

Редакція:

12.03.2007

ЗАТВЕРДЖЕНО

наказом Державного комітету
України з промислової безпеки,
охорони праці та гірничого нагляду
від 12 березня 2007 р. N 43

Зареєстровано

в Міністерстві юстиції України
3 квітня 2007 р. за N 303/13570

ПРАВИЛА БЕЗПЕКИ ПРАЦІ ПІД ЧАС ВИКОНАННЯ РОБІТ У КОЛІЙНОМУ ГОСПОДАРСТВІ

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Ці Правила поширюються на підприємства, установи, організації (далі - підприємства), які виконують роботи з утримання та ремонту колій, споруд і пристроїв колійного господарства (далі - колійні роботи).

1.2. Правила є обов'язковими для працівників підприємств під час виконання колійних робіт.

1.3. Правила встановлюють вимоги безпеки та санітарно-гігієнічні вимоги до обладнання робочих місць працівників на підприємствах, які виконують колійні роботи.

1.4. До роботи в колійному господарстві допускаються працівники, які пройшли медичний огляд відповідно до вимог Положення про медичний огляд працівників певних категорій, затвердженого [наказом Міністерства охорони здоров'я України від 31.03.94 N 45](#), зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 21.06.94 за N 136/345 (далі - Положення про медичний огляд).

1.5. Особи, молодші 18 років, не допускаються до роботи на посадах, зазначених у Правилах технічної експлуатації залізниць України, затверджених [наказом Міністерства транспорту України від 20.12.96 N 411](#), зареєстрованих у Міністерстві

юстиції України 25.02.97 за N 50/1854 (зі змінами) (далі - ЦРБ/0004), безпосередньо пов'язаних з рухом поїздів, і до робіт, пов'язаних із впливом вібрації, а також копанням глибоких і мокрих прорізів, установкою та розбиранням в них кріплень, до робіт з ремонту мостових і тунельних споруд, очищення стрілочних переводів, зварювально-наплавлювальних робіт і робіт з отруйними хімікатами та інших робіт відповідно до Переліку важких робіт і робіт із шкідливими і небезпечними умовами праці, на яких забороняється застосування праці неповнолітніх, затвердженого [наказом Міністерства охорони здоров'я України від 31.03.94 N 46](#), зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 28.07.94 за N 176/385.

1.6. Жінки не допускаються до виконання робіт, зазначених у Переліку важких робіт та робіт із шкідливими і небезпечними умовами праці, на яких забороняється застосування праці жінок, затвердженому [наказом Міністерства охорони здоров'я України від 29.12.93 N 256](#), зареєстрованому в Міністерстві юстиції України 30.03.94 за N 51/260, а також до підймання і переміщення вантажів при чергуванні з іншою роботою, маса яких перевищує 10 кг, а постійно протягом робочої зміни - 7кг, відповідно до Граничних норм підймання і переміщення важких речей жінками, затверджених [наказом Міністерства охорони здоров'я України від 10.12.93 N 241](#), зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 22.12.93 за N 194.

1.7. Навчання і перевірка знань з питань охорони праці, а також порядок допуску до самостійної роботи працівників колійного господарства проводиться відповідно до вимог Типового положення про порядок проведення навчання і перевірки знань з питань охорони праці, затвердженого [наказом Держнаглядохоронпраці від 26.01.2005 N 15](#), зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 15.02.2005 за N 231/10511 (далі - НПАОП 0.00-4.12-05), а з питань пожежної безпеки відповідно до вимог Типового положення про інструктажі, спеціальне навчання та перевірку знань з питань пожежної безпеки на підприємствах, в установах та організаціях України, затвердженого [наказом Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи від 29.09.2003 N 368](#), зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 11.12.2003 за N 1148/8469 (далі - НАПБ Б.02.005-2003).

1.8. Працівники колійного господарства забезпечуються безкоштовно спецодягом, спецвзуттям та іншими засобами індивідуального захисту відповідно до вимог Положення про порядок забезпечення працівників спеціальним одягом, спеціальним взуттям та іншими засобами індивідуального захисту, затвердженого [наказом Держнаглядохоронпраці України від 29.10.96 N 170](#), зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 18.11.96 за N 667/1692 (далі - НПАОП 0.00-4.26-96), та за нормами, встановленими відповідно до Норм безплатної видачі спеціального одягу, спеціального взуття та інших засобів індивідуального захисту працівникам залізничного транспорту України, затверджених [наказом Держнаглядохоронпраці України від 21.01.2004 N 12](#), зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 06.02.2004 за N 169/8768 (далі - НПАОП 60.1-3.01.04).

1.9. Під час виконання робіт на залізничній колії всі працівники повинні бути одягнені в робочий спецодяг оранжевого кольору із світловідбивальними смугами

на тулубі, руках та ногах.

1.10. Про кожний нещасний випадок потерпілий або працівник, який його виявив, чи інша особа - свідок нещасного випадку повинні негайно повідомити безпосереднього керівника робіт чи іншу уповноважену особу підприємства і вжити заходів до подання необхідної допомоги потерпілому відповідно до Порядку розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві, затвердженого [постановою Кабінету Міністрів від 25.08.2004 N 1112](#).

2. ВИМОГИ БЕЗПЕКИ ПІД ЧАС ВИКОНАННЯ КОЛІЙНИХ РОБІТ

2.1. Загальні вимоги

2.1.1. Усі роботи, що пов'язані з будівництвом, модернізацією, демонтажем, ремонтом і реконструкцією колій, споруд і пристроїв колійного господарства, мають виконуватися відповідно до затверджених технологічних процесів, які регулюються нормативно-технічними документами.

Технологічні карти й інші документи, що регламентують технологічні процеси, мають містити вимоги безпеки під час їх виконання.

2.1.2. Працівники колійного господарства, які виконують роботи з обслуговування та експлуатації електроустановок і електроінструменту, повинні мати групу з електробезпеки та посвідчення відповідно до Правил безпечної експлуатації електроустановок споживачів, затверджених [наказом Держнаглядохоронпраці України від 09.01.98 N 4](#), зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 10.02.98 за N 93/2533 (далі - НПАОП 40.1-1.21-98).

Перевірка знань електротехнічного персоналу та присвоєння відповідної групи з електробезпеки повинна проводитися у порядку, установленому [НПАОП 40.1-1.21-98](#).

2.1.3. Місця проведення колійних робіт повинні бути огорожені та мати попереджувальні знаки.

Локомотивній бригаді кожного поїзда видається попередження у зв'язку з виконанням колійних робіт відповідно до нормативно-технічних актів із забезпечення безпеки руху поїздів.

2.1.4. У разі одночасної роботи в обсязі одного технологічного процесу на перегоні декількох господарчих поїздів усі вони незалежно від приналежності підпорядковуються одній відповідальній особі, на яку покладено виконання цих обов'язків (далі - керівник робіт).

2.2. Вимоги безпеки під час прямування працівників до місця виконання робіт і під час повернення до місця збору

2.2.1. До початку прямування працівників до місця виконання робіт керівник робіт зобов'язаний перевірити наявність сигнальних приладів і захисних пристроїв,

переконатися у тому, що заявка на видачу попереджень локомотивним бригадам поїздів прийнята до виконання.

2.2.2. Прямувати від місця збору на роботу та повертатися дозволяється тільки збоку від колії або узбіччям земляного полотна під керівництвом спеціально призначеної особи.

Прямування до місця виконання робіт і повернення в межах станції повинно здійснюватися відповідно до схеми службових проходів та затвердженої інструкції з організації робіт і забезпечення заходів безпеки під час виконання колійних робіт.

2.2.3. Працівники мають прямувати, звертаючи увагу на рухомий склад, що пересувається, а також на граничні стовпчики, лотки, канави та інші перешкоди.

2.2.4. Під час перевезення колійного інструменту та матеріалів на колійних вагончиках, двоколісних однорейкових або одновісних візках для супроводження їх призначаються монтери колії (не менше двох), а також сигналісти попереду та позаду з переносними або ручними червоними сигналами на відстані не менше 50 м від вищезазначених візків; інші працівники йдуть узбіччям земляного полотна.

2.2.5. У разі неможливості пройти збоку від колії або узбіччям, прямування по колії дозволяється із дотриманням заходів безпеки:

на двоколісній ділянці працівники мають іти назустріч правильному руху поїздів;

керівник робіт зобов'язаний попередити працівників, щоб вони йшли один за одним або по два в ряду, не допускаючи відставання;

керівник із сигналами знаходиться позаду групи, огорожуючи її розгорнутим червоним прапорцем, а вночі - ліхтарем з червоним вогнем.

Перед групою має іти сигналіст, який огорожує групу сигналами зупинки; в умовах недостатньої видимості (у крутих кривих, глибоких виїмках, у лісистій місцевості, за наявності будівель, а також у темний час доби, туман, заметіль та інших випадках) керівник робіт зобов'язаний призначити двох сигналістів, один з яких прямує попереду, а інший - позаду групи на відстані зорового зв'язку, але так, щоб поїзд, що наближається, був видимий йому на відстані не ближче 500 м від групи і вчасно подає різком сигнал про наближення поїзда.

Сигналісти мають іти з розгорнутими червоними прапорцями (уночі з ліхтарями з червоним вогнем) і огорожувати групу працівників, поки вона не зійде з колії.

2.2.6. На багатоколісних ділянках і перегонах, обладнаних двостороннім автоблокуванням, для визначення напрямку руху поїздів працівники орієнтуються за сигналами світлофорів.

2.3. Вимоги безпеки під час проведення робіт на залізничних коліях

2.3.1. До початку робіт у випадках, передбачених нормативно-технічними документами із забезпечення безпеки руху і цими Правилами, мають бути

виставлені необхідні сигнали, сигнальні знаки "С" (про подачу свистка) і сигналісти, а також видані попередження на поїзди.

Для попередження працівників про наближення поїзда по сусідній колії під час виконання колійних робіт на одній колії дво- або багатоколійної ділянки, незалежно від того, якими сигналами огорожується місце виконання робіт, на сусідній колії встановлюються сигнальні знаки "С" (про подачу свистка), крім робіт, під час виконання яких сусідня колія огорожується сигналами зупинки.

2.3.2. Перед початком робіт у темний час доби, під час туману, заметілі та ін., коли видимість менше 800 м, керівник робіт вживає додаткових заходів безпеки:

подає заявку на видачу попереджень локомотивним бригадам про особливу пильність і про подачу сповіщувальних сигналів при наближенні до місця робіт;

виставляє сигналістів по обидва боки місця робіт для повідомлення працівників про наближення поїзда;

планує роботи так, щоб фронт робіт на одного керівника бригади був не більше 50 м;

на станціях і перегонах мають застосовуватися автоматичні засоби оповіщення.

2.3.3. Перед початком виконання робіт у звужених місцях, де по обидва боки колії розташовані високі платформи, будівлі, паркани або круті укоси виїмок, а також на мостах, у тунелях і сніжних траншеях для безпеки працівників вживаються відповідні заходи.

2.3.4. Під час проведення робіт на залізничній колії керівник робіт зобов'язаний:

2.3.4.1. Указати працівникам місце збоку від колії, куди вони мають сходити з колії під час пропуску поїзда.

2.3.4.2. Уживати заходів, щоб у зоні виконання робіт не знаходилися сторонні.

2.3.4.3. Під час наближення поїзда із швидкістю до 141 км/год. подати команду про відхід працівників убік від колії так, щоб при відстані до поїзда не менше 400 м вони не залишалися на колії.

Відхід працівників з колії здійснюється на таку відстань від крайньої рейки: при наближенні поїзда - не менше 2 м; під час роботи колієукладача (крім бригади, що його обслуговує), електробаластера, прибиральної машини, рейкошліфувального поїзда та інших машин важкого типу - на 5 м; під час роботи колійного струга - на 10 м; під час роботи машин, обладнаних щетенеочисними пристроями, двоколійних і роторних снігоочисників - на 5 м у бік, протилежний викидові снігу, льоду або засмічувачів; під час роботи одноколійних снігоочисників - на 25 м.

2.3.4.4. У місцях, де розчищення снігу виконане траншеями, до моменту підходу поїзда відвести працівників у ніші.

2.3.4.5. Застерігати працівників, щоб на станціях вони переходили колії під прямим кутом, попередньо переконавшись, що на коліях, які вони переходять, немає

рухомого складу, що наближається (локомотивів, вагонів, дрезин).

2.3.4.6. Застерігати, щоб під час переходу колій та під час виконання робіт біля стрілочних переводів і хрестовин працівники не ступали на рейки, не ставали між рамними рейками і гостряками або в жолоби на стрілочному переводі та на кінець залізобетонної шпали з ухилом.

2.3.4.7. Застерігати працівників, що не дозволяється перебігання колії перед рухомим складом, який наближається, а під час обходу вагонів, які стоять на колії, не дозволяється перетинання цієї колії ближче 5 м від крайнього вагона; прохід між вагонами дозволяється при відстані між ними не менше 10 м.

2.3.4.8. Попереджати працівників про те, що під час переходу через колію перед нерухомим поїздом можливе приведення його в рух, а також про рух поїздів по сусідній колії; під час виходу на колію з-за стрілочних постів й інших будівель, що погіршують видимість колії, щоб попередньо переконалися у відсутності поїзда, що рухається по ній.

2.3.4.9. Стежити, щоб під час роботи на централізованих стрілках між відведеним гостряком і рамною рейкою або між рухомим сердечником і вусовиком проти тяг електропривода закладався дерев'яний вкладиш.

2.3.4.10. Стежити, щоб робота з очищення стрілок виконувалася групою не менше двох чоловік, один з яких виконує обов'язки сигналіста і веде спостереження за рухом поїздів.

2.3.4.11. У разі наближення грози, пилової бурі, урагану повинен забезпечуватись безпечний пропуск поїздів і організовуватись укриття працівників по можливості в закритих приміщеннях.

2.3.4.12. Під час роботи колійних машин з устаткуванням канавокопача, кушторіза, кюветоочисника та інших призначити сигналіста, який попереджає працівників про рух поїздів на сусідніх коліях.

2.3.5. Не дозволяється працівникам пролазити під вагонами і протягувати під ними інструмент і матеріали, а також переходити колії по зчіпних приладах вагонів.

2.3.6. Не дозволяється працівникам сідати на рейки, кінці шпал, баластову призму, усередині колії і на міжколійя, а також на стелажі покілометрового запасу рейок.

2.3.7. Під час виконання колійних робіт в умовах недостатньої видимості (у крутих кривих, глибоких виїмках, лісистій місцевості, за наявності будівель і інших умов, що погіршують видимість), у разі робіт з інструментом (електричним, пневматичним та ін.), що погіршує чутність, якщо робота не вимагає огороження сигналами зупинки, керівник робіт зобов'язаний для попередження працівників про наближення поїздів установити автоматичну сповіщувальну сигналізацію; у разі відсутності такої сигналізації керівник робіт повинен поставити з боку поганої видимості або чутності сигналіста з духовим різком якнайближче до бригади, що працює, так, щоб поїзд, що наближається, було видно сигналістові на відстані не менше 500 м від

місця робіт при установленій швидкості до 120 км/год. уключно і 800 м при швидкості більше 120 км/год.

2.3.8. У тих випадках, коли відстань видимості від сигналіста до поїзда, що наближається, становить менше 500 м від місця робіт при установленій швидкості до 120 км/год. уключно і 800 м при швидкості більше 120 км/год., основний сигналіст ставиться далі та виставляється проміжний сигналіст також з духовим ріжком для повторення сигналів, що подаються основним сигналістом.

2.3.9. Кількість сигналістів визначається, враховуючи місцеві умови видимості, чутності та швидкості руху поїздів.

У цих випадках мають видаватися попередження локомотивним бригадам поїздів про більш часті подачі сповіщувальних сигналів.

2.3.10. Перелік місць з недостатньою видимістю та порядок огороження місця проведення робіт затверджуються керівництвом дистанції колії.

Схеми огороження повинні складатися в чотирьох екземплярах, один з яких зберігається в технічному відділі підприємства, другий - у майстра шляхового, третій - у бригадира колії, а четвертий - вивішується в приміщенні збору працівників.

2.3.11. У всіх випадках під час виконання робіт на коліях і стрілочних переводах станції керівник робіт робить відповідний запис у журналі із зазначенням місця та часу виконання колійних робіт, кількості працівників і прізвища старшого групи, засобів оповіщення про наближення рухомого складу.

2.3.12. Черговим по станції (поїзним диспетчером) видаються письмові попередження бригадам маневрових локомотивів про час і місце виконання колійних робіт.

2.3.13. Під час виконання робіт з ліквідації несправностей, що виникли несподівано, запис про початок і закінчення робіт дозволяється замінювати телефонограмою, переданою керівником робіт черговому по станції (на ділянках з диспетчерською централізацією - поїзному диспетчерові) з наступним особистим підписом керівника в журналі.

2.3.14. Порядок оповіщення локомотивних і складацьких бригад про місце виконання колійних робіт, а колійних бригад - про рух поїздів і маневрових составів на станції встановлює начальник дирекції залізничних перевезень.

2.3.15. Колійні роботи на коліях гірок, сортувальних коліях і на коліях підгіркових парків можуть виконуватись тільки під час перерви в маневровій роботі та розпуску вагонів або під час закриття колії після узгодження з черговим по станції (по гірці).

На час розпуску поїздів або маневрової роботи працівники відводяться в безпечне місце.

2.3.16. Місця виконання робіт огорожуються відповідно до вимог нормативно-технічних актів із забезпечення безпеки руху поїздів.

2.3.17. Під час виконання робіт у темний час доби, під час туману, снігопаду та т. ін., коли видимість менше 800 м, керівник робіт має стежити за наближенням поїздів, дрезин, мотовозів та іншого рухомого складу, а також за сигналами сигналістів з обох боків від місця виконання робіт.

Під час наближення поїзда або при подачі сигналу сигналіста (хоча б і незрозумілого) керівник робіт зобов'язаний негайно подавати команду про припинення робіт, про підготовку колії для пропуску поїзда і про відхід працівників з колії, а також перевірити, чи прибрані інструмент і матеріали з колії за межі габариту рухомого складу.

2.3.18. У разі достатньої видимості фронт робіт під керівництвом бригадира колії не повинен перевищувати 200 м, при цьому дозволяється не виставляти проміжних сигналістів.

2.3.19. У разі виконання робіт розгорнутим фронтом (більше 200 м) місця робіт огорожуються відповідно до вимог нормативно-технічних актів з безпеки руху, при цьому повинні виставлятися проміжні сигналісти.

2.3.20. У разі підходу поїзда чи іншого рухомого складу по сусідній колії двоколійної ділянки керівник зобов'язаний подати команду про припинення колійних робіт, які виконувалися без огороження сигналами зупинки, і при підході поїзда на відстань не менше 400 м відвести працівників та прибрати інструмент на найближче узбіччя на відстань не ближче 2 м від крайньої рейки.

