки.

4.3. На путевых машинах и другом оборудовании должны быть нанесены знаки безопасности труда по ГОСТ 12.2.056 и Положению о знаках безопасности на объектах железнодорожного транспорта.

В целях предупреждения работников, обслуживающих машины тяжелого типа, об опасности приближения к находящимся под напряжением проводам контактной сети, на всех машинах на высоте 3,5 м над уровнем головки рельсов должны быть нанесены горизонтальные полосы и надписи красного цвета: «Опасно для жизни! До контактного провода 2 м». Указанные полосы с надписью наносят на боковые стойки или будки управления.

4.4. Технологическое оборудование, которое может служить источником опасности для работающих, поверхности ограждений и других защитных устройств, а также пожарная техника должны быть окрашены в сигнальные цвета в соответствии с ГОСТ 12.4.026.

4.5. Путевые машины, дрезины и другой специальный подвижной состав должен быть обеспечен огнетушителями и пожарным оборудованием в соответствии с Нормами оснащения объектов и подвижного состава железнодорожного транспорта первичными средствами пожаротушения.

4.6. Оборудование на производственных базах должно содержаться в исправном состоянии, размещаться в предусмотренных технологическим процессом местах, не мешать работе, свободному проходу и проезду.

Перед началом эксплуатации, а в дальнейшем периодически в установленные сроки оборудование должно осматриваться и проходить соответствующие испытания и планово-профилактический ремонт.

На все технологическое оборудование должны быть инструкции по эксплуатации, содержащие требования по безопасности обслуживания. Инструкции или выписки из них необходимо вывешивать на рабочих местах.

4.7. Устройство, содержание и эксплуатация электрических установок, электроинструмента и переносных электрических светильников должны соответствовать ГОСТ 12.1.019, ГОСТ 12.2.013.0, Правилам устройства электроустановок, Правилам эксплуатации электроустановок потребителей и Правилам техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей.

4.8. Электрооборудование, а также оборудование и механизмы, которые могут оказаться под напряжением (корпуса электродвигателей, защитные кожухи рубильников и т.п.), должны иметь заземление («зануление»). Заземление должно быть хорошо видно.

4.9. Грузоподъемные механизмы, съемные грузозахватные приспособления (стропы, траверсы, захваты) необходимо эксплуатировать и испытывать в соответствии с Правилами устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов (машин).

4.10. Домкраты должны иметь ясное обозначение грузоподъемности, инвентарный номер, даты очередных освидетельствований и испытаний. Предельные нагрузки, а также номера должны обозначаться крупными буквами и цифрами.

4.11. Периодическое техническое освидетельствование домкратов всех типов должно производиться не реже чем через 12 месяцев с полной их разборкой для контроля технического состояния всех частей, с последующим нанесением трафарета и записью в журнал.

4.12. Домкраты должны иметь паспорт и инструкцию по эксплуатации.

4.13. Статические испытания при техническом освидетельствовании гидравлических, пневмогидравлических и пневматических домкратов должны производиться под нагрузкой, превышающей их предельную грузоподъемность на 10% при верхнем положении плунжера (штока) в течение 10 мин.

4.14. Текущее техническое обслуживание всех домкратов должно производиться через каждые 10 дней. При этом детально проверяет состояние ограничителей выхода винта (штока), плотность соединений и манжет, исправное действие предохранительных и заземляющих устройств и других деталей. Если неисправности нельзя устранить на месте домкраты следует отправлять в ремонт. Работа неисправным домкратом не допускается.

Результаты текущего технического обслуживания регистрируются в отдельном журнале.

4.15. На корпусах цилиндров, балках приспособлений, тельферах, грузоподъемных кранах должны быть нанесены инвентарные номера, данные о грузоподъемности и даты испытаний. Стальные тросы тельферов должны иметь заводской сертификат.

4.16. Надзор за содержанием и безопасной эксплуатацией кранов, грузоподъемных механизмов, домкратов должен быть возложен приказом начальника ПМС, дистанции пути на работника, ответственного по надзору за безопасной эксплуатацией грузоподъемных машин. Все освидетельствования и испытания домкратов должны производиться под руководством этого ответственного работника.

4.17. Паровые и водогрейные котлы должны эксплуатироваться и испытываться в соответствии с Правилами устройства и безопасной эксплуатации паровых и водогрейных котлов и Правилами устройства и безопасной эксплуатации водогрейных котлов с температурой не выше 115 °С и паровых котлов с давлением не выше 0,07 МПа (0,7 кгс/кв. см).

4.18. Теплопотребляющие установки, трубопроводы пара и горячей воды необходимо эксплуатировать и испытывать в соответствии с Правилами устройства и безопасной эксплуатации трубопроводов пара и горячей воды, Правилами эксплуатации теплопотребляющих установок и тепловых сетей потребителей и Правил техники безопасности при эксплуатации теплопотребляющих установок и тепловых сетей потребителей.

4.19. Эксплуатация водопроводных, канализационных и очистных сооружений и сетей должна производиться согласно ГОСТ 12.3.006 и Правил техники безопасности и производственной санитарии при эксплуатации водопроводно-канализационных сооружений на железнодорожном транспорте и в транспортном строительстве.

4.20. Компрессорные установки и воздухопроводы следует эксплуатировать и испытывать в соответствии с ГОСТ 12.2.016 и Правилами устройства и безопасной эксплуатации стационарных компрессорных установок, воздухопроводов и газопроводов.

Ремонт и обслуживание компрессорных установок и воздухопроводов должны производиться в соответствии с Правилами устройства и безопасной эксплуатации стационарных компрессорных установок, воздухопроводов и газопроводов.

4.21. Баллоны и другие сосуды, работающие под давлением, должны эксплуатироваться и испытываться в соответствии с Правилами устройства и безопасной эксплуатации сосудов, работающих под давлением.

4.22. Котлы, печи, газовое оборудование и другие агрегаты, работающие на газовом топливе, необходимо эксплуатировать в соответствии с Правилами безопасности в газовом хозяйстве.

4.23. Оборудование (станки, механизмы, прессы и другое оборудование) должно быть установлено на виброизолирующих фундаментах или на основаниях, тщательно выровнено и закреплено. Необходимо иметь удобные подходы к оборудованию для осмотра, смазывания и текущего ремонта.

4.24. Зубчатые и ременные передачи, а также другие вращающиеся части оборудования, расположенные в доступной зоне, должны быть ограждены.

4.25. Верстаки, столы и стеллажи должны быть прочными, устойчивыми и иметь высоту, удобную для работы.

Поверхность верстаков необходимо покрывать гладким материалом (листовой сталью, алюминием, линолеумом).

Тиски на верстаках должны быть в полной исправности, крепко захватывать зажимаемое изделие и иметь на губках насечку.

4.26. Тиски на верстаках следует устанавливать на расстоянии не менее 1 м один от другого. Ширина верстака должна быть не менее 0,75 м. Для защиты работающих от отлетающих осколков должны быть поставлены защитные сетки высотой не менее 1 м. При двусторонней работе на верстаке сетку необходимо ставить в середине, а при односторонней - со стороны, обращенной к рабочим местам, проходам и окнам.

4.27. Абразивный инструмент, применяемый в заточных и обдирочно-шлифовальных станках, в ручных пневматических и электрических шлифовальных машинках, должен эксплуатироваться и испытываться в соответствии с ГОСТ 12.3.028. Для испытания абразивного инструмента необходимо иметь специальный стенд.

4.28. Администрация предприятия должна обеспечивать работающих исправным, правильно заточенным инструментом. Неисправный и несоответствующий условиям работы инструмент подлежит немедленному изъятию и замене.

4.29. Ручной механизированный инструмент должен быть исправным, а шлифовальные машинки иметь защитные кожухи.

4.30. Ручной инструмент и приспособления ежедневного применения должны быть закреплены для индивидуального или бригадного пользования.

4.31. Краскораспылители, шланги, рукоятки кистей, шпателей, ножей и другого малярного инструмента следует в конце смены счищать и промывать от остатков лакокрасочных материалов и сдавать в кладовую или иное специально оборудованное место.

4.32. Приставные лестницы и стремянки должны быта учтены, пронумерованы и иметь таблички о принадлежности к конкретному участку.

На предприятии должен вестись журнал учета приставных лестниц и стремянок с указанием сроков их испытаний.

Переносные (приставные) лестницы должны быть со ступеньками, врезанными или вдолбленными в тетивы, и стянуты металлическими стяжками. Применение лестниц со ступеньками, пришитыми гвоздями, не допускается. Не допускается также наращивание лестниц. Длину лестницы принимают такой, чтобы можно было работать со ступеньки, находящейся от верхнего конца лестницы на расстоянии не менее 1 м.

Длина переносной лестницы должна быть не более 5 м. Концы переносных лестниц должны быть снабжены штырями при установке их на мягкий грунт или резиновыми башмаками при установке их на твердое основание.

4.33. Переносные лестницы перед эксплуатацией необходимо испытать статической нагрузкой 120 кгс, приложенной к одной из ступеней в середине пролета лестницы, находящейся в эксплуатационном положении. В процессе эксплуатации деревянные лестницы необходимо испытывать каждые полгода.

4.34. При обслуживании передвижных электростанций на месте работы должны быть диэлектрические коврики, галоши и перчатки, испытанные и имеющие клеймо с указанием даты испытаний.

4.35. На звеносборочных и звеноразборочных линиях должна быть предусмотрена защита при сбросе скреплений и других материалов в случае отрыва и падения шпал. Рельсовые захваты должны быть оборудованы замками против самопроизвольного раскрытия.

4.36. Звеносборочные и звеноразборочные линии должны быть оборудованы системой аварийного отключения всей линии и сигнализацией, предупреждающей о неисправности отдельных агрегатов. Произвольное включение механизмов должно быть исключено.

Расположение и конструкция органов управления должны исключать возможность случайного переключения их во время работы.

Все органы управления должны быть снабжены фиксаторами. На щитах и пультах управления должны быть четкие надписи и обозначения.

4.37. Все движущиеся части, трансмиссии, вращающиеся механизмы, передаточные, цепные, зубчатые и червячные передачи, валы, барабаны и канаты и др. должны иметь надежное ограждение и прочное закрепление.

Оборудование и механизмы не должны иметь выступающих деталей, которые не обеспечивают безопасной работы и могут привести к травмам. Тросовые метелки и зачалки должны быть надежно закреплены.

4.38. Пневматическое оборудование, механизмы и инструменты, применяемые при выполнении ремонтных работ на мостах, должны быть испытаны в установленном порядке и опробованы перед началом работ.

Запрещается пользоваться установками и аппаратами, работающими под давлением, при отсутствии или неисправности манометров и предохранительных клапанов. Исправность манометров необходимо проверять ежедневно перед началом смены.

4.39. Подвесные леса и подмости для работ на мостах должны быть устроены по проекту, утвержденному главным инженером дистанции пути, прочно и надежно подвешены и ограждены перилами высотой не менее 1 м.

Подвесные леса и подмости после их монтажа могут быть допущены к

эксплуатации только после того, как они выдержат испытания в течение 1 ч статической нагрузкой, превышающей нормативную на 20%. Подъемные подмости, кроме того, должны быть испытаны на динамическую нагрузку, превышающую нормативную на 10%. Результаты испытаний должны быть оформлены актом или записью в общем журнале работ.

В случаях многократного использования подвесных лесов и подмостей они могут быть допущены к эксплуатации без испытаний при условии, что конструкция, на которую они подвешиваются, проверена на нагрузку, превышающую расчетную не менее чем в 2 раза.

Ширина подмостей должна быть не менее 1 м. При движении по подмостям вагонеток ширина подмостей должна увеличиваться с учетом ширины прохода не менее 1 м.

Крючья для подвески подмостей должны быть заранее испытаны нагрузкой, вдвое превышающей рабочую с продолжительностью испытания не менее 15 мин. Испытание оформляется актом.

4.40. Диаметры стальных канатов для подъема лесов и люлек должны быть проверены расчетом и иметь запас прочности не менее девятикратного.

4.41. Выбраковку находившихся в работе стальных канатов (тросов) следует производить по числу обрывов проволок на длине одного шага свивки согласно Правилам устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов.

Все ручные подъемные лебедки должны быть снабжены автоматически действующими двойными тормозными устройствами.

Люльки должны иметь плотный настил и сетчатые или дощатые ограждения с четырех сторон высотой не менее 1,2 м.

Перед выдачей, а также в процессе эксплуатации пояса должны испытываться через каждые 6 месяцев статической нагрузкой, равной 400 кгс, о чем должна быть сделана запись в месте нанесения маркировки.

4.42. Леса, подмости и подобные им конструкции должны устраиваться из доброкачественного лесоматериала хвойных пород не ниже второго сорта, скрепляться болтами, скобами, гвоздями, не иметь выступающих или не пришитых досок, торчащих гвоздей и других острых предметов.

5. ТРЕБОВАНИЯ К ТРАНСПОРТИРОВАНИЮ, СКЛАДИРОВАНИЮ И ХРАНЕНИЮ МАТЕРИАЛОВ ВЕРХНЕГО СТРОЕНИЯ ПУТИ

5.1. Материалы верхнего строения, изделия и прочие грузы должны складироваться и храниться на специально подготовленных для этого площадках или стеллажах.

При укладке материалов верхнего строения пути в штабель необходимо применять стойки, упоры и прокладки. Способ и высота укладки штабелей должны определяться из условий устойчивости укладываемых предметов и удобства зачаливания при использовании грузоподъемных механизмов.

5.2. На стеллажах, предназначенных для складирования деталей и ма-

териалов, должны быть четко нанесены предельно допустимые нагрузки.

Стеллажи, шкафы и подставки по прочности должны соответствовать массе укладываемых на них деталей и материалов.

Ширина проходов между стеллажами, шкафами и штабелями должна быть не менее 0,8 м.

5.3. Для складирования и транспортирования мелких деталей должна быть предусмотрена специальная тара, обеспечивающая безопасную транспортировку и удобную строповку при перемещении кранами.

5.4. Движение авто- и электрокаров, других транспортных средств на территории базы дистанции пути и ПМС должно производиться только по предназначенным для этих целей проездам со скоростью не более 10 км/ч, на ремонтных участках - не более 5 км/ч, а в узких проходах и помещениях - не более 3 км/ч.

Транспортные дорожки должны быть обозначены габаритными линиями.

Все транспортные средства должны иметь противоугонные устройства.

Груз необходимо укладывать на середину платформы транспортного средства и закреплять от возможного скатывания при движении. Перевозимый груз не должен превышать грузоподъемности транспортного средства.

5.5. Площадки, отведенные под материалы верхнего строения пути, должны быть спланированы.

Собранные звенья, шпалы, переводные и мостовые брусья должны складироваться в штабели в определенных местах с соблюдением установленных размеров и устройством противопожарных разрывов-проездов (проходов).

5.6. В дистанции пути и ПМС должны быть установлены перечни лиц, ответственных за хранение и выдачу легковоспламеняющихся, огнеопасных материалов, взрывчатых веществ, химических реактивов и ядовитых веществ. Допуск посторонних лиц к обращению с этими материалами запрещается.

Для их хранения и выдачи должны быть отведены специальные, изолированные от других помещения, оборудованные вентиляцией.

5.7. Выдача легковоспламеняющихся и огнеопасных материалов (бензин, керосин, спирт, лаки, краски, масла) должна производиться в емкости с плотно закрывающейся крышкой.

5.8. Для хранения использованного обтирочного материала на базах дистанции пути и ПМС должны быть установлены специальные металлические ящики с плотно закрывающимися крышками, которые должны очищаться по мере их наполнения, но не реже одного раза в смену.

5.9. Сбор мусора и отходов должен производиться в специальную тару, размещенную в отведенных для нее местах. По мере накопления мусор и отходы должны своевременно вывозиться.

5.10. Рельсы должны укладываться на подошву в штабель пирамидальной формы высотой не более 2 м. Каждый верхний ряд штабеля по количеству рельсов должен быть меньше нижнего ряда на два рельса (на один от каждого края). Между рядами рельсов должны быть уложены на деревянные прокладки толщиной не менее 50 мм. При рельсах длиной 12,5 м - 3 прокладки, при рельсах длиной 25 м - 6 прокладок.

Ширина штабеля рельсов должна быть в пределах действия крановой установки, позволяющей вертикальный захват и подъем рельсов без подтаскивания.

5.11. При размещении нескольких штабелей рельсов вдоль пути между ними должны предусматриваться разрывы не менее 2 м.

5.12. Накладки и подкладки укладываются в штабеля высотой не более 1,5 м. Остальные скрепления (болты, клеммы, шайбы) должны находиться в специальных ларях.

5.13. Детали рельсовых скреплений из кордонита, текстолита, полиэтилена, резины, резинокорда и другие неметаллические элементы должны находиться в крытых помещениях или под навесом с открывающейся крышей.

5.14. Железобетонные шпалы укладываются в штабели с соблюдением горизонтальных рядов. Между рядами шпал должны быть уложены прокладки толщиной 40 - 50 мм в створе расстояния примерно 50 см от концов шпал.

5.15. Высота ленточного штабеля деревянных и железобетонных шпал должна быть не более 5 м. Для входа на штабель и схода с него должны применяться инвентарные лестницы.

5.16. Максимальная длина ленточного штабеля деревянных шпал 75 м, железобетонных 150 м. Разрывы между штабелями, шириной по низу не менее 6 м, являются пожарными проездами.

5.17. Путевое развитие склада балластных материалов и длина разгрузочного пути должны соответствовать объему складируемого балласта.