Працівникам дозволяється повертатися для продовження робіт тільки з дозволу керівника робіт після того, як він переконається, що слідом за поїздом немає підштовхувального локомотива або дрезини і що по колії, на якій виконуються роботи, не рухається поїзд чи інший рухомий склад.

2.3.21. Під час виконання робіт у "вікно" або в разі огороження місця виконання робіт сигналами зупинки на одній з колій двоколійної ділянки сигналісти, що охороняють петарди і жовтий сигнал, подають сигнали ріжком про наближення поїзда по сусідній колії.

Керівник дає команду на припинення робіт на колії і про відхід з неї.

2.3.22. Під час наближення до місця виконання колійних робіт машиніст локомотива має подати сповіщувальний сигнал, починаючи з кілометра, що передує зазначеному в попередженні, незалежно від наявності переносних сигналів.

2.3.23. Сповіщувальні сигнали подаються також при наближенні поїзда до переносних і ручних сигналів, що вимагають зменшення швидкості, сигнальним знаком "С" (про подачу свистка) до виїмок, кривих ділянок колії, тунелів, переїздів, знімних автодрезин, колійних вагончиків та інших знімних рухомих одиниць, при наближенні до людей, що знаходяться на колії, і в інших випадках, зазначених у наказах по залізниці.

2.3.24. Під час прямування поїзда по неправильній колії, а також у разі туману, снігопаду та інших несприятливих умов, що знижують видимість та чутність,

сповіщальний сигнал повторюється кілька разів.

2.3.25. Під час ремонту колії в тунелі, що не потребує зняття напруги з контактної мережі, має застосовуватись електровозна тяга для транспортування несамохідних колійних машин.

2.3.26. Під час складання технологічних карт ремонту колії в тунелі в разі зняття напруги перевага віддається самохідним машинам без застосування тепловозної тяги.

Для кожної тунельної ділянки начальник дистанції колії на підставі перевірки рівня забруднення повітря в тунелі з урахуванням графіка руху поїздів затверджує режими колійних робіт у тунелях.

2.3.27. Бригади монтерів колії, що працюють у тунелі, під час пропуску колійних машин, а також машиністи та їхні помічники під час виконання робіт забезпечуються протигазами з аерозольними фільтрами.

Кількість монтерів колії, що знаходяться в тунелі під час пропуску машин, має бути не більша, ніж передбачена в технологічному процесі.

Усі допоміжні та остаточні роботи мають проводитись не раніше ніж через 30 хв. після виходу останньої машини з тунелю.

2.4. Вимоги безпеки під час виконання робіт на ділянках з прискореним або швидкісним рухом поїздів (141 - 200 км/год.)

2.4.1. Планові роботи з ремонту та утримання колії і колійного оснащення мають виконуватись у "вікна" із закриттям руху поїздів і обов'язковим огородженням перегону сигналами зупинки.

2.4.2. Виконання робіт, що не порушують цілісність колії і колійного оснащення, можливе без закриття перегону з дотриманням додаткових заходів безпеки:

місця виконання робіт огорожуються сигналами зменшення швидкості, виставляються сигналісти та сигнальні знаки "С" (про подачу свистка);

не дозволяється починати виконання планових робіт, що вимагають огороження сигналами зупинки чи зменшення швидкості, якщо до проходу прискореного або швидкісного поїзда залишається менше 1 год.;

керівники робіт та сигналісти повинні мати при собі радіостанції;

керівники робіт під час виконання колійних робіт повинні мати при собі виписку з розкладу руху поїздів на даній ділянці та годинники;

до проходу прискореного або швидкісного поїзда по сусідній колії роботи на колії мають бути припинені завчасно (відповідно до вимог підпункту 2.4.3);

у випадках, коли прискорений або швидкісний поїзд за розкладом не пройшов, необхідно проявляти особливу пильність, а керівник робіт уточнює час його проходження у чергового по станції;

не дозволяється відновлювати роботи до уточнення часу проходження поїзда.

2.4.3. Не менше ніж за 10 хв. до проходу прискореного або швидкісного поїзда всі роботи на колії і колійному оснащенні, у тому числі їхній огляд і перевірка, повинні бути припинені; колія, споруди та пристрої приведені в стан, що забезпечує безпечний пропуск поїзда, і не пізніше ніж за 5 хв. до проходу поїзда всі працівники зобов'язані відійти на відстань не менше 4 м від крайньої рейки під час пропуску поїзда із швидкістю 141 - 160 км/год. і не менше 5 м при швидкості 161 - 200 км/год.

2.4.4. Не менше ніж за 10 хв. до проходу поїзда, що рухається із швидкістю більше 140 км/год., усі знімні рухомі одиниці (дефектоскопні та колієвимірювальні візки, колійні вагончики та ін.) мають бути зняті з колій по маршруту прямування прискорених або швидкісних поїздів, а також з колій, що мають вихід на ці маршрути, і надійно закріплені.

Не дозволяється виїзд на перегін знімних рухомих одиниць, а також моторно-рейкового транспорту незнімного типу, якщо до проходу прискореного або швидкісного поїзда залишається менше 30 хв.

2.4.5 Огляд колії монтерами чи обхідниками колії та штучних споруд дозволяється виконувати тільки у світлий час доби та відповідно до вимог нормативно-технічних актів.

2.4.6. На дільницях руху прискорених або швидкісних поїздів з метою забезпечення безпеки працівників, що обслуговують робочі поїзди і знаходяться на відкритому рухомому складі, керівник робіт зобов'язаний під час прямування по перегону або під час виконання робіт за 10 хв. до проходу по сусідній колії швидкісного поїзда припинити роботи, зупинити робочий поїзд і за 5 хв. усім працівникам слід відійти з колії і з відкритого рухомого складу в бік з колії на безпечну відстань.

2.4.7. Машиністи колійних машин і поїздів за 10 хв. до проходу прискореного або швидкісного поїзда повинні привести робочі органи машини з боку сусідньої колії в габаритне положення та вжити необхідних заходів щодо безпечного проходу цього поїзда, знаходячись у кабіні керування.

2.4.8. Керівники робіт, які виконують роботи на коліях і спорудах, а також виконують їхній огляд, повинні бути забезпечені ключами від телефонів перегінного зв'язку і телефонними трубками, а також радіостанціями.

2.4.9. Під час виконання робіт, які вимагають зупинки поїзда, усім сигналістам, а також керівникам робіт слід користуватися біноклями і радіозв'язком.

2.4.10. Про всі випадки запізнень прискорених або швидкісних поїздів диспетчер зобов'язаний повідомити всіх чергових по станції дільниці, а останні повинні сповістити чергових по переїздах за телефоном.

У разі, коли поїзд за розкладом не пройшов, керівник робіт повинен за телефоном уточнити в чергового по станції час проходження поїзда, що очікується.

2.5. Вимоги безпеки під час виконання робіт з розрядки температурних напружень і остаточного відновлення рейкової пліті безстикової колії

2.5.1. Розрядка температурних напружень і остаточне відновлення рейкової пліті безстикової колії здійснюється відповідно до чинного законодавства.

Порядок виконання робіт з розрядки температурних напружень і остаточного відновлення рейкової пліті та склад бригади працівників визначаються технологічним процесом.

Керівником робіт може бути призначений працівник за посадою не нижче майстра шляхового.

2.5.2. Керівник робіт перед тим як приступити до розрядки напружень або остаточного відновлення рейкової пліті, зобов'язаний перевірити наявність стикових зазорів у зрівняльних прольотах, при цьому на електрифікованих лініях він повинен забезпечити дотримання вимог пункту 2.8 цих Правил.

2.5.3. Під час виконання розрядки температурних напружень або вирізання дефектного місця з пліті, якщо в стиках відсутні зазори, перед звільненням рейок і плітей від закріплення на шпалах створюється зазор штучно обрізкою рейки газовим або гасовим різак, закріпивши клеми на суміжних ділянках рейок чи плітей.

Працівникам слід знаходитись з протилежного боку від очікуваного викиду рейки.

2.5.4. Перед початком звільнення рейкової пліті під час остаточного її відновлення повинна бути забезпечена можливість вільного переміщення кінців пліті.

Для цього слід у разі очікуваного подовження плітей зняти або зсунути зрівнювальні рейки, а в разі скорочення плітей - зняти або послабити рейкові накладки.

2.6. Вимоги безпеки під час виконання колійних робіт немеханізованим способом

2.6.1. Перед початком робіт огорожуються місця робіт сигналами або сигнальними знаками в установленому чинним законодавством порядку.

Сигналістами призначають монтерів колії не нижче III-го розряду, які пройшли навчання, перевірку знань і мають відповідне посвідчення.

Сигналісти, які призначаються для огороження колійних робіт, дефектоскопних візків та інших знімних пересувних одиниць, забезпечуються комплектом ручних сигналів, духовими різками, запасом петард (у коробках).

2.6.2. Під час виконання робіт двома монтерами колії вони розташовуються так, щоб один міг спостерігати за наближенням поїздів одного напрямку, а інший - поїздів протилежного напрямку.

Один з монтерів колії призначається старшим.

2.6.3. Під час виконання робіт працівникам слід постійно стежити за тим, щоб інструмент не заважав пересуванню та не знаходився під ногами, а старі і нові матеріали (рейки, шпали, скріплення) були акуратно складені поза габаритом рухомого складу і не заважали сходити з колії при наближенні поїзда.

2.6.4. Для загвинчування гайок уручну слід застосовувати типовий ключ.

Не дозволяється бити чим-небудь по ключу, збільшувати його довжину, нарощуючи іншим ключем, а також застосовувати несправний ключ, уставляти прокладки між гайкою та губками ключа, а також збивати гайки ударом молотка.

Заржавілі гайки для полегшення відгвинчування слід змазувати гасом.

Під час зрубування гайки зубилом слід застосовувати захисні окуляри.

2.6.5. Перевіряти збіг отворів у накладках і рейках дозволяється тільки бородком або болтом.

2.6.6. Під час заміни рейок знімати і встановлювати накладки, а також утримувати кінець рейки необхідно за допомогою лома.

Кантувати рейку довжиною 12,5 м дозволяється також ломом, уставляючи його в крайній болтовий отвір тільки з одного кінця рейки.

Не дозволяється під час кантування рейки знаходитися в напрямку можливого викиду лома.

Кантування рейок довжиною 25 м повинне виконуватись тільки спеціальним пристроєм (лом із скобою) двома монтерами колії.

2.6.7. Для розгонки рейкових зазорів застосовуються гідравлічні розгоночні прилади.

Не дозволяється розгонка зазорів ударами в накладку.

2.6.8. Витягувати костилі необхідно лапчатим ломом.

У разі потреби слід застосовувати надсмикувач колійних костилів.

2.6.9. Під час перешивання колії рейкову нитку слід зсувати стяжним приладом або гострим ломом, заглибленим у баласт.

Не дозволяється користуватися забитими в шпалу костиллями як упором.

Не дозволяється знаходитись ближче 2 м від місця виконання роботи із застосуванням костильного молотка.

2.6.10. Витягувати старі, затягувати нові шпали і перевідні бруси слід тільки шпальними кліщами.

2.6.11. Замінювати поодинокі залізобетонні шпали необхідно групою в складі не менше 6 чел. під керівництвом бригадира колії.

Шпали перед заміною розвозять, розкладають, а після заміни забирають рейковим або автомобільним транспортом, обладнаним вантажопідіймальними кранами або підіймальними пристосуваннями.

Витягувати та затягувати шпали слід по металевому листу за допомогою троса або вірьовки, що охоплює шпалу петлею.

2.6.12. Під час укладання та зняття регулювальних прокладок для відкручування та закручування клемних і закладних болтів застосовуються тільки типові торцеві гайкові ключі та справні гідравлічні домкрати.

Укладати монтажні та регулювальні прокладки слід спеціальними пристосуваннями типу кліщів або іншим інструментом.

Не дозволяється укладати та поправляти прокладки руками.

2.6.13. Під час установлення та зняття протиугонів слід застосовувати костильний молоток.

Не дозволяється при цьому стояти напроти протиугону.

2.7. Вимоги безпеки під час виконання робіт на колії з пружним клемним скріпленням

2.7.1. Інструменти повинні бути інвентарними і завжди справними.

Клемні ключі повинні бути завдовжки 1200 мм (що забезпечує нормальні та безпечні умови монтажу та демонтажу пружних клем) і мати клеймо.

2.7.2. Під час зняття ізолювальних вкладишів слід застосовувати скребки.

2.7.3. Очищати отвори анкера від бетону необхідно тільки бородком або металевим прутком відповідного розміру.

2.7.4. Під час зсуву або укладання рейкової пліти працівникам слід стояти тільки з боку, протилежного напрямку зсуву рейки.

Заводити рейкову пліть на шпалу монтерам колії слід за допомогою ломів.

Не дозволяється заведення рейкової пліти ломами за головку анкера.

2.7.5. Замінювати поодинокі залізобетонні шпали необхідно відповідно до вимог підпункту 2.6.11 цих Правил.

Під час виконання цієї роботи шпала охоплюється петлею ближче до середини з метою запобігання зісковзуванню троса.

2.7.6. Замінювати поодинокі пружні клеми дозволяється одним монтером колії.

2.7.7. Слід дотримуватись заходів безпеки під час монтажу та демонтажу пружних клем, передбачених нормативно-технічними документами.

2.7.8. Не дозволяється під час монтажу та демонтажу пружних клем застосування ломів, підручних інструментів та інших пристосувань.

2.7.9. Не дозволяється під час заміни прокладок, пружних клем та ізолювальних вкладишів застосовувати замість монтажного ключа лом, підручні інструменти та інші пристосування.

2.8. Вимоги безпеки під час виконання робіт на електрифікованих лініях

2.8.1. Колійні роботи на електрифікованих лініях виконуються відповідно до вимог розділу 7 Правил безпеки для працівників залізничного транспорту на електрифікованих лініях, затверджених [наказом Міністерства праці та соціальної політики України від 31.05.2000 N 120](#), зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 08.06.2000 за N 340/4561 (далі - НПАОП 60.1-1.48-00), та Правил охорони електричних мереж, затверджених [постановою Кабінету Міністрів України від 04.03.97 N 209](#) (далі - Правила охорони електричних мереж).

2.8.2. Усі роботи на електрифікованих дільницях керівник зобов'язаний організувати так, щоб унеможливити наближення працівників і застосовуваних ними пристосувань на відстань менше 2 м до неогороджених проводів або частин контактної мережі, повітряних ліній, що перебувають під напругою.

2.8.3. Працівники стають до роботи з дозволу керівника робіт після одержання ним письмового дозволу від відповідального працівника району контактної мережі, спеціально призначеного для обслуговування цих робіт.

2.8.4. Зняття напруги та заземлення контактної мережі та повітряних ліній здійснюються відповідно до вимог [НПАОП 60.1-1.48-00](#).

2.8.5. Нагляд за виконанням працівниками колійного господарства вимог електробезпеки здійснюється спеціально призначеним відповідальним працівником району контактної мережі чи району електричних мереж.

Його вимоги з питань електробезпеки є обов'язковими для виконання керівником колійних робіт.

2.8.6. Не дозволяється наближатися до неогороджених проводів чи частин контактної мережі, що перебувають під напругою, на відстань менше 2 м, а також доторкатися до струмовідних частин устаткування чи рухомого складу.

2.8.7. Не дозволяється у разі виявлення обриву проводів контактної мережі або повітряних ліній електропередач доторкатися до них.

Місця обриву необхідно огородити та невідкладно повідомити енергодиспетчера або начальника району контактної мережі.

2.8.8. Після закінчення роботи керівник робіт зобов'язаний проконтролювати, чи всі люди відведені від частин контактної мережі на відстань більше 2 метрів, після чого відзначити час закінчення роботи на копії письмового дозволу, що міститься у відповідального працівника району контактної мережі.

Після зняття заземлювальних штанг контактна мережа вважається під напругою і наближатися до неї не дозволяється.

2.9. Вимоги безпеки під час очищення від снігу колій та стрілочних переводів

2.9.1. Очищення колій та стрілочних переводів від снігу виконується відповідно до вимог чинного законодавства.

2.9.2. Керівником робіт з очищення від снігу колій і стрілочних переводів призначається майстер шляховий або бригадир колії, або досвідчені монтери дистанції колії (що мають кваліфікацію не нижче III-го розряду та знають умови роботи в конкретному районі станції).

2.9.3. Керівникам, що призначені з монтерів колії, слід пройти спеціальне навчання з керівництва групами працівників, які залучаються до робіт у конкретних районах станції.

Від безпосереднього виконання роботи керівник групи звільняється.

2.9.4. Для очищення від снігу колій і стрілочних переводів за керівником закріплюється група працівників: на одноколійних дільницях і станційних коліях не більше 15 чол., на двоколійних дільницях не більше 20 чол. і на стрілочних переводах не більше 6 чол.

2.9.5. На роздільних пунктах, де немає постійної маневрової роботи, дозволяється у світлий час доби виконувати роботи на стрілочних переводах одному монтерові колії не нижче III-го розряду.

Перелік таких роздільних пунктів визначається начальником служби колії за узгодженням з начальником дирекції залізничних перевезень.

2.9.6. Монтери колії, що вперше працюють узимку, проходять навчання особливостям роботи в зимових умовах і закріплюються наказом по підприємству за досвідченими монтерами колії.

2.9.7. Робота з очищення централізованих стрілочних переводів виконується відповідно до вимог Типової інструкції з безпечного ведення робіт при утриманні централізованих стрілочних переводів, затвердженої [наказом Держнаглядохоронпраці України від 25.12.96 N 229](#), зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 04.04.97 за N 111/1915 (НПАОП 63.21-5.01-96).

2.9.8. Збір працівників, що залучаються до снігоборотьби, має відбуватися в пунктах, прохід до яких не зв'язаний з переходом станційних колій. На великих вузлах і станціях, де немає можливості визначити такі пункти, працівники до місця збору повинні проходити групами під керівництвом керівника з дотриманням вимог підпункту 2.2.2 цих Правил.

2.9.9. Проходити до місця очищення колії від снігу на перегоні і повертатися необхідно збоку від колії або по узбіччю.

В умовах снігових заметів, коли прохід осторонь від колії та узбіччям неможливий, допускається прохід колією з дотриманням вимог підпункту 2.2.5 цих Правил.

2.9.10. Під час очищення колій від снігу вручну траншеями або в разі оброблення снігових укосів після очищення снігоочисниками в укосах мають бути зроблені ніші на відстані 20 - 25 м одна від одної з розташуванням їх у шаховому порядку для розміщення в них працівників під час пропуску поїздів.

Розміри ніші визначаються в кожному окремому випадку кількістю працівників, але повинні бути завглибшки не менше 0,75 м і завширшки 2 м.