Высота штабеля балласта допускается до 6 м с уклоном на отводе к стрелочному переводу не круче 40 промилле.

5.18. На выгрузку хоппер-дозаторы должны подаваться локомотивом вагонами вперед. Количество одновременно подаваемых под выгрузку вагонов зависит от длины разгрузочного пути и мощности локомотива, способного надвигать и удерживать состав на уклоне отвода. При подаче вагонов под выгрузку и обратном движении к стрелочному переводу включение автотормозов обязательно.

5.19. Разгрузочный путь должен быть тупиковым. В конце пути должен стоять металлический упор, который по мере накопления балласта поднимается вместе с путевой решеткой.

5.20. Скорость подачи вагонов под выгрузку в тупике должна быть не более 15 км/ч.

5.21. Выгрузка балласта из хоппер-дозаторов производится поочередно по одному хоппер-дозатору по всей ширине балластной призмы с установкой дозатора на отметку +15. Скорость движения состава при выгрузке 3 - 5 км/ч.

5.22. Во всех случаях отстоя вагонов на путях склада балласта под них должны укладываться тормозные башмаки. Запрещается оставлять вагоны на отводе, а также вместо тормозных башмаков подкладывать доски, камни и другие предметы.

5.23. Использование автотормозной воздушной магистрали одновременно в единой системе с рабочей магистралью хоппер-дозаторов запрещается.

5.24. Балластный состав должен сопровождаться документацией (сертификатом), в которой указывается наименование продукции, организация-изготовитель и его адрес, процентное содержание свободных асбестовых волокон в смеси.

6. РЕЖИМЫ ТРУДА И ОТДЫХА

6.1. Администрация предприятия должна обеспечивать работникам режимы труда и отдыха в соответствии с трудовым законодательством Российской Федерации и Приказом МПС СССР от 18.09.90 № 8ЦЗ «О введении в действие Особенностей регулирования рабочего времени и времени отдыха отдельных категорий работников железнодорожного транспорта и метрополитенов, непосредственно связанных с обеспечением безопасности движения поездов и обслуживанием пассажиров».

6.2. Работникам, занятым на работах по содержанию и ремонту пути и сооружений, профессии которых входят в Список производств, цехов, профессий и должностей с вредными условиями труда, работа в которых дает право на дополнительный отпуск и сокращенный рабочий день, администрация предприятия должна предоставлять одновременно с ежегодным отпуском дополнительный отпуск и устанавливать сокращенный рабочий день в соответствии с Инструкцией о порядке применения Списка производств, цехов, профессий и должностей с вредными условиями труда, работа в которых дает право на дополнительный отпуск и сокращенный рабочий день.

В соответствии с этими документами:

Если работник проработал в производствах, цехах, профессиях и должностях с вредными условиями труда менее 11 месяцев, то ему дополнительный отпуск должен предоставляться пропорционально отработанному времени.

В счет времени, проработанного в производствах, цехах, профессиях и должностях с вредными условиями труда, засчитываются те дни, в которые работник фактически был занят в этих условиях не менее половины рабочего дня, установленного для работников данного производства, цеха, профессии или должности.

Сокращенный рабочий день работникам устанавливается лишь в те дни, когда они заняты во вредных условиях труда не менее половины сокращенного рабочего дня, установленного для работников данного производства, цеха, профессии и должности.

6.3. При проезде работников ПМС к месту производства работ и обратно в пределах обслуживаемого участка специальными рабочими поездами, время, затраченное в пути сверх предусмотренного графиком движения поездов, должно учитываться как рабочее. Если место работы находится за пределами обслуживаемого участка, то проезд учитывается в рабочее время из расчета 7 часов за каждые 24 часа проезда.

6.4. Работникам, обслуживающим путевые машины, в рабочее время включаются:

- время непосредственной работы на машине, время на подготовку машины к работе, ожидание прицепки и отцепки от локомотива, ожидание отправления, следование по перегону, возвращение обратно, маневры на станции и постановка в тупик;
- время, затраченное на подготовку, погрузку и выгрузку хоппер-дозаторов и думпкаров и приведение их в транспортное положение, а также на технический уход в соответствии с графиком работы;
- время перемещения путевых машин в нерабочем состоянии в составе поезда, отдельным локомотивом или самостоятельно (для самоходных машин), хоппер-дозаторных и думпкарных маршрутов со станции погрузки к станции выгрузки и обратно.

Администрация по согласованию с профсоюзным комитетом при создании условий труда и отдыха должна разработать и утвердить график дежурств обслуживающего персонала. В этих случаях учет рабочего времени ведется по фактическим затратам согласно графику дежурств.

Рабочее время специалистов, входящих в состав бригад путевых машин, учитывается так же, как у рабочих, обслуживающих эти машины.

В рабочее время путевых бригад включается также время на проход к месту работ и обратно, пропуск поездов, ежечасовые технологические перерывы.

6.5. Администрация предприятия при работе на открытом воздухе в холодное время года должна предусматривать кратковременные перерывы для обогрева работников в пунктах обогрева.

6.6. Администрация предприятия на участках с радиоактивным загрязнением обязана соблюдать специально разработанные для данной местности режимы работы и отдыха работников, согласованные с центрами санитарно-эпидемиологического надзора.

6.7. При выполнении работ по погрузке, транспортировке пестицидов, а также при работах, связанных с химическим уничтожением растительности, продолжительность рабочего дня должна быть установлена 6,0 часов.

6.8. На предприятиях должны быть установлены режимы труда и отдыха для работников пути, работающих в тоннелях.

7. ТРЕБОВАНИЯ К ПРОФЕССИОНАЛЬНОМУ ОТБОРУ И ПРОВЕРКЕ ЗНАНИЙ ПРАВИЛ

7.1. Лица моложе 18 лет не должны допускаться к занятию следующих должностей и профессий: дорожных, мостовых и тоннельных мастеров, бригадиров пути, обходчиков, монтеров пути третьего разряда и выше, дежурных по переездам, наладчиков дефектоскопных путеизмерительных вагонов, машинистов путевых машин и механизмов, операторов дефектоскопных тележек, операторов по путевым измерениям и их помощников.

Лица моложе 18 лет и беременные женщины не должны допускаться на работы, связанные с воздействием вибрации, ядохимикатов, а также к работам по ремонту мостовых и тоннельных сооружений, сварочно-наплавочным, к копке глубоких и мокрых прорезей, установке и разборке в них

креплений, на участках, загрязненных опасными и вредными веществами (радиоактивными, асбестосодержащими и другими веществами).

Подростки мужского пола в возрасте от 16 до 18 лет могут быть допущены к путевым и другим работам в качестве монтера пути низшего разряда в бригады с квалифицированными рабочими при условии, что эти работы не связаны с подъемом и перемещением тяжестей. Предельная норма переноски и передвижения тяжестей для юношей не должна превышать 16 кг и не занимать более одной трети рабочего времени.

Лица моложе 16 лет к выполнению работ по содержанию и ремонту пути не допускаются.

7.2. Женщины не допускаются к занятию следующих должностей: мостового слесаря, кузнеца, грузчика тяжелых грузов, стропальщика верхней бригады на путеукладочных кранах, кочегара котельных при ручной загрузке твердого топлива; они также не допускаются к работам по пропитке шпал, брусьев и столбов, по разгрузке вручную угля из вагонов, по погрузке и выгрузке пропитанной древесины, к копке глубоких и мокрых прорезей, установке и разборке в них креплений, к работе с электрическими и пневматическими инструментами массой свыше 10 кг, а также к работам, связанным с поднятием и перемещением тяжестей более 10 кг, а при непрерывной работе по перемещению тяжестей более 7 кг.

Не допускается привлечение женщин к ремонтным работам на пути в ночных сменах, за исключением работ по устранению последствий аварий и при других обстоятельствах, нарушающих нормальное движение поездов (стихийные явления, водоборьба, снегоборьба).

Не допускаются к работам с ядохимикатами, пестицидами, к работам, связанным с воздействием вибраций, в том числе с электрошпалоподбойками, сварочно-наплавочным работам и на работы на участках загрязненных опасными и вредными веществами (радиоактивными, асбестосодержащими и другими веществами) беременные и кормящие грудью женщины.

7.3. Работники, связанные с содержанием и ремонтом пути, должны проходить предварительные и периодические медицинские осмотры в соответствии с Приказом Минздравмедпрома России 14.03.96 № 90 и Приказом Министерства путей сообщения СССР от 07.07.87 № 23Ц.

Сведения о медицинских осмотрах должны храниться в личных делах работников предприятия. При наличии жалоб на состояние здоровья работники должны быть подвергнуты внеочередному медицинскому осмотру.

7.4. Лица, не работающие на железнодорожном транспорте, привлекаемые для неотложного выполнения отдельных работ по снегоборьбе, водоборьбе и для ликвидации последствий стихийных бедствий, медицинскому освидетельствованию не подвергаются, однако к работе на пути не могут быть допущены лица с физическими недостатками (ослабленное зрение, глухота и т.д.), что руководитель выясняет опросом перед началом работ.

7.5. Обучение, проверка знаний, стажировка и все виды инструктажей (вводный, первичный на рабочем месте, повторный, внеплановый, целевой) должны проводиться в соответствии с ГОСТ 12.0.004 и Положением об

организации обучения и проверки знаний по охране труда на железнодорожном транспорте.

Сведения о прохождении обучения, проверке знаний, стажировке и проведении инструктажей должны регистрироваться с обязательной подписью инструктируемого и инструктирующего в соответствующих журналах, личной карточке, наряде-допуске или другой документации, разрешающей производство работ.

7.6. Лица, поступающие на работы, связанные с движением поездов по перечню, утвержденному МПС России, должны выдержать испытания и в последующем периодически проверяться по кругу своих обязанностей в знании:

Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (ПТЭ);

Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации;

Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации;

- должностных инструкций и других документов, устанавливающих обязанности работников;
- правил и инструкций по охране труда;
- Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации.
- Все работники должны знать:
- общие обязанности работников железнодорожного транспорта;
- обязанности работника по обеспечению охраны труда на предприятиях;
- правила и инструкции по охране труда, должностные инструкции;
- технологию содержания и ремонта железнодорожного пути;
- действие на человека опасных и вредных производственных факторов, возникающих во время работы, способы защиты и правила оказания первой помощи;
- требования техники безопасности, производственной санитарии и пожарной безопасности;
- правила применения и использования противопожарного оборудования и инвентаря.

7.7. Работники железнодорожного транспорта, на которых в порядке уплотнения рабочего дня или совмещения профессий возлагается выполнение дополнительных обязанностей, связанных с движением поездов, допускаются к этой работе только после испытания их в знании соответствующих правил и инструкций.

7.8. Работники, связанные с обслуживанием и эксплуатацией электрооборудования, в том числе сварочных агрегатов, электрического инструмента, должны проходить в соответствующем объеме обучение и проверку знаний по Правилам эксплуатации электроустановок потребителей и Правилам техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей, а также Правилам электробезопасности для работников же-

лезнодорожного транспорта на электрифицированных железных дорогах.

Работники, связанные с эксплуатацией электроустановок в зависимости от должности, профессии и характера работ, должны иметь соответствующую группу по электробезопасности.

7.9. К работе на транспортных и подъемно-транспортных средствах (путевых машинах, дрезинах, автомашинах, кранах) допускаются лица, имеющие удостоверение на право управления этими средствами.

Ответственные за выпуск транспортных средств и путевых машин должны пройти соответствующие обучение и проверку знаний и оформлены приказом по предприятию.

7.10. Работники, связанные с управлением грузоподъемными машинами и механизмами, должны иметь удостоверение на право работы с ними, периодически проходить аттестацию и проверку знаний по безопасным методам работы.

7.11. К работам, проводимым непосредственно на открытой местности в зонах ограниченного проживания, отселения и отчуждения, допускаются лица, прошедшие медицинское освидетельствование с учетом радиационного фактора и не имеющие медицинских противопоказаний к работам в условиях радиационного воздействия.

Лица моложе 18 лет и беременные женщины с момента установления беременности и на весь период грудного вскармливания к работам в этих зонах не допускаются.

7.12. К проведению инструктажа и обучению работников путевого хозяйства, работающих в зонах радиоактивного загрязнения, необходимо привлекать соответствующих специалистов врачебно-санитарной службы.

7.13. Все работающие в зонах радиоактивного загрязнения подлежат специализированным диспансерным осмотрам с учетом радиационного фактора. Периодичность прохождения диспансерных осмотров определяется соответствующими распоряжениями администрации предприятия по согласованию с врачебно-санитарной службой.

Специализированные диспансерные осмотры работников могут совмещаться с проведением медицинских освидетельствований, для чего в состав врачебно-экспертных комиссий должны включаться соответствующие специалисты и выполняться необходимые диагностические исследования.

7.14. Лица, привлекаемые для работы с гербицидами (включая монтеров пути, временно привлекаемых для погрузки гербицидов), обязаны до начала обработки железнодорожных путей пройти медицинское освидетельствование в соответствии с приказами МПС России и Минздрава России, инструктаж и сдать санитарно-технический минимум по работе с ядохимикатами.

7.15. К выполнению сварочно-наплавочных работ допускаются электросварщики, прошедшие медицинское освидетельствование, обучение и проверку знаний в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации. К работам по абразивной обработке направленных рельсовых концов и крестовин допускаются шлифовщики и наждачники, прошедшие медицинское освидетельствова-

ние, обучение и проверку знаний по технике безопасности в соответствии с местными инструкциями по безопасности при пользовании абразивным инструментом, а также имеющие удостоверение на право производства этих работ.

7.16. К самостоятельным верхолазным работам на искусственных сооружениях допускаются лица (рабочие и инженерно-технические работники) не моложе 18 лет, прошедшие специальный медицинский осмотр и признанные годными, имеющие стаж верхолазных работ не менее одного года и разряд не ниже 3-го. Рабочие, впервые допускаемые к верхолазным работам, в течение одного года должны работать под непосредственным надзором опытных рабочих, назначенных приказом руководителя организации.

Верхолазными считаются работы, выполняемые на высоте более 5 м от поверхности земли, перекрытия или рабочего настила, над которым производятся работы непосредственно с конструкции при их монтаже или ремонте. Работники, выполняющие верхолазные работы, должны быть обеспечены предохранительными поясами.

7.17. На предприятиях должны быть оборудованы кабинеты по охране труда и в отдельных подразделениях уголки по охране труда, имеющие наглядные пособия по технике безопасности, производственной санитарии и пожарной безопасности, а также устройства для демонстрации кинофильмов, видеофильмов и диафильмов.

8. ТРЕБОВАНИЯ К ПРИМЕНЕНИЮ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ

Примечание.

Типовые отраслевые нормы бесплатной выдачи специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты работникам железных дорог Российской Федерации утратили силу в связи с изданием Приказа Минздравсоцразвития РФ от 25.06.2009 № 374.

Типовые нормы бесплатной выдачи специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты работникам см. в Справочной информации.

8.1. Работники, занятые содержанием и ремонтом пути и сооружений, должны быть обеспечены соответствующей спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты (СИЗ) в соответствии с Типовыми отраслевыми нормами бесплатной выдачи спецодежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты работникам магистральных железных дорог.

8.2. Все работающие на путях, независимо от должности и профессии, должны быть одеты в сигнальные жилеты; в темное время суток - в жилеты со светоотражающими накладками.

8.3. Порядок выдачи, хранения и использования спецодежды, спецобуви и других СИЗ должен соответствовать Правилам обеспечения работников спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты и ОСТ 32.106-88.

Спецодежда, спецобувь и другие СИЗ должны быть исправны и соответствовать размеру и росту работника, которому они выдаются.

8.4. Администрация предприятий обязана обеспечить сушку, химическую чистку, дезинфекцию, стирку и ремонт спецодежды в установленные с учетом производственных условий сроки.

8.5. Перед сдачей в ремонт СИЗ и другие предохранительные приспособления должны подвергаться дезинфекции, чистке и стирке.

Хранение, ремонт и стирка спецодежды и защитных средств на дому запрещается.

Недопустимо применение керосина и других токсичных нефтепродуктов для очистки кожи и обработки СИЗ.

8.6. Работники, занятые на работах с нефтепродуктами, должны обеспечиваться защитными пастами и мазями, разрешенными к применению Минздравом России.

8.7. Работники, связанные с очисткой деталей или изделий от ржавчины, краски, грязи, а также занятые на работах с выделением вредных газов, пыли, искр, отлетающих осколков и стружки, должны дополнительно снабжаться защитными очками, респираторами, противогазами.

8.8. Работники, связанные с работой на высоте, должны обеспечиваться предохранительными поясами и страховочными канатами. Предохранительный пояс и страховочный канат должны осматриваться перед каждым применением и испытываться один раз в шесть месяцев.

Результаты испытания должны заноситься в журнал, а к предохранительному поясу крепиться бирка, на которой должен быть указан инвентарный номер и дата испытания.

8.9. Работники, подвергающиеся воздействию высоких уровней шума, должны быть обеспечены средствами индивидуальной защиты органов слуха (наушниками, вкладышами).

8.10. Машинисты путевых машин (при наличии на машине оборудования напряжением выше 110 В постоянного тока и выше 42 В переменного тока) должны обеспечиваться диэлектрическими перчатками (дежурными).

Машинисты щебнеочистительных, землеуборочных машин, машин для очистки кюветов, поливочных поездов должны быть обеспечены респираторами и защитными очками на каждого машиниста. Щебнеочистительные машины и машины, имеющие грузоподъемные устройства, должны укомплектовываться касками по числу работающих.