2.9.11. Під час очищення колій від снігу у виїмках слід вживати заходів, необхідних для запобігання сніговому обвалу.

2.9.12. Під час очищення станційних колій і стрілочних переводів сніг необхідно складати у вали, у яких повинні бути зроблені розриви (завширшки по 1 м не рідше ніж через 9 м), або в купи з такими самими розривами для безпечної роботи і проходу.

2.9.13. Очищення та прибирання колій гірок, підгірок і стрілочних переводів від снігу дозволяється виконувати лише за умови відсутності подавання вагонів на колії і стрілочні переводи, що очищаються.

2.9.14. Ручне (шлангове) обдування стрілочних переводів стисненим повітрям виконується групою з двох монтерів колії.

Один з них здійснює очищення стрілки, а другий - перебуває біля крана повітророзбірної колонки, готовий у будь-який момент припинити подачу стисненого повітря і повідомити працівника про наближення рухомого складу.

2.9.15. Не дозволяється під час виконання шлангового очищення стрілок розміщувати шланг на рейках сусідніх колій чи на стрілочних переводах.

У разі перетинання кількох колій шланг слід прокладати під рейками в шпальному ящику, очищеному від снігу і баласту.

2.9.16. Роз'єднувальний кран пневмоочищення дозволяється відкривати лише тоді, коли шланг повністю розправлений і наконечник працівник тримає у руках.

Кінцеві голівки шланга і колонки мають бути щільно з'єднані.

2.9.17. Не дозволяється проводити ремонт електропневматичних клапанів, шлангів, наконечників тощо, якщо вони перебувають під тиском.

2.9.18. Прохід робітників від однієї стрілки до іншої з підключеним до повітряної магістралі шлангом дозволяється лише при закритому крані і за відсутності повітря у шлангу.

2.9.19. Не дозволяється виконувати роботи на стрілочному переводі, обладнаному пристроями електрообігрівання, при ввімкнених обігрівачах.

До виконання робіт з очищення стрілочних переводів керівник робіт має перевести пристрої електрообігрівання в режим місцевого управління і вимкнути.

Умикання та вимикання обігріву відповідної групи стрілок можуть здійснюватися дистанційно черговим по станції або безпосередньо на місці з шафи управління керівником робіт або іншими працівниками відповідно до інструкції, що діє на станції.

2.9.20. Заміна електрообігрівальних елементів повинна здійснюватись лише з вимкненим електроживленням відповідно до вимог [НПАОП 40.1-1.21-98](#).

2.9.21. У складі снігоприбирального поїзда повинен бути пасажирський вагон для розміщення працівників під час руху.

2.9.22. У періоди сильних морозів на місці робіт з очищення колії і стрілочних переводів від снігу мають залучатись медичні працівники для проведення профілактики обморожень та надання невідкладної допомоги у разі обморожень.

У разі сильних морозів для відпочинку та відігрівання працівників слід встановлювати перерви в роботі.

2.9.23. Для кожної станції, обладнаної електричною централізацією стрілочних переводів, повинна бути розроблена, погоджена з начальником станції, сектором охорони праці дирекції залізничних перевезень та затверджена начальником дирекції залізничних перевезень інструкція з організації робіт і забезпечення заходів безпеки під час очищення стрілочних переводів, у якій встановлюються:

порядок оповіщення працівників, які виконують роботу з очищення централізованих стрілочних переводів, про прийняття, відправлення поїздів та виконання маневрів;

порядок оповіщення локомотивних і складацьких бригад про місця, де виконуються роботи з очищення стрілочних переводів;

умови роботи, під час виконання яких бригадир колії і старший групи звільняються від безпосереднього виконання роботи та ведуть спостереження за рухом рухомого складу з метою забезпечення безпеки працівників.

2.9.24. Під час організації робіт з очищення від снігу колій та стрілочних переводів на великих залізничних вузлах і станціях структурні підрозділи та підприємства залізниць вживають заходів безпеки:

структурні підрозділи та підприємства закріплюються за районом станції наказом дирекції залізничних перевезень;

навчання працівників, які залучаються до снігоборотьби, і допуск їх до роботи, а також навчання сигналістів та керівників груп у дистанції колії необхідно проводити відповідно до вимог [НПАОП 0.00-4.12-05](#);

керувати групою працівників з очищення колій та стрілочних переводів від снігу дозволяється досвідченим працівникам структурного підрозділу (за посадою не нижче майстра), які пройшли навчання та перевірку знань в дистанції колії.

Вони призначаються наказом керівника структурного підрозділу і відповідають за безпеку підпорядкованих їм працівників.

2.9.25. Порядок залучення підприємств та структурних підрозділів 2 і 3 черги до очищення від снігу колій та стрілочних переводів та заходи безпеки мають бути визначені в наказі начальника дирекції залізничних перевезень і в оперативному плані снігоборотьби, затверджені начальником залізниці.

3. ВИМОГИ БЕЗПЕКИ ПІД ЧАС ВИКОНАННЯ ЗВАРЮВАЛЬНО-НАПЛАВЛЮВАЛЬНИХ РОБІТ

3.1. Загальні вимоги

3.1.1. Зварювально-наплавлювальні роботи повинні здійснюватися відповідно до вимог "ССБТ. Работы электросварочные. Требования безопасности" (ГОСТ 12.3.003-86), Правил безпечної експлуатації електроустановок, затверджених [наказом Держнаглядохоронпраці України від 06.10.97 N 257](#), зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 13.01.98 за N 11/2451, зі змінами (далі - НПАОП 40.1-1.01-97), [НПАОП 40.1-1.21-98](#), Правил пожежної безпеки в Україні, затверджених [наказом Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій від 19.10.2004 N 126](#), зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 04.11.2004 за N 1410/10009 (далі - НАПБ А.01.001-2004).

3.1.2. До газозварювальних, електрозварювальних та інших вогневих робіт допускаються працівники не молодше 18 років, що пройшли медичний огляд, навчання відповідно до вимог Правил атестації зварників, затверджених [наказом Держнаглядохоронпраці України від 19.04.96 N 61](#), зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 31.05.96 за N 262/1287 (далі - НПАОП 0.00-1.16-96), [НАПБ Б.02.005-2003](#), Переліку посад, при призначенні на які особи зобов'язані проходити навчання і перевірку знань з питань пожежної безпеки, та порядок їх організації, затвердженого [наказом Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи від 29.09.2003 N 368](#), зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 11.12.2003 за N 1147/8468 (далі - НАПБ Б.02.006-2003), і мають відповідне посвідчення.

3.1.3. Електрозварники повинні мати не нижче II групи з електробезпеки. Електрозварники, яким надано право самостійного підключення зварювального обладнання до електромереж, повинні мати не нижче III групи з електробезпеки.

3.1.4. Керівник робіт та працівник, який відповідає за пожежну безпеку приміщення чи території, повинні забезпечити перевірку місця виконання тимчасових вогневих робіт протягом двох годин після їх закінчення.

3.1.5. Тимчасові зварювальні та інші вогневі роботи у виробничих приміщеннях, спорудах і на території необхідно виконувати за нарядом-допуском.

3.1.6. Не дозволяється проведення зварювальних робіт на коліях перегонів і станцій під час туману, дощу, снігопаду, а також у темний час доби без спеціального освітлення.

3.1.7. Не дозволяється виконувати зварювальні роботи поблизу легкозаймистих та вогненебезпечних матеріалів, у тому числі поблизу свіжопофарбованих місць

ближче 5 м.

3.1.8. Не дозволяється зберігати в місцях, де виконуються зварювальні роботи, гас, бензин та інші легкозаймисті матеріали.

3.1.9. Не дозволяється ремонт та очищення зварювальних машин та іншого обладнання, що знаходиться під напругою.

3.1.10. Не дозволяється застосовувати саморобні електродоутримувачі та електродоутримувачі з порушеною ізоляцією рукоятки.

3.1.11. Огляд та очистку зварювальної установки та її пускової апаратури необхідно проводити не рідше 1 разу на місяць.

3.2. Вимоги безпеки під час газозварювальних робіт

3.2.1. Устаткування, що працює з газоподібним киснем, повинне відповідати вимогам безпеки та нормативно-технічним документам заводу-виробника.

3.2.2. Рукава з киснем повинні бути розташовані від електропроводів електрозварювальних машин на відстані не менше 0,5 м, а рукава з ацетиленом і іншими горючими газами - не менше 1 м.

3.2.3. Не дозволяється газозварнику під час газозварювальних робіт пересуватися із запаленим пальником за межі робочого місця, а також ремонтувати пальник та іншу апаратуру.

3.2.4. Експлуатація балонів повинна здійснюватись відповідно до вимог Правил безпеки систем газопостачання України, затверджених [наказом Держнаглядохоронпраці України від 01.10.97 N 254](#), зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 15.05.98 за N 318/2758 (НПАОП 0.00-1.20-98).

3.2.5. Під час транспортування наповнених газом балонів їх слід укласти вентилями в один бік та перевозити в горизонтальному положенні на ресорному транспорті або на автокарах з обов'язковим застосуванням прокладок між балонами, які оберігають балони від ударів один об одного.

Не дозволяється спільне перевезення балонів з киснем і балонів з горючими газами та інших посудин з горючими речовинами, за винятком доставки двох балонів до робочого місця на спеціальному візку.

3.2.6. Балони з газом мають бути захищені від дії прямих сонячних променів та інших джерел тепла.

3.2.7. Під час виконання робіт на зварювальному посту одночасно не повинно бути більше двох балонів (з киснем та горючим газом).

3.2.8. Не дозволяється підігрівати балони з газом для підвищення тиску.

3.2.9. Під час зберігання, перевезення балонів з киснем та користування ними необхідно стежити, щоб на балони не потрапляли мастила - для унеможливлення спалаху та вибуху.

3.2.10. Не дозволяється зберігати в одному приміщенні балони з киснем разом з балонами з горючим газом, а також з карбідом кальцію та фарбами.

3.2.11. Порожні балони слід зберігати окремо від балонів, наповнених газом.

3.2.12. Не дозволяється під час газозварювальних та газорізальних робіт палити і користуватися відкритим вогнем на відстані менше 10 м від місць зберігання балонів з горючими газами та киснем, а також ацетиленових генераторів і на відстані менше 5 м - від окремих балонів з киснем та горючими газами.

3.2.13. Поводитися з порожніми балонами з-під кисню та з-під горючих газів слід із дотриманням таких самих заходів безпеки, як і при поводженні з наповненими балонами.

3.2.14. Ацетиленові генератори повинні мати водяний затвор і відповідати вимогам ГОСТ 12.2.054 та мати паспорт заводу-виробника та інвентарний номер.

Ацетиленові генератори повинні мати сертифікат безпеки та інструкцію з експлуатації заводу-виробника.

3.2.15. У разі замерзання ацетиленові генератори дозволяється відігрівати тільки парою або гарячою незабрудненою мастилом водою.

Допускається відігрівати переносні генератори в приміщенні на відстані не менше 10 м від відкритого вогню за наявності достатньої вентиляції.

3.2.16. Під час роботи переносний ацетиленовий генератор не слід залишати без нагляду.

3.2.17. Ацетиленові генератори слід оглядати, очищати та промивати не рідше двох разів на місяць.

3.3. Вимоги безпеки під час виконання електрозварювальних і наплавлювальних робіт

3.3.1. Зварювальні агрегати, наплавлювальні станції, допоміжне устаткування та матеріали повинні знаходитись і бути закріплені в межах габариту наближення споруд.

3.3.2. Корпус електрозварювальної установки і деталь, що зварюється, на весь період роботи повинні бути надійно заземлені або занулені проводом діаметром не менше 6 мм² відповідно до вимог "ССБТ. Электробезопасность. Защитное заземление, зануление", зі змінами (далі - ГОСТ 12.1.030-81).

3.3.3. Довжина первинного кола між пунктом живлення і пересувною зварювальною установкою повинна бути не більше 10 м.

3.3.4. Зварювання слід проводити із застосуванням двох проводів.

3.3.5. У разі застосування пересувних джерел зварювального струму та виконання робіт у пожежонебезпечних приміщеннях зворотний провід має бути ізольований також як і прямий.

3.3.6. Забороняється подавати напругу до виробу, який зварюється, через систему послідовно з'єднаних металевих стрижнів, рейок чи будь-яких інших предметів.

Якщо зварювальний виріб не має електричного контакту із заземленим столом, то заземленню підлягає безпосередньо цей виріб.

3.3.7. Під час електрозварювальних робіт у вогких місцях зварник повинен стояти на настилі із сухих дощок або діелектричному килимку.

3.3.8. Під час електрозварювальних робіт зварник та його підручні повинні користуватись індивідуальними засобами захисту:

захисною каскою із струмонепровідних матеріалів. Каску слід зручно сполучувати з щитком, який служить для захисту обличчя і очей;

захисними окулярами з безкольоровим склом для оберігання очей від осколків та гарячого шлаку під час зачищення зварених швів молотком чи зубилом;

рукавицями, рукавицями з крагами або рукавичками з негорючих матеріалів з низькою електропровідністю.

3.3.9. Під час зварювальних робіт в умовах підвищеної небезпеки ураження електричним струмом, електрозварники, крім спецодягу, забезпечуються діелектричними рукавичками, калошами або килимками та в разі дотику до холодного металу - наколінниками та наплічниками.

3.3.10. Зварювальні роботи слід виконувати під наглядом керівника або спеціально призначеного працівника, який має попереджувати електрозварника про наближення поїзда.

3.3.11. Під час приварювання рейкових з'єднувачів зварювальним агрегатом, що знаходиться на дрезині, корпус зварювального агрегату має бути заземлений.

3.3.12. Розташування дрезини відносно місця електрозварювальних та наплавлювальних робіт визначається у технологічних картах.

3.3.13. Під час виконання наплавлювальних робіт слід вживати заходів безпеки:

роботи з електродугового наплавлення зношених хрестовин стрілочних переводів, зміцнення хрестовин методом поверхневого науглецювання, наплавлення зношених рейкових кінців, приварювання рейкових стикових з'єднувачів повинні виконувати відповідно до вимог технологічного процесу виконання таких робіт;

зворотний провід зварювального кола має бути безпосередньо закріплений до рейки або хрестовини, на яких буде виконуватись наплавлення або зварювання.

3.3.14. Електрозварювальні проводи повинні відповідати вимогам нормативно-технічних актів і повинні укладатися під рейками або у спеціальних лотках всередині колії для захисту від механічного пошкодження.

3.3.15. Для захисту від шуму зварювального агрегату електрозварник забезпечується навушниками протишумовими.

Зварювальні роботи виконуються під наглядом керівника або спеціально призначеного працівника, який має стежити за рухом поїздів і попереджувати електрозварника про наближення поїзда.

3.4. Вимоги безпеки під час виконання робіт із застосуванням пересувної рейкозварювальної машини (ПРЗМ)

3.4.1. Роботи із застосуванням пересувних рейкозварювальних машин виконуються на колії, закритій для руху поїздів відповідно до вимог чинного законодавства.

3.4.2. Перед початком роботи корпуси всіх механізмів з електроприводом заземлюються на металеву раму ПРЗМ, на заземлювальний затискач відповідно до вимог [НПАОП 40.1-1.21-98](#).

3.4.3. Огляд устаткування, що знаходиться під платформою ПРЗМ, слід виконувати при загальмованій платформі та підкладених не менше двох гальмових башмаків.

На час огляду електрошафи повинні бути закриті.

3.4.4. Перед зварюванням стика рейкозварювальна машина має бути загальмована і під колісні пари підкладені гальмові башмаки.

3.4.5. Не дозволяється під час транспортування пересувної рейкозварювальної машини знаходитись обслуговувальному персоналу та іншим особам на відкритій частині платформи.

3.4.6. Не дозволяється під час підймання або опускання зварювальної головки виконувати будь-які роботи на стику рейок, а також знаходитися в зоні поширення іскор і часток розплавленого металу.

3.4.7. У разі проходу поїзда по сусідній колії робота рейкозварювальної машини має бути припинена.

3.4.8. Під час переміщення рейкозварювальної машини по фронту робіт на відстань до 25 м зварювальна головка має бути піднята над рівнем головки рейки на 40 - 50 мм.

У разі переміщення на більшу відстань зварювальна головка встановлюється на платформу та закріплюється.

3.4.9. Не дозволяється під час підтягування рейок або рейко-шпальної решітки із застосуванням тягових лебідок знаходитися на відстані ближче 10 м від натягнутого каната.

3.4.10. Машиністу ПРЗМ слід знаходитися в кабіні машини і не брати безпосередню участь у роботах, які виконує зварювальна бригада.

3.4.11. Шлангові проводи електроінструменту підключаються до джерела живлення через штепсельні вилки.

3.4.12. Після закінчення зварювальних робіт від'єднання заземлювальних пристроїв дозволяється тільки після зняття напруги з електроінструменту та механізмів з

електроприводом.

3.5. Вимоги безпеки під час термітного зварювання

3.5.1. Терміт, термітні сірники, тиглі-форми мають зберігатися в сухому приміщенні, що зачиняється на замок, та видаватися перед початком роботи бригадирові зварників із зазначенням їх кількості.

3.5.2. Термітне зварювання рейок слід виконувати об'єднаною бригадою, до складу якої входить бригада монтерів колії з 3 - 5 чол. (залежно від обсягів робіт), керована майстром шляховим, і група зварників у складі 2 - 3 чол.

Керівником об'єднаної бригади є майстер шляховий, а відповідальним за безпеку зварювальних робіт - керівник бригади зварників.

3.5.3. Запасні термітні патрони мають знаходитися в робочій сумці окремо від термітних сірників, що повинні бути в заводському упакуванні.

3.5.4. Окремі операції - околка ґрата, обробка стиків шліфувальною машиною - дозволяється виконувати в зоні зварювання бригадою монтерів колії, забезпеченою термостійким спецодягом та захисними окулярами, під наглядом зварника.

3.5.5. Не дозволяється перебування людей у зоні зварювання під час і після попереднього нагрівання, установлення тигля-форми і надходження сплаву в рейковий стик та остигання стику.

4. ВИМОГИ БЕЗПЕКИ ПІД ЧАС ЗНИЩЕННЯ РОСЛИННОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНИХ КОЛІЯХ ІЗ ЗАСТОСУВАННЯМ ОТРУТОХІМІКАТІВ

4.1. Знищення рослинності на залізничних коліях із застосуванням отрутохімікатів здійснюється відповідно до вимог чинного законодавства.

4.2. Знищення рослинності на залізничних коліях проводиться з урахуванням заходів безпеки людей і навколишнього середовища.

4.3. Обробку залізничного полотна гербіцидами в теплу пору року, а також у місцевостях з жарким кліматом слід виконувати в ранковий і вечірній час.

У прохолодну погоду робота може проводитися в денні години.

4.4. Не дозволяється проведення робіт із застосуванням отрутохімікатів щодо знищення рослинності на залізничних коліях при швидкості вітру більше 4 м/с.

4.5. У зоні застосування отрутохімікатів не пізніше ніж за 3 доби необхідно оповіщати населення по місцевому радіо та у місцевій пресі про час і місце обробок, що плануються, а також про заборону випасу худоби в місцях обробок.

У місцях можливого перебування людей і переходу через колії повинні вивішуватися відповідні знаки і плакати.

4.6. Під час обробок колій працівники, що обслуговують поливальний поїзд, повинні знаходитися в кабіні керування.

Вихід назовні на зупинках дозволяється тільки працівникам, які знаходяться в спецодязі, спецвзутті та засобах індивідуального захисту (респіраторах, окулярах захисних закритих).

4.7. Під час застосування ручних ранцевих поливальних апаратів працівникам слід дотримуватися вимог безпеки відповідно інструкції заводу-виробника.

4.8. Знищення рослинності на залізничних коліях перегонів і станцій, а також на територіях виробничих баз колійно-машинних станцій (далі - КМС), шпалопросочувальних заводів та інших об'єктів здійснюється під керівництвом майстра підприємства, який пройшов навчання з поводження з отрутохімікатами на підприємстві і має відповідне посвідчення.

4.9. Ремонт колій здійснюється до проведення хімічної обробки.

Колійні роботи на оброблених ділянках дозволяється проводити не раніше ніж через 20 днів після хімічної обробки.

У разі крайньої потреби проведення колійних робіт (ліквідація гострих дефектів та перешкод руху поїздів) раніше зазначених термінів такі роботи можуть бути дозволені начальником дистанції колії тільки за умови обов'язкового застосування працівниками спецодягу та індивідуальних засобів захисту.

4.10. До роботи з отрутохімікатами допускаються працівники, які забезпечені спецодягом та засобами індивідуального захисту відповідно до норм.

4.11. Для запобігання випадків отруєння працівників інших служб необхідно надсилати повідомлення про місце хімічної обробки структурним підрозділам, які можуть виконувати роботи на коліях.

Повідомлення надсилається телеграфом керівником підприємства, яке виконує хімічну обробку, не пізніше ніж за 3 доби.

4.12. Не дозволяється працівникам поливального та обприскувального агрегатів на електрифікованій дільниці знаходитися на площадці цистерни під час завантаження хімікатів у цистерни.

4.13. Усі механізми поливального поїзда й обприскувальних агрегатів після роботи з отрутохімікатами підлягають очищенню, промиванню, а в разі потреби і знешкодженню на спеціальних базах (пунктах) за розробленими технологічними картами за погодженням із санітарно-епідеміологічною службою Міністерства охорони здоров'я (далі - МОЗ) України на залізничному транспорті.

4.14. Тривале зберігання отрутохімікатів здійснюється на складах, спеціально обладнаних для цього.

На складах мають бути обладнані стелажі та забезпечуватись захист отрутохімікатів від впливу прямих сонячних променів, зволоження, забруднення та механічного ушкодження.

Склад слід розташовувати на сухому місці, на відстані не менше 300 м від житлових будівель і від джерел водопостачання, поблизу залізничних колій з урахуванням вільного під'їзду автотранспорту.

Раніше побудовані склади на відстані менше 300 м слід переносити на зазначену відстань у плановому порядку.

4.15. Видача отрутохімкатів із складу здійснюється тільки за письмовим наказом керівника підприємства (начальника дистанції колії, КМС, шпалопросочувального заводу) або його заступника.

Комірник має знаходитися в приміщенні складу тільки для приймання та відпускання отрутохімкатів.

4.16. Отрутохімкати у вагон-комору поливального поїзда завантажуються тільки механізованим способом, а рідкі пестициди в цистерну - за допомогою насосів.

4.17. Для тимчасового зберігання гербіцидів у процесі поливальних робіт у складі поливального поїзда має бути вагон-склад, обладнаний стелажми для отрутохімкатів.

Стіни та підлога вагона повинні бути гладкими, без щілин і зазорів, легко піддаватися очищенню та дегазації.

4.18. Відвід поверхневих і господарських вод з території, обладнаної під зберігання отрутохімкатів, заправлення та промивання поливального поїзда та обприскувальних агрегатів повинно здійснюватися за допомогою водовідвідних пристроїв і водоочисних споруд.

Спуск стічної води після очищення з умістом отрутохімкатів не вище гранично допустимої концентрації і місця скидання стічних вод у водойми повинні узгоджувати з санітарно-епідеміологічною службою МОЗ України на залізничному транспорті.

Фактичну концентрацію отрутохімкатів у стічній воді визначає сертифікована лабораторія.

4.19. Паперову та поліетиленову тару з-під отрутохімкатів слід спалювати, а попіл закопувати в місцях, погоджених з санітарно-епідеміологічною службою МОЗ України на залізничному транспорті.

Металеву та скляну тару слід знешкоджувати.

4.20. Пити, вживати їжу, палити дозволяється тільки поза приміщенням поливального поїзда після зняття спецодягу та засобів індивідуального захисту, ретельного миття рук теплою водою з милом і полоскання рота.

5. ВИМОГИ БЕЗПЕКИ ПІД ЧАС ВИКОНАННЯ РОБІТ НА ШТУЧНИХ СПОРУДАХ

5.1. Загальні вимоги

5.1.1. Штучні споруди повинні відповідати технічним умовам та мати пристрої для безпечного обслуговування споруд та колій.

5.1.2. До таких пристроїв належать: на мостах - тротуари та укриття з поручнями, мостовий настил, поручні на верхньому поясі та сходи з поручнями на порталних рамах (для мостів з проїздом понизу); у тунелях - ніші і камери; на трубах і конусах - сходи з поручнями.

У тунелях довжиною більше 50 м повинні бути ніші, а в тунелях довжиною більше 300 м - камери.

У тунелях довжиною від 50 до 100 м допускається улаштування по одній ніші з кожного боку колії, а в тунелях довжиною від 300 до 400 м - по одній камері посередині тунелю.

5.1.3. Роботи з обстеження, огляду, утримання, ремонту та реконструкції штучних споруд на висоті більше 1,3 м виконуються відповідно до вимог СНиП III-4-80* "Техніка безпеки у будівництві", затверджених постановою Держбуду СРСР від 09.06.80 N 82 (далі - НПАОП 45.2-7.02-80).

5.1.4. До самостійних верхолазних робіт на штучних спорудах відповідно до Інструкції з охорони праці під час виконання робіт на висоті з використанням спеціальних страхувальних засобів, затвердженої [наказом Держнаглядохоронпраці від 09.10.2003 N 190](#), зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 24.10.2003 за N 970/8291 (далі - НПАОП 0.00-5.28-03), можуть бути допущені працівники не молодше 18 років, які пройшли медичний огляд і визнані придатними для таких робіт та мають стаж верхолазних робіт не менше одного року і розряд не нижче III-го.

Працівники, що допускаються вперше до верхолазних робіт, протягом одного року мають працювати під безпосереднім наглядом досвідчених працівників, призначених наказом керівника підприємства.

5.1.5. Під час виконання верхолазних робіт слід застосовувати запобіжні пояси, які відповідають вимогам "ССБТ. Строительство. Пояса предохранительные. Общие технические условия" (ГОСТ 12.4.089-86).

Страхувальний канат запобіжного пояса повинен кріпитись до надійного елемента моста або конструкції споруди.

5.1.6. Усі роботи на штучних спорудах виконуються відповідно до технологічного процесу. У темний час доби освітлення місця виконання робіт повинне відповідати вимогам, що регулюються нормативно-технічними документами.

5.1.7. Виконання робіт одночасно в двох або більше ярусах по одній вертикалі дозволяється тільки за наявності проміжних захисних настилів або перекриття між цими ярусами.

5.1.8. Ремонтні роботи (крім колійних) на мостах слід виконувати тільки в захисних касках.

5.1.9. Піднімати нагору пристосування, деталі, матеріали та інструмент та опускати їх на землю слід за допомогою вантажопідіймальних пристроїв (блоків, поліспастів, лебідок).

5.1.10. Переміщувати риштування та колиски в поперечному та подовжньому напрямках необхідно відповідно до технологічного процесу та інструкції з експлуатації цих пристосувань.

Перед переміщенням пересувні риштування і колиски повинні бути звільнені від матеріалів, тари і на них не повинні знаходитись працівники.

5.1.11. Місця виконання робіт з огляду та утримання штучних споруд, що не вимагають огороження сигналами зупинки або зменшення швидкості, але вимагають попередження працівників про наближення поїзда, огорожуються з обох боків переносними сигнальними знаками "С".

Мости та тунелі за переліком, затвердженим начальником залізниці, обладнуються сповіщальною сигналізацією та загороджувальними світлофорами.

5.1.12. Перед початком робіт керівник зобов'язаний указати кожному працівникові місце, куди він повинен скласти інструмент, матеріал та укриття, де він має сховатись під час наближення поїзда.

Не дозволяється знаходитись на тротуарі біля поручнів моста поза межами площадки сховища під час проходу поїзда.

5.1.13. На мостах (через ріки), що охороняються, повинні постійно знаходитись рятувальні засоби: рятувальні круги, мотузки, а на воді - постійно готовий до використання човен або катер.

5.1.14. Під час виконання робіт на підводних елементах мостів, які не охороняються, через постійні водотоки шириною більше 50 м або глибиною більше 1,5 м поблизу місця виконання робіт має знаходитись один або декілька готових до використання рятувальних човнів або катер з рятувальними засобами.

5.2. Вимоги безпеки під час виконання робіт з огляду, утримання, ремонту та фарбування штучних споруд із застосуванням пристосувань та пристроїв

5.2.1. Під час виконання робіт з огляду, утримання, ремонту та фарбування штучних споруд працівники повинні дотримуватися заходів безпеки відповідно до технологічних процесів на ці роботи, а також [НПАОП 60.1-1.48-00](#), [НПАОП 0.00-5.28-03](#) та інших нормативно-технічних документів.

5.2.2. Платформи, підвісні риштування, помости, колиски, драбини та інші пристосування, що застосовуються для виконання робіт на висоті з огляду, утримання, ремонту та фарбування штучних споруд, мають відповідати технічним умовам, встановленим заводом-виробником.

Тип та кількість цих пристосувань та пристроїв визначаються технологічними картами на виконання цих робіт.

5.2.3. У місцях виконання робіт настили, проходи та східці слід очищати від бруду, снігу, льоду і взимку посипати піском.

Проходи та проїзди в місцях розташування помостів і риштування слід закривати і на них вивішувати знаки безпеки відповідно до вимог ГОСТ 12.4.026.

5.2.4. Під час робіт з лакофарбувальними матеріалами і розчинниками працівникам слід дотримуватися вимог [НАПБ А.01.001-2004](#), не користуватись відкритим вогнем та не використовувати інструменти, які в разі удару утворюють іскру.

5.2.5. Під час фарбування мостових конструкцій працівники повинні виконувати вимоги "ССБТ. Строительство. Работы окрасочные. Требования безопасности" (ГОСТ 12.3.035-84) та інших нормативно-технічних документів.

Не дозволяється спрямовувати струмінь фарби на проводи й ізолятори контактної мережі та повітряної лінії електропередач.

5.2.6. Антисептування конструктивних елементів дерев'яних мостів повинно виконуватися в години найнижчої навколишньої температури.

5.2.7. Для захисту відкритих ділянок шкіри працівники повинні застосовувати спецодяг і запобіжну пасту.

Після закінчення роботи працівники повинні прийняти теплий душ.

5.2.8. Пневматичне устаткування, механізми й інструменти, що застосовуються під час виконання ремонтних робіт, повинні бути випробувані в установленому порядку та перевірені перед початком робіт.

5.2.9. Не дозволяється користуватися установками й апаратами, що працюють під тиском, у разі відсутності або несправності манометрів і запобіжних клапанів.

Справність манометрів повинна перевірятися щодня перед початком зміни.

5.2.10. У разі суцільної заміни мостових брусів та в разі укладання безбаластового мостового полотна, що виконуються колієукладальними або консольними кранами, працівники мають дотримуватися заходів безпеки під час роботи з цими машинами.

5.2.11. Під час поодинокі заміни мостових брусів з висуванням їх убік від мостового полотна слід застосовувати пристосування, що запобігають падінню брусів униз, у вигляді риштувань.

5.2.12. Вантажопідіймальність гвинтових або гідравлічних домкратів, які застосовуються для піднімання прогонових споруд, повинна перевищувати вагу прогонової споруди, що піднімається, не менше ніж на 25 %.

Під час установки домкратів для запобігання ковзання під підшву та на головку домкратів слід укладати типові прокладки.

Під час піднімання або опускання прогонової споруди одночасна робота домкратів дозволяється тільки на одній опорі. При цьому обов'язково слід викладати

страхувальні клітки, нарощування або розбирання яких виконують у міру піднімання або опускання прогонової споруди.

5.2.13. Працівники, які виконують гідрометричні роботи, повинні пройти навчання поводженню з плавучими та рятувальними засобами.

5.2.14. Під час промірювальних робіт повинні застосовуватися справні плавучі засоби (човни, катери, судна), що знаходяться у підпорядкуванні однієї відповідальної особи.

Керування самохідним судном дозволяється тільки працівникам, що мають відповідне посвідчення.

Кожне самохідне судно має бути обладнане засобами сигналізації: стаціонарними сигнальними ліхтарями; акустичними сигналами; прапорцем білого кольору для відмашки; двома ліхтарями з білим і червоним вогнями.

5.2.15. Плавучі засоби повинні також бути оснащені рятувальним кругом, мотузкою, ковшем або відром, а також сумкою з медикаментами та перев'язувальними засобами.

Усі, хто знаходиться у плавучому засобі при хвилюванні води більше 3 балів, повинні бути в рятувальних жилетах.

5.2.16. На ріках із швидкістю течії більше 2,5 м/с промірювання глибин дозволяється виконувати тільки із суден і катерів; при швидкостях течії 1,5 - 2,5 м/с - з понтонів і човнів, які переміщуються тросом; на ріках із швидкістю течії до 1,5 м/с промірювання глибин можна виконувати з гребних човнів.

Під час робіт на ріках із швидкістю течії більше 1,5 м/с носова частина човнів має бути закрита.

Великі катери та понтони мають бути обладнані поручнями.

Не дозволяється плавання та проведення робіт на човнах і понтонах у разі швидкості вітру понад 5 м/с або хвилювання води більше 3 балів, на річкових катерах - у разі швидкості вітру понад 7,5 м/с або хвилювання води більше 4 балів, а також у разі туману, льодоходу та шуги.

5.2.17. Промірювальні роботи з льоду дозволяється проводити при його товщині не менше 10 см, без ополонки.

У разі недостатньої міцності такого льоду роботи можна вести тільки з настилу з дощок.

Група, що виконує роботи на льоду, забезпечується мотузкою та міцними жердинами. Усі лунки й ополонки діаметром більше 20 см позначаються вішками.

5.2.18. Під час виконання ремонтних робіт, на які є затверджені технологічні карти, працівники повинні керуватися також додатковими заходами безпеки ведення робіт, зазначеними в цих картах.

5.3. Вимоги безпеки під час огляду та виконання робіт у тунелях

5.3.1. До початку робіт у тунелях керівник робіт повинен переконатися:

у видачі попереджень машиністам локомотивів про пильність під час наближення до тунелів і більш частій подачі сповіщальних сигналів;

у справності освітлення;

у справності автоматичної світлозвукової сигналізації, а при відсутності або несправності її виставити необхідну кількість сигналістів у тунелі та за порталами по обидва боки на відстані не менше 1 км від порталу для спостереження за поїздами, що проходять, і своєчасним оповіщенням працівників про наближення поїздів, указати працівникові нішу, у якій він повинен укритися під час підходу поїзда.

5.3.2. Працівники, що обслуговують тунелі, забезпечуються фільтрувальними протигазами та мають знати правила користування і догляду за ними.

5.3.3. Перебування в тунелі дозволяється тільки особам, зайнятим оглядом, обстеженням тунелю або виконанням ремонтних робіт.

Складування матеріалів та інструменту в тунелі біля стін дозволяється тільки на час виконання робіт.

5.3.4. Керівник робіт зобов'язаний стежити, щоб під час виконання робіт у тунелі не було сторонніх осіб, а матеріали й інструмент займали стійке положення з дотриманням габариту.

Ніші, призначені для укриття працівників, і підходи до них повинні бути вільними.

Сміття з тунелю видаляється під час технологічного "вікна" і після закінчення робіт.

5.3.5. У тунелях довжиною більше 300 м на прямих і більше 150 м на кривих ділянках колії має бути постійне електричне освітлення, що забезпечує освітленість на рівні головки рейок 1 лк.

5.3.6. Огляд й обмірювання обробок, видалення слабких каменів, розшивка швів, нанесення набризкбетону, перекладка деформованих частин обробок, заміна рейок, шпал, очищення дренажних лотків у тунелях допускаються при освітленості не менше 50 лк, а вантажно-розвантажувальні роботи - не менше 20 лк на рівні поверхні баласту в горизонтальній площині.

5.3.7. Електричні світильники у тунелях мають бути пило- і вологонепроникними, легко очищуватись, а їхня конструкція повинна забезпечувати захист очей працівників локомотивних бригад і працівників у тунелях від прямого світла.

5.3.8. Місця виконання робіт всередині тунелю освітлюються електросвітильниками напругою 12 В.

5.3.9. Під час поточного огляду та проходу по тунелю працівники повинні мати переносні індивідуальні ліхтарі незалежно від наявності постійного електроосвітлення.

5.3.10. Спостереження за справністю електроосвітлення в тунелі здійснює тунельний майстер, а в місцях виконання робіт - керівник робіт.

5.3.11. Працівники, що знаходяться в тунелі та на передпортальній ділянці, завчасно оповіщаються про наближення поїзда спеціально влаштованою автоматичною світлозвуковою сигналізацією.

У разі відсутності зазначеної сигналізації або її несправності керівник робіт повинен виставити по обидва боки (за порталами тунелю не ближче ніж за 1 км від місця роботи) сигналістів, що мають з керівником робіт телефонний зв'язок.

Телефонний зв'язок керівника робіт із сигналістами може замінятися таким числом проміжних сигналістів, забезпечених сигнальними духовими різками, при якому надійно забезпечується оповіщення про наближення поїзда.

5.3.12. Під час робіт у тунелях довжиною більше 100 м для одержання повідомлення про відправлення поїздів керівник робіт повинен мати телефонний зв'язок з найближчими станціями або поїзним диспетчером.

5.3.13. Під час робіт на передпортальних ділянках керівник робіт керується підпунктами 2.3.1 і 2.4.8 цих Правил.

Якщо круті укоси виїмок, підпірні стіни та ін. не дозволяють розміститися працівникам збоку від колії, то місце робіт огорожується сигналами зупинки з видачею попередження поїздам.