8.11. Рабочие, занятые на путевых работах в районах распространения гнуса, комаров, мошки, должны быть обеспечены защитными средствами против укусов - репеллентами и противомоскитными сетками. В этих районах работники должны обеспечиваться спецодеждой, защищающей от укусов насекомых.

8.12. Для защиты от солнечных ожогов и фотодерматитов при работе со свежепропитанными шпалами или брусьями должны быть использованы защитные мази и кремы, очки.

8.13. Машинисты путевых машин, монтеры пути и другие работники, работающие на участках с асбестосодержащим балластом, должны использовать средства индивидуальной защиты - одноразовые или многоразовые

респираторы, защитные очки.

Кроме перечисленных выше СИЗ все работники должны обеспечиваться комплектом спецодежды по установленным нормам, учитывающим и другие особенности выполняемой работы.

8.14. Все работники путевого хозяйства, работающие в зонах радиоактивного загрязнения, должны обеспечиваться двойным комплектом спецодежды, головными уборами и сменной обувью на двойной срок носки. Для защиты работающих в условиях повышенной запыленности в зонах радиоактивного загрязнения должны применяться костюмы типа Псм и комбинезоны ПнМн. При выполнении операций, связанных с пылеобразованием, должно быть обеспечено обязательное использование работающими индивидуальных средств защиты органов дыхания - респираторов.

При выполнении работ легкой и средней тяжести следует применять респираторы «ШБ-1 Лепесток-40» и «Снежок-П», при тяжелых работах - респираторы многоразового пользования «РПА», «ПРШ-741», «Астра-2», «Ф-62Ш». На предприятиях и в подразделениях путевого хозяйства должен быть достаточный запас респираторов, организовано их хранение и оперативная замена.

Лица с неисправными средствами индивидуальной защиты органов дыхания или без них не должны допускаться к работе.

8.15. Летнюю хлопчатобумажную спецодежду работников путевого хозяйства, контактирующих с радиоактивными загрязнениями, следует подвергать стирке не реже 1 раза в 10 дней. Остальная спецодежда должна подвергаться стирке или химчистке по мере радиоактивного загрязнения, не допуская превышения установленных предельных уровней. Стирка и химчистка спецодежды этих категорий работающих должна производиться только централизованным порядком.

8.16. Хранение спецодежды необходимо обеспечить в санитарно-бытовых пунктах раздельно от личной (домашней) одежды. Вынос спецодежды и хранение ее в домашних условиях запрещается.

8.17. По окончании работы работники, контактирующие с радиоактивными загрязнениями, должны проходить полную санитарную обработку и индивидуальный дозиметрический контроль, являющийся составной частью радиационного контроля, осуществляемого при санитарно-гигиенической оценке условий труда и мощности доз излучения на местности. Объем проведения индивидуального дозиметрического контроля, периодичность, выбор контролируемых лиц и метод контроля утверждается администрацией предприятия по согласованию с центрами СЭН.

8.18. Работники, обслуживающие поливочные поезда и опрыскивающие агрегаты, в обязательном порядке обеспечиваются двумя комплектами спецодежды и спецобуви на двойной срок носки.

9. ТРЕБОВАНИЯ К САНИТАРНО-БЫТОВОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ

9.1. Для обеспечения нормальных санитарно-гигиенических условий работников всех профессий, связанных с содержанием и ремонтом пути и

сооружений, на каждом предприятии должны быть оборудованы санитарно-бытовые и вспомогательные помещения в соответствии с СНиП 2.09.04 и Пособием по проектированию административных и бытовых зданий и помещений предприятий железнодорожного транспорта.

Конкретный состав санитарно-бытовых помещений и устройств следует принимать в соответствии с группами производственных процессов и перечнем профессий работников. При изменении технологического процесса на производстве состав специальных санитарно-бытовых помещений может быть изменен по согласованию с органами санитарного надзора.

9.2. Для машинистов и рабочих путевых машин тяжелого типа, откомандированных для производства ремонтных работ на участках железнодорожного пути, удаленных от ПМС, должны предусматриваться вагоны, переоборудованные по типовым проектам и имеющие набор санитарно-бытовых помещений и устройств.

Санитарно-бытовые устройства путевых машин должны быть в исправном состоянии и соответствовать технической документации на данный тип машины.

Шкафы для хранения одежды не должны захламляться посторонними предметами, они должен иметь необходимое число крючков. В кабинах, не оборудованных шкафами для одежды, должна быть вешалка с полкой для головных уборов и крючками для верхней одежды.

9.3. Работники, обслуживающие самоходные путевые машины, должны быть обеспечены специальными служебными или бытовыми помещениями или устройствами в соответствии с РД 32.65-96.

9.4. Бытовые вагоны, придаваемые к путевым машинам, санитарно-бытовые помещения на территории дистанций пути и путевых машинных станций должны быть оборудованы гардеробными с раздельным хранением личной и спецодежды, умывальными для монтеров пути, прибывающих с перегона.

Администрация предприятий обязана организовать стирку и химчистку спецодежды по графику, согласованному с центрами СЭН. Помещения для хранения спецодежды и индивидуальных средств защиты должны быть оснащены пылесосами для обеспыливания одежды.

9.5. В составе поливочного поезда должен быть санитарно-бытовой вагон, оборудованный в соответствии с Санитарными правилами и Типовыми требованиями проектирования поливочных поездов на железнодорожном транспорте.

9.6. Устройства вентиляции должны соответствовать ГОСТ 12.4.021.

9.7. Отделка санитарно-бытовых помещений должна производиться влагостойким материалом, позволяющим легко очищать поверхности от загрязнения.

9.8. Для приема пищи должна быть оборудована столовая или специально оборудованное помещение. Хранение и принятие пищи на рабочих местах не допускается.

При работе путевых колонн ПМС и дистанций пути на участках, удаленных от станций должна быть организована доставка работающим

горячей пищи в термосах, а также хлеба и посуды в ящиках, переносных умывальников.

Транспорт для доставки горячей пищи должен соответствовать санитарным правилам. При этом на месте приема пищи устраиваются столы, скамьи, умывальники.

9.9. Администрация предприятия должна обеспечивать постоянное наличие в умывальных комнатах мыла для мытья рук.

Примечание.

Постановление Госкомтруда СССР, ВЦСПС от 16.12.1987 № 731/П-13 не применяется на территории Российской Федерации в связи с изданием Постановления Минтруда РФ от 31.03.2003 № 13. Действующие Нормы и условия бесплатной выдачи работникам, занятым на работах с вредными условиями труда, молока или других равноценных пищевых продуктов, которые могут выдаваться работникам вместо молока, утверждены Приказом Минздравсоцразвития РФ от 16.02.2009 № 45н.

9.10. Работникам, занятым на работах с вредными условиями труда, в соответствии с Постановлением Госкомтруда СССР «О порядке бесплатной выдачи молока или других равноценных продуктов рабочим и служащим, занятым на работах с вредными условиями труда», Перечнем химических веществ, при работе с которыми в профилактических целях рекомендуется употребление молока и других равноценных пищевых продуктов, и перечнем профессий, утвержденным администрацией предприятия, должно бесплатно выдаваться молоко по 0,5 л за смену независимо от ее продолжительности.

Работающие с ядохимикатами по уничтожению растительности на путях должны обеспечиваться молоком независимо от продолжительности контакта с пестицидами.

9.11. На базах дистанций пути и ПМС, а также в местах производства путевых работ должно быть организовано питьевое водоснабжение. В специально отведенных местах должны быть установлены бачки или сосуды, защищенные от попадания пыли и других вредных веществ.

В бачках или сосудах должна находиться ежедневно сменяемая кипяченая вода с температурой не выше плюс 20 °С и не ниже плюс 8 °С из расчета удовлетворения потребности всех работающих.

9.12. Сосуды с водой должны быть с фонтанчиками или кранами и иметь плотно закрывающиеся крышки. Ежедневно их следует очищать и промывать. Емкости для перевозки и хранения воды, помимо ежедневной промывки и очистки, необходимо периодически (1 раз в три дня) обрабатывать дезинфицирующими растворами, разрешенными к применению центрами СЭН (0,5% осветленный раствор хлорной извести или 0,5% раствор хлорамина).

В местах, где водопроводная вода удовлетворяет требованиям государственного стандарта, с разрешения местных органов санитарного надзора допускается употребление некипяченой воды. Переноска воды разрешается только в закрытых сосудах.

Работники пути и сооружений должны быть обеспечены в необходимом количестве водой для удовлетворения гигиенических нужд.

9.13. Помещения для отдыха могут быть общими для всех работающих на перегонах. Они должны обеспечивать одновременное размещение бригады монтеров пути, монтеров контактной сети, связистов, рабочих других служб, работающих на перегонах, а также временных рабочих, привлекаемых для снего- и водоборьбы.

В помещениях для обогрева должны быть сушильный шкаф, оборудованный местной вытяжкой для быстрого подсушивания (10 - 15-минутного) обуви, рукавиц, устройства для быстрого согревания рабочих (установки местного контактного конвекционного или лучистого обогрева), умывальник, электрокипятильник, бачок для питьевой воды.

Пункты обогрева и приема пищи могут быть постоянными и передвижными. В качестве передвижных пунктов могут быть использованы хозяйственные поезда с приспособленными для этих целей вагонами, выезжающими на перегон на период технологического или специального окна.

9.14. Спецодежда, в которой проводится работа с гербицидами, должна проветриваться на расстоянии не ближе 300 м от жилья и при необходимости - дегазироваться (химическая чистка спецодежды и средств индивидуальной защиты должна проводиться не реже 1 раза в неделю).

Ранее обустроенные пункты для проветривания и дегазации спецодежды, расположенные на расстоянии менее 300 м, должны переустраиваться в плановом порядке.

Запрещается стирка и обработка спецодежды и средств индивидуальной защиты около колодцев, рек, озер и других источников водоснабжения.

9.15. Одежда рабочих, обслуживающих поливочный поезд, опрыскивающие агрегаты, а также занятых загрузкой гербицидов, ремонтом поливочных устройств, должна храниться в отведенном для этого помещении. Хранение спецодежды в домашних условиях запрещается.

9.16. На складе ядохимикатов должна быть выделена комната для хранения домашней и рабочей одежды, средств индивидуальной защиты и дегазации.

Склад должен быть оборудован приточно-вытяжной механической вентиляцией, обеспечивающей 10-кратный воздухообмен в помещении склада.

9.17. В зоне радиоактивного загрязнения в пунктах дезактивации для работников должны быть оборудованы санпропускники с гардеробной для личной и рабочей одежды, умывальной или душевой, приборами радиационного контроля загрязнения, местами хранения СИЗ, устройством для очистки и обмывки спецобуви.

Устройство и оборудование санпропускников должно соответствовать требованиям ОСП-72/87, раздел 12.

Дезактивация зданий, сооружений путевого хозяйства и прилегающих к ним участков территории производится специальными временными или постоянными подразделениями.

9.18. Для работающих в зонах радиоактивного загрязнения на предприятиях и производственных участках путевого хозяйства должны быть

организованы и оборудованы санитарно-бытовые помещения по типу санпропускников.

Планировка санпропускников должна обеспечивать раздельное прохождение «грязных» и «чистых» потоков работающих.

В санитарно-бытовых помещениях должна периодически (не реже 1 раза в неделю) проводиться влажная уборка.

При небольших производственных объектах службы пути следует создавать объединенные санитарно-бытовые блоки. В их составе должны оборудоваться гардеробные с раздельным хранением личной одежды и спецодежды, умывальные, сушилки, кладовые для хранения грязной и чистой спецодежды, комнаты приема пищи.

Для работников службы пути, занятых производством работ на перегонах, удаленных от базы, должны предусматриваться стационарные или передвижные санитарно-бытовые пункты, которые должны оборудоваться умывальником, электрокипятильником или бачком для воды, столами, скамьями и обеспечиваются достаточным количеством моющих средств. Под размещение таких пунктов должны выбираться участки с низкими уровнями радиоактивного загрязнения и гамма-излучения на местности.

9.19. Для работающих в зонах радиоактивного загрязнения должно быть налажено рациональное горячее питание в сменах. При этом организация питания работающих в общественной сети должна предусматривать соответствие установленных рационов, обеспечивающих достаточное содержание мясо- и рыбопродуктов, сезонных овощей и фруктов, молочных продуктов.

Содержание радионуклидов в используемых в общественной сети пищевых продуктах не должно превышать установленных допустимых уровней.

Работающим на перегонах горячая пища должна доставляться в термосах. Прием пищи осуществляется только после снятия верхней спецодежды и обязательного мытья рук.

9.20. Работающие в зонах радиоактивного загрязнения в зимний и весенний периоды должны обеспечиваться поливитаминными препаратами профилактического назначения типа «Ундевит», «Гексанит» и т.п.

9.21. В складе ядохимикатов должен быть блок санитарно-бытовых помещений (гардеробная, душевая, туалет и умывальник с подводкой холодной и горячей воды).

9.22. В каждой бригаде, на всех путевых машинах в установленных местах должны находиться аптечки или сумки первой помощи, укомплектованные медикаментами и перевязочными материалами в соответствии с перечнем и инструктивными указаниями по оказанию первой помощи, утвержденными Департаментом здравоохранения МПС России.

Все работники должны знать места расположения аптечек и уметь оказать первую доврачебную помощь пострадавшему, а также знать средства вызова медицинской помощи.

В местах сбора рабочих должны быть вывешены адреса и телефоны медицинских учреждений.

9.23. Ответственность за содержание, хранение и пополнение аптечки

должна возлагаться на специально выделенного в каждой бригаде, смене работника, прошедшего соответствующую подготовку.

10. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ

10.1. Ответственность за состояние охраны труда, организацию безопасной работы, связанной с содержанием и ремонтом пути и сооружений, за пожарную безопасность, а также за соблюдение требований настоящих Правил в соответствии со своими должностными обязанностями являются:

- руководитель Департамента пути и сооружений МПС России;
- заместитель руководителя (главный инженер) Департамента пути и сооружений МПС России, отвечающий за охрану труда;
- начальник и главный инженер службы пути и сооружений железной дороги;
- начальник и главный инженер отделения железной дороги;
- начальник отдела пути и сооружений, начальник производственно-технического отдела отделения железной дороги;
- начальник и главный инженер дистанции пути, ПМС;
- старшие дорожные мастера, дорожные мастера, мастера самостоятельных подразделений и участков, мастера смен, бригадиры и другие руководители железнодорожного транспорта.

10.2. Руководитель и заместитель руководителя, отвечающий за охрану труда (главный инженер), начальник и главный инженер службы пути и сооружений железной дороги, начальник и главный инженер отделения железной дороги, начальник отдела пути и сооружений, начальник производственно-технического отдела отделения железной дорога несут ответственность за выполнение обязанностей, установленных для них Нормативами участия в работе по охране труда руководителей железнодорожного транспорта.

10.3. Начальники, главные инженеры, главные механики дистанции пути, ПМС, несут ответственность за:

- выполнением нормативов участия в работе по охране труда;
- выполнение требований настоящих Правил, действующих технологических процессов содержания и ремонта пути и сооружений;
- проведение мероприятий, направленных на обеспечение безопасных и здоровых условий труда и механизации производственных процессов, на их соответствие требованиям действующих стандартов, санитарных норм и правил, Правил пожарной безопасности;
- исправное состояние зданий, сооружений, производственное оборудование, машины и механизмы, защитные ограждения, наличие необходимого инструмента, предохранительных приспособлений и санитарно-технических устройств;
- прием на работу в соответствии с трудовым законодательством Российской Федерации, соблюдение порядка и сроков периодического медицинского освидетельствования работников, соблюдение установленных режимов труда и отдыха;

- обучение правильным приемам выполнения работы, правилам обращения с СИЗ и предохранительными приспособлениями, правилам оказания первой помощи, действиям персонала в аварийной ситуации и своевременное проведение инструктажей работников и проверку знаний по охране труда;
- выполнение мастерами, бригадирами и другими работниками требований положений, стандартов предприятия, инструкций и правил внутреннего распорядка;
- соблюдение установленного порядка расследования и учета несчастных случаев и профессиональных заболеваний, пожаров, загораний и аварийных ситуаций;
- выдачу согласно действующим нормам молока, мыла, СИЗ и других предохранительных приспособлений, а также своевременный ремонт, стирку и химчистку СИЗ;
- обеспечение мест производства работ наглядными пособиями по технике безопасности, производственной санитарии и пожарной безопасности, а также аптечками и инструкциями.

10.4. Старшие дорожные мастера, дорожные мастера, мастера самостоятельных подразделений и участков, мастера смен, бригадиры и другие руководители путевых работ являются ответственными за выполнение требований техники безопасности, производственной санитарии и пожарной безопасности на своих участках работ и несут ответственность за:

- своевременное проведение инструктажей работников на рабочем месте и проверку знаний правил инструкций;
- проведение трехступенчатого контроля;
- безопасное выполнение работ работниками, ограждение мест производства работ на перегонах и станциях, исправность сигналов;
- правильную расстановку бригад и работников в соответствии с утвержденным технологическим процессом;
- своевременный отвод работников с пути при приближении подвижного состава к месту производства работ;
- немедленное прекращение работ в случаях, угрожающих жизни и здоровью работающих, устранение обнаруженных в процессе работы недостатков и сообщении об этом своему непосредственному руководителю;
- исправное состояние механического и электрического оборудования, грузоподъемных механизмов и приспособлений;
- испытание в установленные сроки грузоподъемных машин, механизмов и приспособлений;
- своевременную укладку и закрепление материалов верхнего строения пути, исправность транспортных и пешеходных дорожек и проходов на территории баз и мастерских;
- состояние производственных, вспомогательных и бытовых помещений;
- своевременную очистку площадок и территорий своих подразделений и участков от мусора, снега, льда;

- исправность применяемого инструмента, ручных фонарей, спецодежды, спецобуви и других СИЗ;
- проведение работ с повышенной опасностью, перечень которых должен быть утвержден руководителем предприятия.