5.3.14. Перед проходом поїзда по тунелю працівникам слід укритися в нішах.

5.3.15. Для поліпшення видимості камери та ніші (по периметру) мають бути пофарбовані в білий колір або обрамлені плитками білого кольору.

На стінках тунелю стрілками вказуються напрямки до найближчих камер і ніш.

5.3.16. Під час виконання робіт на одній з колій двоколійного тунелю перед проходом поїзда по сусідній колії керівник робіт подає сигнал про їх припинення та команду забрати інструмент і укритися в нішах, призначених заздалегідь кожному працівникові.

У разі закриття однієї з колій двоколійного тунелю працівники, що працюють на діючій колії, перед проходом поїзда можуть ставати в один ряд біля стіни з боку недіючої колії або укритися в нішах.

5.3.17. Після проходу поїзда керівник робіт, переконавшись, що видимість у тунелі відновилася, дозволяє працівникам вийти з ніш і приступити до робіт.

5.3.18. У разі надходження інформації про відключення вентиляції через несправність її вже в процесі виконання робіт, при затримці поїзда в тунелі, при візуально обумовленій стійкій задимленості тунелю керівник робіт зобов'язаний негайно подати команду про застосування протигазів, якими працівники заздалегідь мають бути забезпечені до початку робіт у тунелі та організувати контрольні виміри, термінові ремонтні роботи з відновлення вентиляції.

5.3.19. У тунелях довжиною більше 500 м, а також у всіх погано провітрюваних тунелях (при підозрі працівників на застій у ньому забрудненого повітря) періодично відбираються контрольні проби повітря для аналізу в його складі продуктів неповного згоряння палива (окис азоту, окис вуглецю, сірчистий ангідрид).

Періодичність і місця взяття проб визначає санітарно-епідеміологічна служба МОЗ України на залізничному транспорті.

Дистанції колії, що обслуговують тунелі, мають бути забезпечені індикаторними трубками та трубками для взяття проб для проведення експрес-аналізу.

У разі надходження від працівників у тунелі заяв про погіршення самопочуття (головний біль, подразнення органів дихання та ін.), а також при підозрі на можливість забруднення тунелю природними газами (сірководень та ін.) керівник робіт уживає термінових заходів щодо організації виходу працівників у протигазах з тунелю, надання першої допомоги постраждалим і проведення контрольних хімічних досліджень.

Залежно від результатів аналізу за узгодженням із санітарно-епідеміологічною службою МОЗ України на залізничному транспорті начальником дистанції колії змінюється тривалість робочого часу і відпочинку, початку і закінчення роботи людей у тунелі.

5.3.20. Допоміжні двигуни внутрішнього згоряння потужністю понад 4,4 кВт, які застосовуються під час ремонтних робіт, встановлюються поза тунелем.

Використання етильованого бензину для двигунів, що працюють у тунелях, не дозволяється.

Двигуни, що встановлюються в тунелі, мають бути обладнані нейтралізаторами вихлопних газів.

5.3.21. У разі застосування тепловозів у тунелях довжиною більше 1 км, а також у разі недостатнього природного провітрювання у всіх тунелях встановлюється в плановому порядку штучна вентиляція за спеціальним проектом.

5.3.22. Під час виконання робіт вентиляційні системи, обладнані в тунелях, повинні працювати в технологічному режимі відповідно до паспортних даних заводу-виробника на вентиляційну систему.

5.3.23. За справною роботою вентиляційних систем тунелю має бути встановлений постійний контроль.

Періодичність і обсяг лабораторного контролю за вмістом у повітрі тунелю шкідливих речовин погоджуються дистанцією колії з санітарно-епідеміологічною службою МОЗ України на залізничному транспорті.

5.3.24. До керівництва роботами, пов'язаними з перекладкою тунельної обробки та зворотних зводів, з проходкою штолень і вентиляційних шахт, можуть бути допущені тільки особи, що мають право на виконання гірничих робіт.

5.3.25. Усі кріплення (тимчасові і постійні), які встановлюються в тунелях, мають бути міцними та задовольняти вимогам габариту наближення будівель, а також іншим умовам забезпечення безпеки руху поїздів.

5.3.26. Підривні роботи в тунелях виконуються відповідно до вимог чинного законодавства за спеціально розробленими проектами, погодженими з органами Держпромгірнагляду.

6. ВИМОГИ БЕЗПЕКИ ПІД ЧАС ВИКОНАННЯ РОБІТ ІЗ ЗАСТОСУВАННЯМ КОЛІЙНИХ МАШИН І МЕХАНІЗМІВ

6.1. Загальні вимоги

6.1.1. До експлуатації допускаються машини та механізми, що пройшли огляд та випробування у встановленому порядку, а також укомплектовані відповідно до інструкцій заводу-виробника з їх експлуатації.

6.1.2. Колійна машина має бути забезпечена вогнегасниками, розташованими в легкодоступному місці, у повній готовності до застосування.

6.1.3. Обслуговувальний персонал повинен володіти та дотримуватись правил пожежної безпеки та методів використання первинних засобів пожежогасіння.

6.1.4. Не дозволяється зберігати та перевозити в кабінах машини легкозаймисті речовини.

6.1.5. До керування колійної машини допускаються особи, які мають право на керування машиною та пройшли навчання і перевірку знань з питань охорони праці в установленому на підприємстві порядку.

6.1.6. Кількість працівників, які знаходяться на колійних машинах, не повинна перевищувати норми, установлені інструкціями з їх експлуатації.

6.1.7. Відповідно до вимог [НПАОП 60.1-1.48-00](#) під час виконання робіт на колії із застосуванням колієукладальних кранів, виправно-підбивально-опоряджувальних машин, щибенеочищувальних машин, електробаластерів, стрілових кранів на електрифікованих ділянках постійного та змінного струму напруга з контактної мережі повинна бути знята на весь період роботи, а контактна мережа повинна бути заземлена.

6.1.8. Обслуговування машин з електроустаткуванням необхідно здійснювати відповідно до вимог [НПАОП 40.1-1.01-97](#) та [НПАОП 40.1-1.21-98](#).

6.1.9. Заземлення та занулення електроустаткування, установленного на колійних машинах, повинні відповідати вимогам [НПАОП 40.1-1.21-98](#).

6.1.10. На колійних машинах з електроустаткуванням повинні бути спеціальні захисні засоби: гумові діелектричні килимки відповідно до вимог "Ковры диэлектрические резиновые. Технические условия" (ГОСТ 4997-75), гумові діелектричні рукавички, інструмент з діелектричними рукоятками.

6.1.11. Роботи з усунення несправностей на колійних машинах повинні виконуватися відповідно до інструкції з експлуатації відповідної машини.

6.1.12. Перед запуском двигуна та випробуванням гальм необхідно переконатися у відсутності людей під машиною та на колії.

6.1.13. Перед пуском робочих органів і зрушенням машини з місця машиніст (помічник машиніста) повинен подати звуковий сигнал.

Не дозволяється після подачі сигналу на початок роботи знаходитись у зоні робочих органів машини, підлазити під машину, сідати або ставати на робочі органи машини.

Не дозволяється знаходитись безпосередньо в зоні випуску та розповсюдження вихлопних газів.

6.1.14. Під час перерв у роботі машин необхідно вживати заходів проти їх самовільного руху, а також доступу до них сторонніх осіб.

6.1.15. Керувати машинами, що мають виносний пульт, слід, знаходячись на узбіччі земляного полотна.

6.1.16. Підніматись на машину і сходити з неї слід, повернувшись до неї обличчям і тримаючись обома руками за поручні.

6.1.17. Необхідно стежити, щоб у кабінах, на сходинках і поручнях не було мастила та бруду.

6.1.18. Під час руху колійних машин своїм ходом або в складі поїзда їх робочі органи мають бути приведені в транспортне положення та зафіксовані страхувальними пристосуваннями, які є в комплекті машини (ланцюги, троси та ін.)

6.1.19. Працівникам, які змушені знаходитись близько біля машини, наприклад, сигналісти, керівник робіт, повинна бути надана інформація про функції та порядок користування пристроями захисту, які знаходяться на зовнішніх стінах машини (звуковий сигнал, вимикач аварійної зупинки, вірьовчані вимикачі та ін.).

6.1.20. Не дозволяється перевозити осіб, які не мають відношення до роботи на колійних машинах.

6.1.21. Не дозволяється знаходитись безпосередньо в зоні випромінювання поблизу машин, які мають лазерні прилади.

6.1.22. Під час роботи на дво- і багатоколійних ділянках керівник робіт зобов'язаний забезпечити своєчасне оповіщення монтерів колії і бригаду машини про наближення поїзда по сусідній колії.

Для цього на поїзди, що рухаються по сусідній колії, видаються попередження, додатково керівник робіт повинен призначити сигналіста, який знаходиться поблизу машини і попереджає працівників про наближення поїздів.

6.1.23. Не дозволяється знаходитися на міжколійя під час пропуску поїздів по сусідній колії.

6.1.24. Під час виконання робіт із застосуванням щибенеочищувальних машин, а також електробаластера на безстиковій колії відповідальною особою за забезпечення безпеки працівників має бути призначений працівник за посадою не нижче старшого майстра шляхового, начальника дільниці або виконавця робіт.

6.1.25. Під час виконання робіт із застосуванням електробаластера на колії з ланок, колійного струга, кюветоочищувальної машини, колієукладальних кранів і рейкоукладачів, хопер-дозаторів, виправно-підбивально-рихтувальних машин, виправно-підбивально-опоряджувальної машини (далі - ВПО-3000), рейкошліфувального поїзда, баластощільнювальної машини (далі - БУМ), динамічного стабілізатора, колійного моторного гайковерта (далі - ПМГ), плужного снігоочисника та снігоочисника таранного типу, електроснігоочисника роторного типу відповідальною особою за забезпечення безпеки працівників повинен бути призначений працівник за посадою не нижче майстра шляхового - на одну машину, старшого майстра шляхового - на дві машини, начальника, заступника начальника дистанції колії (далі - ПЧ), КМС - на 3 і більше машин.

6.1.26. Під час виконання робіт із застосуванням планувальників баласту, рейкоочищувальних машин, снігоприбиральних машин (далі - СМ) відповідальною особою за забезпечення безпеки працівників має бути призначений працівник за посадою не нижче бригадира колії.

6.1.27. На час проходу поїзда по сусідній колії крила та бокові щітки снігоприбиральної машини та швидкісного планувальника баласту повинні бути прибрані в межі габариту машини.

6.1.28. Не дозволяється робота колійних машин у темний час доби в разі недостатнього освітлення, а також під час туману або грози.

6.1.29. Ремонт земляного полотна та його елементів із застосуванням землерийних та землерийно-транспортних машин виконується за типовими або індивідуальними проектами виконання робіт, у яких визначаються конкретні заходи безпеки праці відповідно до вимог НПАОП-45.2-7.02-80.

6.1.30. Під час виконання робіт із застосуванням машин на базі тракторів (у тому числі гусеничних) з порушенням габариту необхідно видавати попередження на поїзди та огорожувати місця робіт відповідно до вимог нормативно-технічних документів.

Керівником робіт має бути призначений працівник за посадою не нижче бригадира колії.

6.1.31. Граничні межі наближення бульдозера до брівки насипу, траншеї або котловану мають бути позначені.

6.1.32. У разі зупинки машини навісне обладнання (відвал, ківш та інше) має бути опущене на землю.

Не дозволяється очищення та обслуговування навісного обладнання машин під час роботи або за наявності тиску в робочій магістралі.

6.1.33. Для забезпечення безпеки в разі потреби переїзду через колію гусеничної машини застосовуються дерев'яні підкладки: поперечні - типу "Трап" або поздовжні - типу "Лижі".

6.1.34. Відповідальним за виконання заходів безпеки працівників під час виконання робіт із застосуванням колійних машин є керівник робіт, який призначається начальником структурного підрозділу: у разі виконання робіт КМС - на начальника КМС; у разі виконання робіт дистанцією колії - на начальника ПЧ.

6.2. Вимоги безпеки під час виконання робіт із застосуванням щибенеочищувальних машин

6.2.1. Під час переведення робочих органів машини з транспортного положення в робоче та навпаки не дозволяється знаходитись біля стійок несучої рами і роторного пристрою.

6.2.2. Під час зарядки та розрядки робочих очисних органів з відцентровою сіткою та вигрібним робочим органом піднята електромагнітами колійна решітка повинна закріплюватися на запобіжних захоплювачах.

6.2.3. Не дозволяється наближатися на відстань менше 2 м до підрізного щита, що піднімається або опускається поворотним краном, і вигрібного пристрою та вигрібної зони барового ланцюга.

6.2.4. Не дозволяється під час роботи щибенеочищувальних машин перебувати в робочій зоні на відстані менше 5 м попереду або позаду щибенеочищувального пристрою з відцентровим способом очищення і менше 3 м з вигрібним робочим органом.

Не дозволяється перебувати з боку викиду засмічувачів і ближче в безпосередній близькості від викидних транспортерів.

Під час роботи з машинами RM-80 необхідно користуватись захисними касками, респіраторами, захисними окулярами.

6.2.5. До пропуску поїзда по сусідній колії робота машини повинна бути припинена, а робочі органи прибрані в межі її габариту.

6.3. Вимоги безпеки під час виконання робіт із застосуванням електробаластера

6.3.1. Під час дозування баласту електробаластером, планування та перерозподілу свіжовідсипаного баласту керівник робіт повинен стежити, щоб працівники перебували на відстані не менше 5 м від крайньої ближньої рейки.

6.3.2. Електробаластер повинен мати перехідний фартух і проміжні ланцюги бар'єра, що з'єднують перехід з однієї ферми на іншу.

6.3.3. На час проходу поїзда по сусідній колії робота електробаластера повинна бути припинена, а крила дозатора прибрані в межі габариту машини.

6.4. Вимоги безпеки під час виконання робіт із застосуванням колійного струга

6.4.1. До пропуску поїзда по сусідній колії робота колійного струга повинна бути припинена.

6.4.2. Не дозволяється під час роботи колійного струга перебувати попереду і позаду крила ближче 10 м.

6.5. Вимоги безпеки під час виконання робіт із застосуванням землеприбиральних машин

6.5.1. Не дозволяється під час роботи землеприбиральної машини перебувати на відстані менше ніж 2 м від робочих органів машини, а також на ній.

6.5.2. Під час руху землеприбиральної машини в межах станції поворотний транспортер повинен бути закріплений у поздовжньому положенні.

6.5.3. Під час виконання робіт кювето-очищувальною машиною КОМ-300 бригаді машиністів слід користуватись індивідуальними засобами захисту (каска, респіратори, окуляри).

6.5.4. Не дозволяється знаходження машиністів, монтерів колії і інших працівників ближче 5 м від ротора, плугів та зони роботи маніпулятора.

6.5.5. Під час навантаження ґрунту на рухомий склад за допомогою поперечного конвеєра на сусідню колію або виконання вантажно-розвантажувальних робіт маніпулятором слід виконувати вимоги, зазначені в підпункті 6.1.7 цих Правил.

6.6. Вимоги безпеки під час виконання робіт із застосуванням колієукладальних кранів і рейкоукладачів, у тому числі УК-25СП

6.6.1. Роботи із застосуванням колієукладальних кранів виконуються відповідно до вимог чинного законодавства.

6.6.2. Під час укладання нових ланок колії і розбирання старих, а також під час перевертання їх перебувати під піднятою ланкою та збоку від неї не дозволяється.

Працівники обслуговувальної бригади в цей час повинні розміщуватись попереду або позаду піднятої ланки на відстані не менше 2 м.

6.6.3. Під час стикування утримувати ланки чи блоки стрілочного переводу необхідно напрямним штангом за головку рейки на відстані не ближче 0,4 м від стику.

6.6.4. Не дозволяється перебувати та проходити між завантаженими не закріпленими пакетами ланок чи блоками стрілочних переводів, перебувати між ними в момент перетягування, а також перебувати на відстані менше 10 м від троса в момент перетягування пакетів ланок.

6.6.5. Під час проходження колієукладального (колієрозбирального) поїзда до місця роботи і назад пакети ланок чи блоків стрілочних переводів на платформах повинні бути надійно закріплені спеціальними пристроями.

6.6.6. На час пропуску поїзда по сусідній колії робота колієукладального крана та перетягування пакетів чи блоків стрілочних переводів припиняється і

забезпечується габарит для безпечного пропуску поїзда.

6.6.7. Не дозволяється виконувати колійні роботи позаду і попереду колієукладальних кранів на відстані менше 25 м, знаходитися на піднятому вантажі, переходити і знаходитися під піднятим вантажем.

6.6.8. Працівники, які входять до складу бригади, що обслуговує колієукладальні крани, забезпечуються захисними касками та рукавицями.

6.6.9. Не дозволяється обслуговувальному персоналу рейкоукладачів під час роботи користуватися передніми дверима кабіни.

Ці двері слід на час роботи зачиняти на замок, а підвісну драбину знімати.

6.6.10. До початку роботи рейкоукладача борти платформи закриваються і закріплюються в кронштейнах з установкою на бортах огорожувального бар'єра.

6.7. Вимоги безпеки під час виконання робіт із застосуванням хопер-дозаторів

6.7.1. Не дозволяється особам, що обслуговують поїзд під час навантаження і розвантаження:

перебувати усередині кузова;

пролазити через відкриті люки в кузов;

виконувати регулювання механізмів і знаходитися в зоні підняття й опускання дозаторів у разі включення повітря в робочу магістраль;

перебувати в зоні роботи екскаватора або під бункером у разі бункерного завантаження.

6.7.2. Перед заповненням повітрям робочої магістралі необхідно переконатися у відсутності людей усередині хопер-дозаторів, а також на відстані 1 м від розвантажувально-дозувальних механізмів.

Заповнення повітрям робочої магістралі дозволяється тільки після оповіщення працівників; команда про заповнення подається керівником роботи.

6.7.3. Під час пропуску поїзда по сусідній колії розвантаження баласту з хопер-дозатора припиняється, а бригада, що обслуговує поїзд, повинна зійти на узбіччя або піднятися на площадки вагонів.

6.8. Вимоги безпеки під час виконання робіт із застосуванням виправно-підбивально-опоряджувальної машини (ВПО-3000)

6.8.1. Керівник робіт перед початком робіт на сусідніх коліях визначає та вказує бригаді, що обслуговує машину ВПО-3000, найбільший дозволений виліт крил дозатора та планувальника.

6.8.2. На час проходу поїзда по сусідній колії робота машини ВПО-3000 припиняється, а крила дозатора та планувальника прибираються в межі її габариту.

6.8.3. Не дозволяється виконувати будь-які колійні роботи попереду машини на відстані менше 50 м від неї.

6.9. Вимоги безпеки під час виконання робіт із застосуванням виправно-підбивально-рихтувальних машин (ВПР-1200, ВПРС-500, Р-2000, Plasser Unimat 08) та інших

6.9.1. Перед виїздом на перегін і з перегону необхідно переконатися, що всі робочі органи та візки контрольно-вимірювальної системи приведені в транспортне положення та надійно закріплені та зафіксовані страхувальними пристроями (ланцюгами, тросами та ін.).

6.9.2. Перед початком роботи необхідно переконатися, що всі частини механізмів, що рухаються, надійно захищені кожухами й огороженнями, передбаченими заводом-виробником.

6.9.3. Обслуговувальний персонал машини під час роботи забезпечується навушниками протишумовими.

Не дозволяється знаходитися під час роботи машин у безпосередній близькості біля підбивальних блоків і силової установки без навушників.

6.9.4. Під час роботи машини не дозволяється знаходитися на відстані менше 1 м від опущених віброплит, ущільнювачів баласту, підбивальних блоків машини, крил планувальника.

6.9.5. Не дозволяється виконувати ремонт машини при двигуні, що працює, та за наявності тиску в пневмогідросистемах, усувати несправності робочих органів, що знаходяться в піднятому і не закріпленому положенні.

6.9.6. На час проходу поїзда по сусідній колії робота машин, у яких можливе висування робочих органів за межі габариту сусідньої колії, припиняється, робочі органи прибираються в межі габариту, персонал, що обслуговує, знаходиться в кабінах керування, а бригада монтерів - на колії, закритій для руху поїздів, або на узбіччі.

6.9.7. Під час руху до місця виконання робіт, під час роботи і повернення з перегону на машині може перебувати тільки обслуговувальний персонал та керівник робіт.

6.9.8. Не дозволяється перебувати без потреби на сусідній колії або міжколійї, попереду або позаду машини ближче 5 м.

6.9.9. Не дозволяється знаходитися в небезпечній зоні робочих органів під час роботи машин Plasser Unimat 08 та Doumatic з метою запобігання лазерного опромінення.

6.10. Вимоги безпеки під час виконання робіт із застосуванням колійних моторних гайковертів (ПМГ)

6.10.1. Під час роботи машини не дозволяється знаходитися на відстані менше 1 м від її робочих органів.

6.10.2. На час проходу поїзда по сусідній колії обслуговувальний персонал повинен знаходитися в кабіні машини.

6.11. Вимоги безпеки під час виконання робіт із застосуванням планувальників баласту

6.11.1. Під час роботи планувальника баласту заважають заземлення опор контактної мережі, тому їх слід відвести за край габариту планувальника в робочому стані без порушення його цілісності.

Відведення та відновлення заземлення проводять працівники колії під наглядом електромеханіка або електромонтера району контактної мережі.

6.11.2. Не дозволяється під час роботи планувальника баласту знаходитися біля щіткового пристрою та спереду плугів.

6.11.3. Під час розвороту поворотного конвеєра планувальника баласту SSP-110 у бік близько розташованих мереж і викиду забруднення в їх бік треба виконувати вимоги [НПАОП 60.1-1.48-00](#).

6.11.4. На час проходу поїзда по сусідній колії робота машини з планувальником припиняється, а крила дозатора прибираються в межі її габариту.

6.12. Вимоги безпеки під час виконання робіт із застосуванням рейкоочищувальних машин

6.12.1. Перед початком роботи необхідно перевірити всі з'єднання трубопроводів, фланцеві з'єднання, переконавшись, що всі частини механізмів, що рухаються, надійно закриті кожухами й огороженнями, а об'єм води в цистерні забезпечить роботу машини в період "вікна".

6.12.2. Огляд, очищення або ремонт цистерни слід виконувати відповідно до вимог чинного законодавства.

6.12.3. На час проходу поїзда по сусідній колії обслуговувальний персонал знаходиться в кабіні керування.

6.12.4. Кількість працівників у кабіні не повинна перевищувати 5 чол., у тому числі 3 чол. обслуговувального персоналу.

6.12.5. Налагоджування гідромоніторів дозволяється виконувати у разі тиску в робочій магістралі не більше 0,2 МПа.

6.12.6. Не дозволяється під час роботи машини знаходитися на відстані менше 3 м від візка з гідромоніторами.

6.12.7. Під час роботи вакуумного навантажувача баласту Райлвак Фатра 17000У з прибирання забруднення з колії не дозволяється виконувати будь-які роботи, не пов'язані з обслуговуванням машини, на колії попереду та позаду машини ближче 25 м або збоку ближче 5 м.

6.13. Вимоги безпеки під час виконання робіт із застосуванням снігоприбиральної машини (СМ)

6.13.1. Після зчеплення машини з локомотивом слід перевірити:

роботу електроосвітлення та прожекторів, а також світлової і звукової сигналізації в кабінах керування та приміщенні електростанції снігоприбиральної машини;

справність повітряної магістралі на снігоприбиральній машині;

справність звукового сигналу снігоприбиральної машини;

справність стопорних пристроїв автозчеплень.

6.13.2. Зчіплювати та розчіплювати головну частину снігоприбиральної машини з піввагонами та піввагони один з одним необхідно тільки після зупинки поїзда.

6.13.3. Переміщення снігоприбиральних машин у межах станції дозволяється тільки з приведеним у транспортне положення та закріпленим розвантажувальним транспортером, за винятком процесу видалення снігу.

6.13.4. Спостерігати за роботою транспортерів піввагонів під час руху необхідно з кабіни кінцевого піввагона.

Не дозволяється знаходитися на транспортерах снігоприбиральної машини або піввагонів під час її роботи та руху.

6.14. Вимоги безпеки під час виконання робіт із застосуванням плужного снігоочисника

6.14.1. Зчіплювання снігоочисника з локомотивом здійснює машиніст локомотива або його помічник та контролює - машиніст снігоочисника.

Після зчеплення з локомотивом слід перевірити:

роботу електроосвітлення та прожекторів, а також світлової і звукової сигналізації, установлені в снігоочиснику та кабіні машиніста локомотива;

роботу всього пневматичного приводу машини;

справність звукового сигналу.

Розчіплюється снігоочисник з локомотивом машиністом снігоочисника або його помічником після надійного закріплення машини гальмівними башмаками та контролюється - керівником робіт.

6.14.2. Не дозволяється перебувати працівникам і стороннім особам під час роботи снігоочисника:

на відстані менше 400 м попереду снігоочисника;

у зоні робочих органів під час відкриття та закриття крил, опускання плуга.

6.15. Вимоги безпеки під час роботи електроснігоочисника роторного типу з живильниками

6.15.1. Під час роботи електроснігоочисника в зчепі з тепловозом машиніст зобов'язаний:

здійснювати запуск робочих органів електроснігоочисника, переконавшись у тому, що біля них немає людей;

користуватися аварійним вимикачем електроприводу робочих органів тільки за потреби;

перед початком руху електроснігоочисника попередньо подавати звуковий сигнал.

6.15.2. Не дозволяється відчиняти двері станції керування, якщо снігоочисник не відключений.

6.15.3. Під час приведення снігоочисника в транспортне положення нижній живильник надійно закріплюється.

Не дозволяється транспортування снігоочисника без закріплення живильника.

6.15.4. Не дозволяється знаходитися у зоні робочих органів під час роботи машини та переведення їх з транспортного положення в робоче і навпаки.

6.15.5. Закріплення крил у транспортне положення та звільнення їх з цього положення виконується при відключеній повітряній магістралі локомотива.

6.15.6. Під час роботи електроснігоочисника працівники розміщуються з протилежного боку викиду снігу на відстані не менше 5 м, а також не ближче 30 м спереду.

6.16. Вимоги безпеки під час виконання робіт із застосуванням спеціального состава для навантаження, перевезення та розвантаження рейкових плітей

6.16.1. Роботи із застосуванням спеціального состава для навантаження, перевезення та розвантаження рейкових плітей здійснюються відповідно до чинного законодавства.

6.16.2. Відповідальним за виконання вимог безпеки працівниками, які зайняті на навантаженні або розвантаженні рейкових плітей із застосуванням спеціального состава, призначається керівник робіт за посадою не нижче старшого шляхового майстра або шляхового майстра.

6.16.3. Відповідальним за виконання вимог безпеки працівниками спеціального состава призначається машиніст цього спеціального состава.

6.16.4. Під час навантаження, розвантаження рейкових плітей і руху спеціального состава не дозволяється:

ходити по рейкових плітях і стояти на них;

перебувати на спеціальному составі стороннім особам.

6.16.5. Між машиністом, помічником машиніста спеціального состава і машиністом локомотива встановлюється радіозв'язок.

6.16.6. Для спостереження за рейковими плітями у місцях їх кріплення в темний час доби має бути освітлення не менше 20 лк.

6.16.7. Рейкові пліті під час транспортування по електрифікованих ділянках на змінному струмі заземлюються гнучким проводом перетином не менше 10 мм² на

металеву раму платформи через кожні 100 м.

Машиніст спеціального состава зобов'язаний перед відправленням поїзда на перегін перевірити наявність заземлення.

6.16.8. Розвантаження рейкових плітей на ходу на станціях та перегонах дозволяється із застосуванням спеціальних пристосувань рейкового поїзда відповідно до чинного законодавства.

6.16.9. Рейкові пліті, що розвантажуються із спеціального состава для укладання їх на електрифікованих ділянках колії на змінному струмі, заземлюються відповідно до вимог [НПАОП 60.1-1.48-00](#).

6.16.10. Не дозволяється починати роботи до отримання керівником робіт наказу поїзного диспетчера (письмового, телефоном або радіозв'язком) і до огороження місця робіт сигналами зупинки відповідно до вимог нормативно-технічних документів, а на електрифікованих ділянках, окрім того, до одержання керівником робіт письмового дозволу від відповідального працівника району контактної мережі, спеціально призначеного для обслуговування цих робіт і заземлення контактної мережі на всьому фронті робіт.

6.16.11. Під час роботи рейкового состава на електрифікованих ділянках постійного або змінного струму напруга з контактної мережі знімається на весь період роботи, а контактна мережа на місці роботи - заземлюється.

На період пропускання поїздів по сусідній колії робота рейкового состава припиняється.

6.17. Вимоги безпеки під час роботи колійних машин на електрифікованих ділянках

6.17.1. Роботи з застосуванням колійних машин на електрифікованих ділянках організовуються відповідно до вимог [НПАОП 60.1-1.48-00](#) та підпункту 6.1.7 цих Правил.

6.17.2. Перед роботою в "вікно" керівник колійних робіт обстежує фронт робіт з метою виявлення:

проводів, що заважають рухові колієукладального крана;

місць підключення до рейок проводів робочих заземлень: відсмоктувальних ліній тягової підстанції, заземлювальних проводів комплектних трансформаторних підстанцій (далі - КТП) або автотрансформаторних пунктів (далі - АТП) на ділянках напругою 2 x 25 кВ, зворотного проводу на ділянках змінного струму або на ділянках з відсмоктувальними трансформаторами, відзначеними установкою спеціального затиску та знака-указівника "Небезпечно. Висока напруга" відповідно до вимог "ССБТ. Цвета сигнальные и знаки безопасности", зі змінами (далі - ГОСТ 12.4.026-76).

6.17.3. У разі потрапляння в зону ферми колієукладача (ближче 2 м) провода або контактної підвіски, що заважають руху, після зупинки колієукладача машиністом,

електромонтером району контактної мережі за наказом енергодиспетчера виконується таке:

визначається наявність або відсутність напруги на проводі, що заважає руху;

при наявності робочої напруги за наказом енергодиспетчера вона знімається, проводиться повторна перевірка наявності або відсутності напруги на ньому і заземлення проводу в установленому порядку.

6.17.4. У разі виконання робіт із застосуванням стрілових кранів на залізничному ходу на коліях, суміжних з електрифікованими, повинні виконуватися вимоги НПАОП 0.00-1.03-02 та [Правил охорони електричних мереж](#). При цьому керівник робіт слідкує, щоб жодна частина крана (стріла, трос, стропи та ін.) або вантаж не наближались на відстань менше 2 м до струмопровідних частин у будь-якому положенні.

6.17.5. Під час виконання робіт з вантажопідіймальними машинами в межах охоронної зони контактної мережі або лінії, що належить дистанції електропостачання, нагляд за дотриманням заходів електробезпеки виконує її представник.

6.17.6. У разі виконання робіт з використанням вантажопідіймальних машин у межах охоронної зони лінії, що перебуває під напругою, ці машини заземлюються за допомогою заземлювача, який забивають у землю на глибину не менше 1 м і на відстані не ближче 2 м від крайньої рейки.

Керівник робіт перед початком роботи обов'язково перевіряє правильність установлення та заземлення крана.

6.17.7. Для попередження працівників, які обслуговують колійні машини важкого типу, про небезпеку наближення до проводів контактної мережі та повітряних ліній, що знаходяться під напругою, на всіх машинах на висоті 3,5 м від рівня головок рейок мають бути нанесені смуги червоного кольору і написи червоними літерами "НЕБЕЗПЕЧНО ДЛЯ ЖИТТЯ! ДО КОНТАКТНОГО ПРОВОДУ 2 м".

Указані смуги з написами наносять на бічні стійки або кабіни керування.

6.18. Вимоги безпеки під час виконання робіт із застосуванням динамічного стабілізатора колії

6.18.1. Під час роботи на перегоні динамічний стабілізатор колії огорожується сигналами.

6.18.2. Не дозволяється обслуговувальному персоналу та іншим працівникам знаходитися в робочій зоні машини, особливо в зоні рухомих пристроїв та робочих органів.

6.18.3. Динамічний стабілізатор може працювати без зняття напруги з контактної мережі.

6.18.4. Не дозволяється підніматись на дах динамічного стабілізатора під контактною мережею, сідати та сходити з машини під час руху.

6.18.5. Не дозволяється знаходження працівників на суміжній колії та міжколійя попереду та ззаду динамічного стабілізатора ближче 5 м.

6.19. Вимоги безпеки під час виконання робіт із застосуванням укладального крана Desec TL-70

6.19.1. Роботи із застосуванням укладального крана Desec TL-70 виконуються відповідно до вимог нормативно-технічних документів.

6.19.2. Усі роботи з пересування крана Desec TL-70, піднімання ланок колії або блоків стрілочних переводів виконуються за командою керівника робіт з попередньою подачею звукового сигналу.

6.19.3. Усім працівникам, що обслуговують колієукладальний поїзд, під час перетягування блоків слід відійти від натягнутих канатів не менше ніж на 10 м.

Для запобігання сходів платформ з рейок установлюються гальмові башмаки на третьому брусі від кінця блока, що покладений у колію.

6.19.4. Не дозволяється виконувати роботи попереду і позаду крана TL-70 на відстані ближче 25 м, знаходитися на піднятому блоці або ланці колії, переходити і знаходитися під піднятим блоком або ланкою.

6.19.5. Під час роботи двох кранів TL-70 у синхронному режимі відповідно до вимог інструкції з експлуатації та проекту виконання робіт вони мають бути з'єднані кабелем керування.

Керування роботою обох кранів оператор здійснює дистанційно за допомогою радіоуправління.

6.19.6. Відповідальність за дотримання вимог безпеки обслуговувальним персоналом крана під час роботи колієукладального крана TL-70 несе його начальник.

6.20. Вимоги безпеки під час виконання робіт із застосуванням рейкошліфувального поїзда

6.20.1. З метою забезпечення особистої безпеки працівників локомотивним бригадам поїздів, які рухаються по суміжній колії, видаються попередження згідно із заявкою.

6.20.2. Не дозволяється під час роботи рейкошліфувального поїзда:

перебувати ближче 10 м збоку і на відстані не менше 50 м попереду та позаду поїзда;

перебувати обслуговувальному персоналу ближче 2 м від шліфувальних візків, що працюють;

виконувати будь-які роботи з ремонту та обслуговування обладнання;

виходити, сідати в поїзд під час руху, відкривати вікна та двері.

6.20.3. Для запобігання загоряння дерев'яних шпал на ділянці, де виконується шліфування, у суху і теплу пору року необхідно обприскувати їх водою з поливального пристрою рейкошліфувального поїзда.

6.20.4. Не дозволяється пропуск поїздів з вогненебезпечними та вибуховими речовинами на сусідній колії у зв'язку з розлітанням іскор під час шліфування рейок.

6.20.5. Не дозволяється підніматись на дах секції при перебуванні поїзда на електрифікованих коліях без зняття напруги та заземлення контактної мережі.

6.20.6. Керівник робіт забезпечує ділянку роботи бригадою монтерів колії для локалізації можливих осередків горіння на колії та поблизу неї після проходження рейкозварювального поїзда.

6.20.7. Під час роботи працівники рейкошліфувального поїзда користуються респіраторами та захисними окулярами.

6.21. Вимоги безпеки під час роботи із застосуванням пересувних електростанцій напругою до 220 В включно та переносного електричного інструмента

6.21.1. Пересувні електростанції мають відповідати вимогам безпеки і експлуатуватися відповідно до інструкцій заводу-виробника.

6.21.2. Пересувні електростанції транспортуються до місця робіт на автомашинах або дрезинах.

6.21.3. Електростанція встановлюється на узбіччі земляного полотна на відстані не менше 2 м від крайньої рейки.

6.21.4. Металевий корпус електростанції має бути заземлений за допомогою заземлювача, забитого в землю на глибину не менше 1 м на відстані не ближче 2 м від крайньої рейки.

6.21.5. Корпус електричного інструмента під час роботи має бути з'єднаний з корпусом електростанції за допомогою спеціальної жили кабелю живлення, яка слугує для заземлення.

6.21.6. У міру переміщення електростанції кабель живлення переноситься та укладається в сухих місцях без скручування.

У разі потреби укладання кабелю живлення через колію його потрібно пропускати між шпалами під рейки.

Розподільчі коробки укладаються на легких візках, що переміщуються по рейках.

Для приєднання трифазного електричного інструмента слід застосовувати чотирьохжильний кабель.

Справність заземлення електростанцій і електричного інструмента перевіряється перед початком роботи відповідно до інструкції з експлуатації заводу-виробника.

6.21.7. Під час переходу з електроінструментом з одного місця робіт на інше та в разі перерви в роботі електроінструмент слід відключити від електромережі за допомогою штепсельної вилки.

Під час перенесення інструмента не дозволяється тримати його за робочі частини.

6.21.8. Перед пропуском поїзда або іншого рухомого складу по колії, на якій виконуються роботи, або по сусідній колії напруга з кабелю живлення знімається, а електричний інструмент прибирається за межі габариту рухомого складу.

6.21.9. Під час роботи електроінструмента стружку або тирсу слід вилучати спеціальними крючками або щітками - тільки після повної зупинки електроінструмента.

Не дозволяється вилучати стружку або тирсу руками.

6.21.10. Ручні електричні, точильні і шліфувальні машини мають бути оснащені міцними захисними кожухами відповідно до інструкції заводу-виробника.