10.5. Руководители, допустившие нарушение требований нормативных актов по охране труда и пожарной безопасности, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

10.6. Ответственность за соблюдение требований безопасности, пожарной безопасности и производственной санитарии при выполнении сварочно-наплавочных работ возлагается в дистанциях пути и ПМС на начальника или главного инженера, начальника или мастера мастерских или руководителя сварочно-наплавочными работами в условиях эксплуатируемого пути.

10.7. Ответственность за соблюдение требований электробезопасности возлагается на специалиста, назначенного приказом по предприятию и имеющего группу по электробезопасности не ниже четвертой.

С введением в действие настоящих Правил признаются не действующими в системе МПС России Правила техники безопасности и производственной санитарии при ремонте и содержании железнодорожного пути и сооружений, утвержденные МПС СССР 08.09.88 № ЦП/4621.

Приложение 1
к Правилам по охране труда
от 24 февраля 1999 г.
№ ПОТ РО-32-ЦП-652-99

ПЕРЕЧЕНЬ
ССЫЛОЧНЫХ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ

1. ГОСТ 12.0.003-74. ССБТ. Опасные и вредные производственные факторы. Классификация. (1.2)
2. ГОСТ 12.0.004-90. ССБТ. Организация обучения безопасности труда. Общие положения. (7.6)
3. ГОСТ 12.1.003-83. ССБТ. Шум. Общие требования безопасности. (1.3)
4. ГОСТ 12.1.004-91. ССБТ. Пожарная безопасность. Общие требования. (3.3.2)
5. ГОСТ 12.1.005-88. ССБТ. Общие санитарно-гигиенические требования к воздуху рабочей зоны. (3.3.14)
6. ГОСТ 12.1.010-76. ССБТ. Взрывобезопасность. Общие требования. (1.7)
7. ГОСТ 12.1.012-90. ССБТ. Вибрационная безопасность. Общие требования. (1.3)
8. ГОСТ 12.1.019-79. ССБТ. Электробезопасность. Общие требования и номенклатура видов защиты. (2.10.1)
9. ГОСТ 12.1.030-81. ССБТ. Электробезопасность. Защитное заземление, зануление. (2.10.1)
10. ГОСТ 12.2.003-91. ССБТ. Оборудование производственное. Общие требования безопасности. (4.1)
11. ГОСТ 12.2.016-81. ССБТ. Оборудование компрессорное. Общие требования безопасности. (4.20)
12. ГОСТ 12.2.056-81. ССБТ. Электровозы и тепловозы колеи 1520 мм. Требования безопасности. (5.3)
13. ГОСТ 12.3.003-86. ССБТ. Работы электросварочные. Требования безопасности. (2.10.1)
14. ГОСТ 12.3.006-75. ССБТ. Эксплуатация водопроводных и канализационных сооружений и сетей. Общие требования безопасности. (4.18)
15. ГОСТ 12.3.028-82. ССБТ. Процессы обработки абразивным и эльборовым инструментом. Требования безопасности. (4.26)
16. ГОСТ 12.3.035-84. ССБТ. Строительство. Работы окрасочные. Требования безопасности. (2.6.35)
17. ГОСТ 12.3.036-84. ССБТ. Газопламенная обработка металлов. Требования безопасности. (2.10.1)
18. ГОСТ 12.4.021-75. ССБТ. Системы вентиляционные. Общие требования безопасности. (9.6)
19. ГОСТ 12.4.026-76. ССБТ. Цвета сигнальные и знаки безопасности. (3.3.4)
20. ГОСТ 10807-78. Знаки дорожные. Общие технические условия. (3.3.4)

21. ОСТ 32.106-88. ССБТ. Порядок обеспечения рабочих и служащих железнодорожного транспорта средствами индивидуальной защиты, их содержания, эксплуатации и ухода за ними. (9.3)

22. СНиП 23-05-95. Естественное и искусственное освещение. Минстрой России 02.08.95 № 18-78. (3.3.12)

23. СНиП 2.04.05-91. Отопление, вентиляция и кондиционирование. Госстрой СССР, 1991. (3.3.14)

24. СНиП 2.09.02-85. Производственные здания промышленных предприятий. Госстрой СССР, 30.12.85. (3.3.2)

25. СНиП 2.09.04-87. Административные и бытовые здания. Госстрой СССР, 30.12.87 № 313 (9.1; 9.6)

26. СНиП III-4-80*. Техника безопасности в строительстве. Госстрой СССР, 09.06.80 № 82. (2.5.1)

27. Нормы искусственного освещения объектов железнодорожного транспорта. МПС СССР, 25.04.91, РД 3215-91. (3.3.12)

28. Правила пожарной безопасности на железнодорожном транспорте. МПС России, 11.11.92 ЦУО/112. (2.10.1)

Примечание.

В официальном тексте документа, видимо, допущена опечатка: имеется в виду Правила пожарной безопасности от 16.10.93, а не 16.12.93.

29. Правила пожарной безопасности в Российской Федерации. МВД России, 16.12.93 ППБ-01-93. (2.10.1; 3.3.2)

30. Правила эксплуатации электроустановок потребителей (5-е издание). Главгосэнергонадзор России, 31.03.92. (5.7; 7.9)

31. Правила техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей. Главгосэнергонадзор СССР, 21.12.84. (2.3.26; 5.7; 7.9)

32. Правила устройства и безопасной эксплуатации стационарных компрессорных установок, воздухопроводов и газопроводов. Госгортехнадзор СССР, 07.12.71. (4.20)

33. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации. МПС России, 26.04.93, № ЦРБ-162. (3.1.1; 7.7; 7.17)

34. Правила устройства и безопасности эксплуатации сосудов, работающих под давлением. Госгортехнадзор СССР, 27.11.87. (2.10.1; 3.3.11; 4.20)

35. Правила техники безопасности и производственной санитарии при погрузочно-разгрузочных работах на железнодорожном транспорте. МПС СССР, 15.02.90, № ЦМ/4771. (2.9.1)

36. Правила устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов (машин). МПС России, 04.05.94, № ЦРБ-278. (5.9)

37. Правила устройства и безопасной эксплуатации паровых и водогрейных котлов. Госгортехнадзор России, 28.05.93, № 12. (4.8)

38. Правила устройства и безопасной эксплуатации паровых котлов с давлением пара не более 0,7 кгс/кв. см, водонагревателей котлов и водонагревателей с температурой нагрева не выше 115 градусов С. МПС России, 10.05.95, № ЦСР-320. (4.8)

39. Правила устройства и безопасной эксплуатации трубопроводов пара и горячей воды. Госгортехнадзор СССР, 09.01.90. (4.17)

40. Правила эксплуатации теплопотребляющих установок и тепловых сетей потребителей и Правила техники безопасности при эксплуатации теплопотребляющих установок и тепловых сетей потребителей. Главгосэнергонадзор России, 07.05.92. (4.17)

41. Правила устройства и безопасной эксплуатации стационарных компрессорных установок, воздухопроводов и газопроводов. Госгортехнадзор СССР, 07.12.71. (4.17)

42. Правила безопасности в газовом хозяйстве. Госпроматомнадзор СССР, 26.12.90. (4.21)

43. Правила аттестации сварщиков. Госгортехнадзор России, 18.03.93, № 7. (2.10.2)

44. Правила электробезопасности для работников железнодорожного транспорта на электрифицированных железных дорогах. МПС России, 22.09.95, № ЦЭ-346. (2.7.1; 7.9)

45. Первая помощь при отравлениях и других несчастных случаях. Инструктивные указания. МПС СССР, 18.03.74, № ЦУВСЛ-55/5. (9.22)

46. Правила обеспечения работников спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты. Постановление Минтруда России, 18.12.98, № 51.

47. Инструкция о порядке применения Списка производств, цехов, профессий и должностей с вредными условиями труда, работа в которых дает право на дополнительный отпуск и сокращенный рабочий день. Госкомтруд СССР и ВЦСПС, 21.11.75, № 273/П-20. (6.2)

48. Инструкция по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации. МПС России, 26.04.93, № ЦРБ/176. (3.1.1; 7.7)

49. Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации. МПС России, 02.10.93, № ЦД/206. (3.1.1; 7.7)

50. Пособие по проектированию административных и бытовых зданий и помещений предприятий железнодорожного транспорта МПС СССР, 30.04.91. (9.1)

51. Инструкция о порядке производства электродуговой наплавки рельсовых концов, крестовин и приварке стыковых соединителей на перегонах и станциях с электрическими рельсовыми цепями № ЦП 251036/5. (2.10.18)

52. Нормы оснащения объектов и подвижного состава железнодорожного транспорта первичными средствами пожаротушения. МПС СССР, 22.06.88, № ЦУО/4607. (1.9; 3.3.9; 4.5)

Примечание.