Не дозволяється робота із знятим кожухом.

6.21.11. Не дозволяються заправлення бензинового бака електростанції паливом під час роботи, а також паління або розведення вогню біля електростанції.

6.21.12. Роботу з електроінструментом слід виконувати з обов'язковим використанням засобів індивідуального захисту (гумових діелектричних калош, діелектричних рукавичок).

6.21.13. Перевірку справності електроінструмента необхідно проводити під час кожного видавання електроінструмента бригадиром або майстром шляховим у присутності працівника.

Не дозволяється видавати для роботи несправний електроінструмент.

Пересувні електростанції, електричний інструмент, металеві розподільчі коробки періодично піддаються перевірці відповідно до вимог [НПАОП 40.1-1.21-98](#) і [НПАОП 40.1-1.01-97](#).

6.21.14. Ручки електроінструмента мають бути ізольовані.

Не дозволяється робота з електроінструментом, що має замикання на корпус або ушкодження кабелю чи корпусу.

6.21.15. До роботи з електроінструментом допускаються працівники з групою електробезпеки не нижче другої.

6.21.16. Не дозволяється працювати електроінструментом з приставних драбин.

Під час роботи електродриля предмети, які підлягають свердлінню, мають бути надійно закріплені.

Не дозволяється торкатись до різального інструмента, який обертається.

6.21.17. Не дозволяється обробляти електроінструментом обмерзлі та мокрі деталі.

6.21.18. Не дозволяється залишати без нагляду електроінструмент, приєднаний до електромережі, а також передавати його особам, які не мають права з ним працювати.

6.21.19. Не дозволяється продовження робіт електроінструментом у разі найменших ознак його несправності або якщо особа, яка працює з ним, раптом відчує хоча б слабку дію електроструму: в обох випадках робота негайно припиняється, а електроінструмент здається для перевірки і ремонту.

6.21.20. Не дозволяється працювати електроінструментом, у якого закінчився термін періодичної перевірки, а також у разі виникнення несправностей.

7. ВИМОГИ БЕЗПЕКИ ПІД ЧАС ВИКОНАННЯ НАВАНТАЖУВАЛЬНО-РОЗВАНТАЖУВАЛЬНИХ РОБІТ

7.1. Загальні вимоги

7.1.1. Навантаження та розвантаження матеріалів і запасних частин виконуються відповідно до вимог "ССБТ. Работы погрузочно-разгрузочные. Общие требования безопасности", зі змінами (далі - ГОСТ 12.3.009-76) та інших нормативно-технічних актів.

Вантажопідіймальні крани і пристрої мають відповідати вимогам чинного законодавства.

7.1.2. У темний час доби навантаження та розвантаження матеріалів верхньої будови колії дозволяються при освітленості місця робіт не менше 20 лк, заміряної в горизонтальній площині на рівні землі працівниками санітарно-епідеміологічної служби МОЗ України на залізничному транспорті.

7.1.3. Не дозволяється піднімати вантаж без перевірки надійності стропування та підтягувати вантаж косим натягом троса.

7.1.4. За кранами та іншими вантажопідіймальними механізмами закріплюються стропальники, які пройшли навчання, перевірку знань і мають відповідне посвідчення.

7.1.5. Стропальники під час роботи користуються захисними касками.

7.1.6. На місці виконання навантажувально-розвантажувальних робіт мають бути схеми стропування та перелік вантажів з указівкою їх маси.

7.1.7. Робота крана проводиться під керівництвом майстра шляхового або бригадира колії, призначеного наказом по підприємству відповідальним за безпечне проведення робіт вантажопідіймальними кранами.

7.1.8. Навантаження та розвантаження матеріалів верхньої будови колії в темний час доби дозволяється за умови забезпечення освітлення на робочих місцях відповідно до вимог, що регулюються нормативно-технічними документами.

7.1.9. Не дозволяється залишати вантаж у підвішеному стані після закінчення навантаження, розвантаження або в разі перерви в роботі.

7.2. Вимоги безпеки під час навантаження та розвантаження стрілочних переводів, хрестовин і зрівнювальних приладів

7.2.1. Навантаження та розвантаження стрілочних переводів, хрестовин та зрівнювальних приладів виконуються за технологічними картами із застосуванням вантажопідіймальних механізмів і пристосувань.

7.2.2. Навантаження, перевезення та розвантаження стрілочних переводів на залізобетонних брусах на спеціальних (похилих) платформах виконується згідно з технологічними картами на виконання цих робіт та інструкцією з експлуатації спеціальних платформ (типу СПС, ППК-2Б).

7.2.3. Під час навантаження та розвантаження стрілок, хрестовин та зрівнювальних приладів керівник робіт стежить, щоб працівники дотримувались заходів безпеки, усі операції виконуються тільки за командою керівника робіт.

7.2.4. Не дозволяється розвантаження рейок із платформ і дрезин на ходу.

7.2.5. Стропування рейок під час розвантаження та навантаження виконується стропальниками за допомогою рейкових захватів не менше ніж у двох місцях.

7.3. Вимоги безпеки під час навантаження та розвантаження рейок

7.3.1. Навантажувати рейки необхідно на металеві поперечки чи шпали, покладені на лижі або рейки, підшоною догори, установлені на роликовий транспортер.

На кінцях рейок установлюються напрямні наконечники.

7.3.2. Рейки необхідно захоплювати попарно й укладати симетрично, починаючи від середини до країв поперечок.

Усі рейки навантажуються підшоною вниз по три ряди в пакеті з укладанням між рядами дерев'яних прокладок розміром 32 x 100 мм.

Крайні прокладки встановлюються на відстані 1 - 1,5 м від торця пакета.

У разі застосування поперечок із шпал крайні рейки першого ряду слід закріплювати костиллями не менше ніж на чотирьох поперечках.

7.3.3. Формувати пакети з 25-метрових рейок, утворених двома 12,5-метровими рейками, що з'єднані накладками, необхідно із зсувом кінців суміжних рейок (через один на довжину накладок).

7.3.4. Для формування та кріплення під час транспортування пакета рейок на платформах господарчого поїзда, оснащених знімним устаткуванням типу СО або УСО, застосовується спеціальний пристрій (виготовлений за проектом 948^а-000-000, 948-000-000).

7.3.5. Під час перетяжки пакетів рейок на платформах, обладнаних устаткуванням типу СО і УСО, працівникам слід перебувати на відстані не менше 10 м від троса.

7.3.6. Пакети рейок мають бути надійно закріплені стяжними й обмежувальними ланцюгами.

Для обмеження подовжніх переміщень пакетів, а також рейок у ярусах по торцях кожного пакета встановлюються два відкидних щити.

Щити мають бути шарнірно закріплені на рамі роликового транспортера.

У робочому положенні (під час транспортування пакета) щит установлюється у вертикальне положення й утримується в ньому обмежувальними ланцюгами.

Наконечники з перевернених рейок мають бути зняті.

Пакети рейок обмежуються піднятими упорами устаткування УСО.

Підшви стягнутих обв'язками рейок у всіх ярусах мають примикати одна до одної.

7.3.7. Під час розвантаження рейки знімають послідовно ряд за рядом, причому знімаються в кожному ряду по черзі крайні рейки, симетрично розташовані від подовжньої осі платформи.

Останніми знімаються дві рейки, що розташовані посередині платформи.

7.3.8. Навантаження та розвантаження рейок на звичайні платформи виконуються за технологічними картами.

7.4. Вимоги безпеки під час навантаження та розвантаження шпал і брусів

7.4.1. Під час навантаження та розвантаження шпал, перевідних, мостових і охоронних брусів, просочених масляними антисептиками, слід застосовувати вантажопідіймальні механізми, крани або пристосування, що їх замінюють.

7.4.2. Під час навантаження, розвантаження та перенесення залізобетонних шпал слід застосовувати тільки машини, механізми, спеціальні пристосування (траверси, захвати та ін.).

Не дозволяється розвантаження шпал і брусів на ходу поїзда.

7.4.3. Не дозволяється навантаження та розвантаження шпал і брусів, просочених масляними антисептиками, без спеціального одягу.

Перед початком робіт керівник видає працівникам захисну пасту або крем (типу "Силиконовый", "Пленкообразующий", "Айро" та ін.) відповідно до вимог "ССБТ. Средства индивидуальной защиты дерматологические. Классификация и общие требования" (далі - ГОСТ 12.4-068-79) для змазування обличчя, рук, шиї та інших відкритих частин тіла, а після закінчення роботи забезпечити можливість помитися теплою водою з милом.

Переносити шпали і бруси, просочені масляними антисептиками, необхідно тільки за допомогою спеціальних шпалоносок.

7.4.4. На платформах, щоб уникнути обвалення, шпали та бруси під час навантаження укладаються східчастими рядами.

7.4.5. Укладати та закріплювати шпали і бруси під час навантаження на платформи та у піввагони слід у межах габаритів навантаження, визначених у нормативно-

технічних документах.

7.4.6. Розвантаження шпал, просочених антисептиками, з піввагонів, якщо вони завантажені навалом, виконується за технологічними картами із застосуванням вантажопідіймальних кранів та захватів-удавок.

7.5. Вимоги безпеки під час розвантаження баластових матеріалів

7.5.1. Під час розвантаження баластових матеріалів із залізничних платформ, вагонів-думпкарів, що входять до складу баластового поїзда, відповідальним за виконання заходів безпеки є керівник робіт (майстер шляховий або виконроб), який зобов'язаний забезпечити безпечне проведення робіт, стежити за дотриманням габариту під час розвантаження та безпекою пересування баластового поїзда по фронту робіт.

Керівник робіт дає розпорядження на приведення рухомого складу в транспортне положення після розвантаження баласту.

7.5.2. Розвантаження баласту на перегоні може здійснюватися під час руху баластового поїзда із швидкістю не більше 5 км/год.

7.5.3. Про розвантаження баласту під час руху керівник завчасно попереджує працівників, машиніста й обслуговувальний персонал поїзда та йде поруч з поїздом з того боку і на такій відстані від поїзда, щоб він був добре видний локомотивній бригаді та мав можливість дати розпорядження про зупинку поїзда у разі потреби.

Працівники мають бути на узбіччі колії.

7.5.4. Розвантаження баласту або ґрунту із піввагонів здійснюється лише після зупинки баластового поїзда.

Працівнику, який відкриває люки піввагона, необхідно перебувати на відстані не менше ніж 0,5 м від люка, який відкривається.

Для зачистки вагона залазити в нього дозволяється лише по вагонній драбині.

Керівник робіт відповідає за приведення рухомого складу в транспортне положення після розвантаження баласту.

7.5.5. Під час виконання навантажувально-розвантажувальних робіт з баластовими матеріалами, які створюють підвищене пилоутворення (азбест, дрібний щебінь, пісок), працівники застосовують засоби індивідуального захисту органів дихання.

7.6. Вимоги безпеки під час роботи із застосуванням знімних кранів для навантаження рейок на залізничні платформи

7.6.1. До експлуатації допускаються знімні крани, які пройшли черговий технічний огляд та випробування відповідно до вимог чинного законодавства.

7.6.2. Виконання робіт із застосуванням крана здійснюється під керівництвом шляхового майстра або бригадира колії, який наказом по дистанції призначений відповідальним за безпечне виконання робіт кранами.

7.6.3. Захоплювальні пристрої крана повинні встановлюватися вертикально над рейкою, що підлягає підніманню.

7.6.4. Стійки кранів мають міцно та стійко стояти в гніздах платформи.

7.6.5. Після переміщення лебідки на кінець стріли вона надійно закріплюється.

7.6.6. Магнітні захвати, які не мають запобіжних пристроїв (у разі відключення струму), дозволяється застосовувати лише за умови огороження, що унеможливорює проникнення в робочу зону людей.

7.6.7. Стропальники під час навантаження рейок застосовують спеціальні відтяжки.

7.7. Вимоги безпеки під час застосування козових і стрілових кранів

7.7.1. До експлуатації допускаються козові та стрілові крани, які пройшли черговий технічний огляд та випробування.

7.7.2. Перед початком роботи крани та стропи ретельно оглядаються.

При цьому необхідно стежити, щоб закріплювальні гайки частин, що рухаються, були щільно затягнуті та зашплінтовані.

7.7.3. Захоплювальні пристрої крана встановлюються вертикально над вантажем, що підлягає підніманню.

7.7.4. Стропальники, які виконують роботу із застосуванням крана, під час вантажно-розвантажувальних робіт мають знати та точно виконувати встановлену систему знакової сигналізації.

7.7.5. Забезпечення безпеки виконання робіт із застосуванням козових і стрілових кранів біля контактної мережі і повітряних ліній, що перебувають під напругою, має відповідати вимогам [Правил охорони електричних мереж](#) та [НПАОП 60.1-1.48-00](#).

7.7.6. Не дозволяється підіймати вантаж без перевірки надійності його зачеплення.

У разі навантаження та розвантаження рейок їх зачеплення здійснюється не менше ніж у двох місцях.

7.7.7. Не дозволяється після закінчення навантаження, розвантаження або під час перерви в роботі залишати вантаж у підвішеному стані.

7.7.8. Дозволяється спарена робота двох стрілових кранів з однаковим режимом під керівництвом однієї особи, відповідальної за безпечне виконання робіт кранами.

На ці роботи повинен бути розроблений проект виконання робіт.

7.7.9. Спарена робота козових кранів дозволяється за умови керівництва однією особою та наявності пристрою синхронної роботи електричної частини крана та механічного з'єднання кранів між собою.

7.7.10. Горизонтальне переміщення вантажу кранами виконується на висоті не менше 0,5 м від усіх предметів, що зустрічаються на шляху переміщення.

Не дозволяється переміщення вантажу над людьми.

7.7.11. Магнітні захвати, що не мають запобіжних пристосувань (у разі відключення струму), можуть використовуватися лише за умови огороження робочої зони.

7.7.12. Установка та робота крана ближче 40 м від крайнього проводу повітряної лінії електропередачі напругою більше 42 В допускаються при наявності наряду-допуску на кран та письмового дозволу організації, що експлуатує цю лінію.

7.7.13. Вантажопідіймальні машини та механізми (крім машин на гусеничному ході) під час робіт у межах 40-метрової зони повітряних ліній електропередач на відстані не менше 50 м від електрифікованих залізничних колій заземлюються за допомогою переносного заземлювача (виготовленого за ГОСТ 12.1.030-81), заглибленого в ґрунт на глибину не менше 1,0 м.

7.7.14. Під час роботи вантажопідіймальних машин і механізмів на гумовому ході в охоронній зоні контактної мережі постійного і змінного струму, проводів ДПР і повітряних ліній електропередачі напругою 6, 10, 35 кВ, розташованих на опорах контактної мережі або самостійних опорах заземлення корпусів зазначених машин і механізмів, у тому числі й у разі наявності автономних джерел електроживлення, слід виконувати на рейки, на які заземлені опори контактної мережі або до середньої точки дросель-трансформаторів.

7.7.15. Під час роботи в охоронній зоні повітряних ліній електропередачі напругою 6 - 35 кВ і поблизу розподільних підстанцій напругою 6 - 35 кВ заземлення вантажопідіймальних машин і механізмів дозволяється встановлювати на контур заземлення підстанції.

7.7.16. Не дозволяється робота стрілових та козлових кранів при швидкості вітру 12 м/хв., що викликає відхилення на небезпечну відстань вільних (без вантажу) тросів і канатів, за допомогою яких піднімається вантаж.

7.7.17. Не дозволяється робота кранів на залізничному ході на несправних коліях.

7.7.18. Під час виконання робіт краном на залізничному ході мають бути чітко визначені умови переміщення стріли під контактною мережею.

7.8. Вимоги безпеки під час виконання робіт із застосуванням кранів на дрезинах

7.8.1. До навантаження та розвантаження матеріалів верхньої будови колії кранами на дрезинах можуть бути допущені водії дрезин, які мають посвідчення машиніста крана.

7.8.2. Приступати до роботи з краном на дрезинах дозволяється після загальмування ходової частини дрезини.

7.8.3. Керівник робіт контролює, щоб машиніст перед початком руху візка, каретки з краном, а також перед початком вантажних операцій крана попередив про це працівників звуковим сигналом.

7.8.4. Навантажувальними та розвантажувальними роботами краном на дрезинах керує працівник за посадою не нижче шляхового майстра або бригадира колії, який зобов'язаний стежити, щоб під час роботи крана ніхто не був під стрілою та піднятим вантажем.

7.8.5. Перед пропуском поїзда сусідньою колією вантаж опускається і робота крана припиняється.

7.8.6. Під час навантаження та розвантаження рейок і стрілочних переводів направляти їх дозволяється тільки за допомогою спеціальних відтяжок (розтяжок).

Не дозволяється направляти вантаж руками.

7.8.7. Рейки на дрезини укладаються між кабіною і бортом з обох боків в один ряд.

Рейки довжиною 25 м навантажуються за допомогою траверси на дрезину з причепленою до неї платформою.

Рейки мають бути надійно закріплені, борти дрезини та платформи закриті.

7.8.8. Під час навантаження та розвантаження шпал і брусів краном на дрезині стропальники мають дотримуватись заходів безпеки:

стропувати пакети шпал і брусів слід справними та випробуваними тросами;

стропувати пакет так, щоб уникнути зсуву і розвалу пакета;

підтримувати та направляти пакет спеціальними відтяжками та перебувати від вантажу, що піднімається, на відстані не ближче 2 м.

7.8.9. Пакети шпал розташовуються на навантажувальній площадці так, щоб забезпечувалась необхідна видимість машиністу під час руху дрезини.

Пакети шпал мають бути надійно зв'язані та закріплені на дрезині.

7.8.10. Пересування дрезин з вантажем на гаку крана дозволяється із швидкістю не більше, ніж указана в паспорті заводу - виробника дрезини.

8. ВИМОГИ БЕЗПЕКИ ПІД ЧАС ВИКОНАННЯ РОБІТ НА ВИРОБНИЧІЙ БАЗІ КОЛІЙНИХ МАШИННИХ СТАНЦІЙ

8.1. Вимоги безпеки під час розвантаження, навантаження та складування матеріалів верхньої будови колії та ланок рейко-шпальної решітки

8.1.1. Організація та виконання вантажно-розвантажувальних робіт здійснюються відповідно до розділу 7 цих Правил.

8.1.2. Для підвішування вантажів на гак вантажопідіймальних кранів призначаються стропальники (такелажники), які пройшли навчання і перевірку знань на підприємстві та мають відповідне посвідчення.

8.1.3. Площадки, відведені для складування матеріалів верхньої будови колії, мають бути сплановані.

8.1.4. На виробничих базах КМС дерев'яні та залізобетонні шпали укладаються в штабелі.

Дерев'яні шпали та бруси складаються у визначених місцях із дотриманням установлених протипожежних розривів-проїздів відповідно до вимог чинного законодавства.