Типовые отраслевые нормы бесплатной выдачи специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты работникам железных дорог Российской Федерации утратили силу в связи с изданием Приказа Минздравсоцразвития РФ от 25.06.2009 № 374.

Типовые нормы бесплатной выдачи специальной одежды, специальной

обуви и других средств индивидуальной защиты работникам см. в Справочной информации.

53. Типовые отраслевые нормы бесплатной выдачи спецодежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты работникам магистральных железных дорог. Минтруд России. (8.1)

Нормы бесплатной выдачи спецодежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты работникам железных дорог, предприятий и организаций Министерства путей сообщения СССР. Приказ МПС СССР, 18.09.90, № 25Ц. (8.1)

54. Ведомственные нормы технологического проектирования. Определение категорий помещений и зданий производственного и складского назначения предприятий и объектов железнодорожного транспорта и метрополитенов по взрывопожарной и пожарной опасности. МПС СССР, 30.11.89, ВНТП 05-89. (1.8)

55. Санитарные правила при сварке, наплавке и резке металлов. Минздрав СССР, 05.03.73, № 1009-73. (2.10.1)

56. Положение о контроле за состоянием охраны труда на федеральном железнодорожном транспорте. МПС России, 23.03.98, № ЦСР-543. (1.18)

57. Положение об организации обучения и проверки знаний по охране труда на железнодорожном транспорте. МПС России, 04.05.95, № ЦСР-325. (7.6)

58. Положение о знаках безопасности на объектах железнодорожного транспорта. МПС СССР, 23.02.89, № ЦРБ/4676. (3.3.4)

59. О введении в действие особенностей регулирования рабочего времени и времени отдыха отдельных работников железнодорожного транспорта и метрополитенов, связанных с обеспечением безопасности движения поездов и обслуживания пассажиров. Приказ МПС СССР от 18.09.90 № 8ЦЗ. (6.1)

60. О порядке проведения предварительных и периодических медицинских осмотров работников и медицинских регламентах допуска к профессии. Приказ Минздравмедпрома России, 14.03.96, № 90. (7.4)

61. О медицинском освидетельствовании работников железнодорожного транспорта, связанных с движением поездов. Приказ МПС СССР, от 07.07.87, № 23Ц. (7.4)

62. О порядке бесплатной выдачи молока или других равноценных пищевых продуктов рабочим и служащим, занятым на работах с вредными условиями труда. Постановление Госкомтруда СССР, 16.12.87, № 731/П-13. (9.10)

63. Список производств, цехов, профессий и должностей с вредными условиями труда, работа в которых дает право на дополнительный отпуск и сокращенный рабочий день. Госкомтруд СССР и ВЦСПС, 25.10.74, № 298/П-22. (6.2)

64. Перечень химических веществ, при работе с которыми в профилактических целях рекомендуется употребление молока и других равноценных пищевых продуктов. Минздрав СССР, 04.11.87, № 4430-87. Приложение к Постановлению Госкомтруда СССР, 16.12.87, № 731/П-13. (9.10)

65. Нормы радиационной безопасности НРБ-76/87 Минздрав СССР, 26.05.87, № 4392-87.

66. Основные санитарные правила работы с радиоактивными веществами и другими источниками ионизирующих излучений ОСП-72/87. Минздрав, 26.08.87, № 4422-87. (2.12.9; 9.17)

67. РД 32.65-96. Руководящий документ. Машины путевые. Нормы и требования безопасности, эргономики, санитарно-гигиенические и природоохранные. Основные положения. Указание МПС России от 03.12.96 № К-1065у.

Примечание.

Приказом Ростехнадзора от 16.12.2013 № 605 утверждены федеральные нормы и правила в области промышленной безопасности «Правила безопасности при взрывных работах».

68. Единые правила безопасности при взрывных работах. ПБ 13-01-92. Госгортехнадзор России, 24.03.92. (2.6.68)

69. Правила перевозки рабочих, постановки жилых, бытовых и служебных вагонов на путях и пожарной безопасности в подвижных формированиях железнодорожного транспорта. МПС СССР, 14.05.90, № ЦП/4794. (2.1.5)

70. Санитарные правила при работе с асбестом. Минздрав СССР, 31.07.91, № 5808-91. (2.12.1)

Примечание.

В официальном тексте документа, видимо, допущена опечатка: имеется в виду Положение, утвержденное 27.12.1994 № ЦСР-307, а не № 307.

71. Положение о порядке разработки и утверждения нормативных актов по охране труда на железнодорожном транспорте. МПС России, 27.12.94, № 307. (1.17)

72. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ. МПС СССР, 26.08.86, № ЦП/4402. (2.2.4)

73. Санитарные правила при окрасочных работах с применением ручных краскораспылителей. Минздрав СССР, 22.09.72, № 991-73. (2.6.35.)

74. Инструкция по эксплуатации железнодорожных переездов МПС России. МПС России, 21.07.97, № ЦП/483. (2.6.71)

75. Рекомендации по предупреждающей окраске сооружений и устройств, расположенных в зоне железнодорожных путей. Указание МПС СССР, 14.06.79, № К-20535. (3.3.4)

76. Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации. Постановление Правительства Российской Федерации, 25.08.92, № 621. (7.7)

77. Правила техники безопасности и производственной санитарии при эксплуатации водопроводно-канализационных сооружений на железнодорожном транспорте и в транспортном строительстве. МПС СССР, 24.08.70, № ЦСВ/171. (4.19)

Примечание.

Нумерация пунктов дана в соответствии с официальным текстом документа.

81. Инструкция по организации аварийно-восстановительных работ на железных дорогах Российской Федерации. МПС России, 12.12.95, № ЦРБ-353. (2.3.28)

82. Правила безопасности и порядка ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам. (2.3.28)

Примечание.

В официальном тексте документа, видимо, допущена опечатка: имеется в виду Указание МПС России от 01.04.1998 № О-382у, а не № 0-382.

83. Нормативы участия в работе по охране труда руководителей железнодорожного транспорта. Указание МПС России от 01.04.98 № 0-382. (10.2)

84. Правила устройства электроустановок. ПУЭ. (6-е издание). Минэнерго СССР, 05.10.79. (1.10)

СОДЕРЖАНИЕ

Правила по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений. ПОТ РО-32-ЦП-652-99

1. Общие требования ... 3
2. Требования безопасности к производственным процессам на перегонах и станциях ... 5
2.1. Требования безопасности при следовании работников к месту работы и обратно ... 5
2.2. Требования безопасности к организации работ ... 9
2.3. Требования безопасности при ремонте рельсовой колеи с применением путевых механизмов, ручного и механизированного инструмента и приспособлений ... 11
2.4. Требования безопасности при выполнении работ с применением железнодорожно-строительных машин (путевых машин) ... 18
2.5. Требования безопасности при содержании и ремонте земляного полотна и водоотводных сооружений ... 24
2.6. Требования безопасности при работах на мостах, в тоннелях и других сооружениях ... 29
2.7. Требования безопасности при работах на электрифицированных участках ... 38
2.8. Требования безопасности при очистке железнодорожных путей и стрелочных переводов от снега ... 44
2.9. Требования безопасности при производстве погрузочно-разгрузочных работ на железнодорожных путях ... 48
2.10. Требования безопасности при выполнении сварочно-наплавочных работ ... 53
2.11. Требования безопасности при работе с ядохимикатами по уничтожению растительности на железнодорожных путях ... 58
2.12. Требования безопасности при работе на участках, загрязненных опасными и вредными веществами ... 60
3. Требования безопасности к производственным процессам, территориям, помещениям и рабочим местам на базах дистанций пути и ПМС ... 63
3.1. Требования безопасности при маневровых работах на базах ... 63
3.2. Требования безопасности при разборке и сборке звеньев рельсошпальной решетки ... 64
3.3. Требования к территориям, помещениям и рабочим местам ... 66
4. Требования к железнодорожно-строительным машинам (путевым машинам), производственному оборудованию, приспособлениям и инструменту ... 70
5. Требования к транспортированию, складированию и хранению материалов верхнего строения пути ... 75
6. Режимы труда и отдыха ... 78
7. Требования к профессиональному отбору и проверке знаний правил ... 79
8. Требования к применению средств индивидуальной защиты ... 83
9. Требования к санитарно-бытовому обеспечению ... 85
10. Ответственность за нарушение правил ... 90

Приложение 1. Перечень ссылочных нормативных документов ... 93

Формат 60×84 $^{1}/_{16}$.
Интернет-типография цифровой печати gost.e-ecolog.ru
125464, Россия, Москва, Пятницкое шоссе, д. 7, корп. 1,
тел.: (495) 662-97-58, info@centrmag.ru
gost.e-ecolog.ru