Залізобетонні шпали укладаються в штабелі з дотриманням горизонтальних рядів.

Між рядами шпал укладаються прокладки товщиною 40 - 50 мм на відстані приблизно 50 см від кінців шпал.

Висота стрічкового штабеля дерев'яних і залізобетонних шпал має бути не більше 5 м.

8.1.5. Рейки укладаються на підшву в штабель пірамідальної форми висотою не більше 2 м.

Кожний верхній ряд штабеля за кількістю рейок повинен бути менше нижнього ряду на дві рейки (на одну від кожного краю).

Між рядами рейок укладаються прокладки.

Ширина штабеля має забезпечувати вертикальне захоплення рейок кранами без підтягування.

8.1.6. Розвантажувати та навантажувати металеві деталі скріплень, що поставляються без тари, необхідно із застосуванням магнітної плити.

8.1.7. У разі тривалого зберігання накладки та підкладки укладаються в штабелі висотою не більше 1,5 м, інші скріплення (болти, шайби та ін.) мають міститися в спеціальній тарі.

Деталі рейкових скріплень з текстоліту, поліетилену, гуми та гумокорду мають міститися в приміщеннях або під навісом.

8.1.8. Для підймання на штабель та спускання з нього застосовуються драбини.

8.1.9. Навантажувати, розвантажувати та складувати ланки рейко-шпальної решітки необхідно двома козовими кранами, колієукладальним краном (УК) або знімними кранами на залізничних платформах.

8.1.10. Ланки рейко-шпальної решітки укладаються в штабелі, висота яких залежить від місця розташування складу.

У разі розміщення штабелів у підкрановому просторі висота їх допускається для залізобетонних шпал - 15 ланок, для дерев'яних шпал - 16 ланок.

У разі розміщення штабелів поза підкрановим простором висота їх не повинна перевищувати 10 - 12 ланок для можливості застосування колієукладального або навантажувального кранів.

Між штабелями ланок мають бути розриви не менше 2 м.

8.2. Вимоги безпеки під час розбирання знятих з колії ланок і збирання нових ланок рейко-шпальної решітки

8.2.1. До робіт на ланкоскладальних та ланкорозбиральних лініях, не зв'язаних з керуванням механізмами ліній, допускаються монтери колії, що пройшли навчання та перевірку знань з охорони праці на даній лінії.

8.2.2. Перед початком роботи необхідно перевірити роботу механізмів ланкоскладальної або ланкозбиральної лінії без навантаження, правильність дії кнопок керування, магнітних пускачів.

8.2.3. У разі аварії або поломки механізмів лінії необхідно негайно зупинити лінію.

8.2.4. На лініях мають бути засоби пожежогасіння, аптечка, випробувані діелектричні захисні засоби: гумові килимки відповідно до вимог ГОСТ 4997-75, діелектричні рукавички.

8.2.5. Устаткування та місця складування матеріалів розташовуються безпечно для переміщення працівників, щоб уникнути в процесі роботи їх зустрічні рухи, а також зустрічні рухи матеріалів, машин, механізмів, транспорту та ін.; відповідають технологічній послідовності виконання робіт і забезпечують поточний метод.

Агрегати та механізми стаціонарних поточних ліній мають бути надійно закріплені.

8.2.6. Перед укладанням ланки рейко-шпальної решітки на стійки транспортного візка ланкорозбиральної лінії протиугони з рейок знімаються.

Не дозволяється виконувати роботи під піднятим перевантажувачем, перебувати на візках, що переміщуються, розвантажувати скріплення з піддонів транспортного візка під час руху.

8.2.7. Під час розбирання решітки на розшивній машині ланки рейко-шпальної решітки розкладаються так, щоб подошви рейок не лежали на реборах опори.

Під час проходу розшивної машини на наступну ланку необхідно переконатися в збігу рейкових стиків.

8.2.8. Розкладка старих ланок для розбирання вручну здійснюється на висоту не більше чотирьох ярусів.

Розібрані рейки знімаються краном.

8.2.9. Старі скріплення з піддонів транспортного візка ланкорозбиральної лінії періодично розвантажують на площадку складування та сортування.

Скріплення після закінчення розбирання на розшивній машині або ручного розбирання збирають, транспортують на площадку складування або навантажують на рухомий склад краном з магнітною плитою.

8.2.10. Скріплення на фронті роботи із зборки ланок мають міститися в ємностях, розташованих у розривах стендової колії або вздовж колії.

Не дозволяється розміщення скріплень поза ємностями складальної стендової колії.

8.2.11. Під час опускання рейок дозволяється утримувати їх тільки за головку.

Не дозволяється утримувати рейки за підшву.

8.2.12. Підвішування шпал під час монтажу рейок виконується за допомогою спеціальних пристроїв ланкозбиральної лінії.

8.2.13. Під час антисептування отворів, розсвердлених у дерев'яних шпалах, і забивання костилів монтери колії повинні працювати в захисних окулярах і спецодязі відповідно до вимог [НПАОП 60.1-3.01-04](#).

8.2.14. Не дозволяється перебувати та встановлювати протиугони на ланці, що пересувається на візках.

8.2.15. Сортування та пакетування шпал на ланкорозбиральній лінії здійснюється на сортувальнику шпал.

Шпали, що розібрані на розшивній машині або у разі ручного розбирання, сортують і збирають у пакети вручну.

Пакети шпал укладають рядами в стрічковий штабель.

Придатні та непридатні шпали складуються окремо.

Придатні шпали укладаються в штабель висотою не більше 5,0 м.

8.2.16. Для збирання нових ланок рейки, шпали, бункери або контейнери із скріпленнями подають кранами з дотриманням заходів безпеки відповідно до вимог розділу 7 цих Правил.

8.2.17. Зібрані ланки, шпали, перевідні бруси складуються в штабелі відповідно до вимог нормативно-технічних актів з пожежної безпеки на залізничному транспорті.

8.2.18. Пакети ланок на платформах колієукладального поїзда закріплюються відповідно до вимог нормативно-технічних актів.

8.2.19. Не дозволяється під час розбирання та збирання ланок рейко-шпальної решітки на ланкозбиральних та ланкорозбиральних лініях:

перебувати під піднятою ланкою рейко-шпальної решітки;

перебувати ближче 10 м від троса під час затягування пакета або ланки на робочу позицію;

підходити до піднятої ланки з боку ближче 5 м;

підходити ближче 3 м до торця піднятої ланки, яка подається на розбірний вузол.

8.3. Вимоги безпеки під час складування баластових матеріалів

8.3.1. Колійний розвиток складу та довжина розвантажувальної колії мають відповідати обсягові складованого баласту.

Висота насипу розвантаженого баласту допускається до 6 м з ухилом на відводі до стрілочного перевodu не крутіше 40 ‰.

8.3.2. На розвантаження хопер-дозатори подаються локомотивом вагонами вперед.

Кількість вагонів, що подаються одночасно на розвантаження, залежить від довжини розвантажувальної колії та потужності локомотива, здатного рухати й утримувати поїзд на ухилі відводу.

У разі подачі вагонів для розвантаження та зворотного руху до стрілочного перевodu включення автогальм обов'язкове.

8.3.3. Розвантажувальна колія має бути тупиковою.

Наприкінці колії повинен стояти металевий упор, який у міру накопичення баласту піднімається разом з колійною решіткою.

8.3.4. Швидкість подачі вагонів під розвантаження в тупику має бути не більше 15 км/год.

8.3.5. Розвантажуються баласт з хопер-дозаторів на кінцях шпал та по всій ширині з установкою дозувальних пристроїв на відмітку +15.

Швидкість руху поїзда під час розвантаження - 3 - 5 км/год.

8.3.6. До подачі під розвантаження чергової партії хопер-дозаторів кінці шпал мають бути звільнені від вивантаженого раніше баласту і розвантажувальна колія піднята.

Колія має бути приведена у стан, що забезпечує безпечний проїзд хопер-дозаторів.

8.3.7. Розвантаження слід виконувати по черзі по одному хопер-дозатору.

8.3.8. Склад баластових матеріалів повинен мати достатнє освітлення відповідно до вимог, що встановлені нормативно-технічними документами, для безперебійного розвантаження у темний час доби, а також приміщення для обігріву працівників і приймання їжі.

8.3.9. У всіх випадках відстою вагонів на коліях складу баласту під них укладаються гальмові башмаки.

Не дозволяється залишати вагони на ухилі відводу, а також замість гальмових башмаків підкладати дошки, каміння та інші предмети.

8.3.10. Не дозволяється застосування автогальмової повітряної магістралі одночасно в єдиній системі з робочою магістраллю хопер-дозаторів.

9. УТРИМАННЯ ТЕРИТОРІЇ ВИРОБНИЧИХ БАЗ КМС ТА ДИСТАНЦІЙ КОЛІЇ (ПЧ)

9.1. Виробничі будівлі і споруди баз КМС та ПЧ у процесі експлуатації, а також у період її тимчасового припинення мають перебувати під систематичним спостереженням інженерно-технічних працівників, відповідальних за збереження цих об'єктів.

Дахи, карнизи будівель та споруд систематично очищуються від снігу, льоду та інших забруднень.

9.2. Приміщення, які розташовані в міжколійя, зовні повинні мати попереджувальне пофарбування відповідно до вимог ГОСТ 12.4.026-76.

9.3. У всіх місцях виходу працівників з воріт і дверей у зону руху залізничного та автомобільного транспорту має бути встановлене запобіжне огороження, вивішені попереджувальні сигнали та знаки безпеки.

9.4. На території виробничих баз КМС і ПЧ мають бути встановлені маршрути проходу працівників до місця роботи і назад.

Маршрути руху транспорту та людей мають бути ізольовані один від одного та позначені знаками.

Схеми маршрутів вивішуються на видних місцях.

9.5. На території виробничих баз КМС і ПЧ проходи, проїзди, площадки складування матеріалів верхньої будови колії та готової продукції, збиральні та розбиральні стенди та лінії, площадки та під'їзди до адміністративно-виробничих будівель постійно тримаються в чистоті, а взимку очищуються від снігу і льоду та посипаються піском.

У місцях перетину пішохідних переходів із залізничними коліями влаштовуються настили на рівні головок рейок.

Маршрути проходу територією баз позначаються вказівними знаками "Службовий прохід".

9.6. Території баз повинні мати під'їзди, які забезпечують безпечне транспортування вантажів, зручний ввід-вивід рухомого складу.

9.7. На території баз КМС та ПЧ усі люки, які забезпечують доступ до підземних комунікацій, мають бути закриті, а траншеї та канави надійно огорожені та обладнані перехідними містками з перилами заввишки не менше 1м.

9.8. Готова рейко-шпальна решітка повинна розміщуватися на відведених площадках і складуватися так, щоб її завантаження на рухомий склад було зручним і безпечним.

Складування виконується у встановленому порядку відповідно до нормативно-технічних документів.

9.9. Відвід поверхневих вод з території бази слід здійснювати за допомогою справних, перекритих у місцях проходу або проїзду водовідвідних пристроїв.

Відвід виробничих вод слід здійснювати через водоочисні споруди.

Місця випуску стічних вод, а також необхідність і ступінь їхнього попереднього очищення встановлюються на місцях за узгодженням із санітарно-епідеміологічною службою МОЗ України на залізничному транспорті.

9.10. Природне та штучне освітлення територій, виробничих і допоміжних приміщень має відповідати нормативним вимогам.

У приміщеннях баз КМС та ПЧ має бути передбачене аварійне освітлення.

9.11. Утримання приміщень для зберігання балонів із стисненими та зрідженими газами має відповідати вимогам нормативно-технічних актів.

9.12. Утримання територій та площадок для зберігання автомобілів має відповідати вимогам чинного законодавства.

9.13. Територія баз має бути забезпечена засобами пожежогасіння відповідно до [НАПБ А.01.001-2004](#).

10. Вимоги безпеки під час маневрових робіт на коліях баз КМС і дистанцій колії (ПЧ)

10.1. Маневрова робота на коліях виробничої бази КМС і ПЧ здійснюється в порядку, установленому чинним законодавством.

10.2. Маневрова робота на коліях виробничої бази здійснюється з дозволу керівника робіт або майстра шляхового бази.

10.3. Керівником маневрових робіт може бути призначений головний кондуктор або працівник бази, який виконує обов'язки головного кондуктора та ознайомлений з місцевими умовами.

10.4. Керівник маневрових робіт і машиніст маневрового локомотива повинні дотримуватись інструкції з маневрової роботи на виробничій базі.

10.5. Перед початком маневрових робіт головний кондуктор або працівник бази, який виконує обов'язки головного кондуктора, зобов'язаний:

ознайомити машиніста локомотива з планом майбутніх маневрових робіт і порядком їх виконання;

перевірити, чи немає перешкод для руху.

10.6. Під час виконання маневрових робіт вихідна стрілка бази має бути встановлена за напрямком уловлювального тупика та замкнена на замок.

10.7. Виїзд маневрового поїзда на головну або станційну колію дозволяється черговим по станції.

10.8. Роботою маневрового локомотива має керувати одна особа - працівник бази, який виконує обов'язки головного кондуктора.

10.9. Переведення стрілочних переводів під час маневрових робіт здійснюється працівником, який виконує обов'язки головного кондуктора, а також одним з працівників локомотивної бригади (водієм дрезини).

10.10. Під час виконання маневрових робіт працівник бази, який виконує обов'язки головного кондуктора, зобов'язаний:

не дозволяти пересувань маневрових составів, не переконавшись у тому, що всі вагони зчеплені між собою і з локомотивом;

перебувати в такому місці, звідки найкраща видимість маневрового состава, а машиністові або його помічникові видно сигнали, які він подає;

перед зчепленням вагонів перевіряти правильність положення рукояток розчіпних важелів в обох вагонах, а після розчеплення опускати ці рукоятки у вертикальне положення;

уживати додаткових заходів для забезпечення безпеки - подавати звукові сигнали і за наявності використовувати гучномовний зв'язок і радіозв'язок з машиністом;

закріплювати вагони башмаками.

10.11. Головний кондуктор або працівник бази, який виконує обов'язки головного кондуктора, стежить за:

правильним пересуванням вагонів;

розчепленням та зчепленням рухомого складу;

рухом працівників під час виконання маневрових робіт;

відсутністю людей у вагонах та під вагонами.

10.12. Не дозволяється виконувати маневри поштовхами, а також зчеплення та розчеплення вагонів під час руху.

Швидкість руху локомотива та вагонів територією бази не повинна перевищувати 5 км/год.

10.13. Під час проведення маневрових робіт як тяговий рухомий склад застосовуються локомотиви.

10.14. Рухомий склад, який стоїть на коліях бази, має бути закріплений від самовільного руху.

Порядок його закріплення встановлюється інструкцією з маневрової роботи на базі.

11. ВИМОГИ БЕЗПЕКИ ПІД ЧАС ТРАНСПОРТУВАННЯ ПАКЕТІВ ЛАНОК РЕЙКО-ШПАЛЬНОЇ РЕШІТКИ ГОСПОДАРЧИМИ ПОЇЗДАМИ

11.1. Керівником робіт з підготовки поїзда з пакетами ланок рейко-шпальної решітки та їх транспортування призначається працівник за посадою не нижче майстра шляхового.

11.2. Перед відправленням поїзда керівник робіт повинен особисто переконатися, чи закріплені пакети рейко-шпальної решітки на платформах згідно з вимогами нормативно-технічних документів.

11.3. Господарчі поїзди на перегоні та в межах станції супроводжуються керівником робіт.

За вказівкою начальника залізниці на господарчі поїзди в необхідних випадках можуть призначатися головні кондуктори.

11.4. Бригада працівників, що супроводжує поїзд з пакетами ланок рейко-шпальної решітки, під час його пересування перебуває в турному вагоні.

Не дозволяється проїзд на платформах.

Бригада працівників, що супроводжує поїзд, на шляху прямування під час стоянки поїзда на станціях зобов'язана періодично перевіряти стан скріплення пакетів і підтягувати ослаблі стяжки та упори.

В окремих випадках, коли за графіком руху поїздів поїзд з пакетами ланок рейко-шпальної решітки може рухатись без зупинки, керівник робіт завчасно дає заявку поїзному диспетчерові на необхідність зупинок на проміжних станціях для перевірки надійності кріплення пакетів.

11.5. У разі транспортування рейко-шпальної решітки на електрифікованих ділянках необхідно виконувати вимоги [НПАОП 60.1-1.48-00](#).

11.6. На електрифікованих лініях ослаблі стяжки необхідно підтягувати з торця пакета, щоб працівник, що підтягує стяжки, не опинився зверху пакета.

Не дозволяється наближатися до контактного проводу, що перебуває під напругою, на відстань ближче ніж 2 м.

Не дозволяється забиратися на пакет для підтягування стяжок на електрифікованих лініях.

11.7. Швидкість проходження поїзда, навантаженого пакетами ланок, що закріплені відповідно до вимог нормативно-технічних документів, за наявності в ньому укладальних кранів УК/25 і УК/25-СП допускається: по прямих ділянках колії і кривих радіусом 600 м і більше - 70 км/год.; по кривих радіусом менше 600 м - 40 км/год.; по стрілочних переводах: при русі по прямій колії - 70 км/год., при русі по боковій колії - 25 км/год.

12. УТРИМАННЯ ПРИМІЩЕНЬ ДЛЯ РЕМОНТУ ТА ЗАРЯДКИ АКУМУЛЯТОРНИХ БАТАРЕЙ

12.1. Відповідно до вимог [НПАОП 40.1-1.21-98](#) та [НАПБ А.01.001-2004](#) роботи з ремонту і зарядження кислотних і лужних акумуляторних батарей здійснюються в окремих приміщеннях, які оснащені необхідним устаткуванням, приладами, пристроями та інструментами.

12.2. Роботи з ремонту акумуляторних батарей виконуються при включеній вентиляції.

Припливно-витяжна вентиляція зарядної має включатися перед початком зарядження батарей і відключатися після повного видалення газів, але не раніше ніж через 1,5 години після закінчення зарядження.

Вентиляція зарядного відділення блокується із зарядним пристроєм; зарядний струм не подається до акумуляторних батарей у разі вентиляції, що не працює.

12.3. Готувати кислотний електроліт необхідно в спеціальних посудинах (керамічних, скляних, термостійких пластмасових та ін.), при цьому необхідно спочатку налити

дистильовану воду, а потім вливати кислоту тонким струменем.

Переливати кислоту з бутлів слід тільки за допомогою спеціальних пристроїв (качалок, сифонів тощо).

12.4. Контроль за ходом зарядження здійснюється за допомогою спеціальних приладів (термометра, навантажувальної вилки, ареометра тощо).

12.5. Під час проведення акумуляторних робіт не дозволяється:

входити в зарядну з відкритим вогнем (запаленим сірником, цигаркою тощо);

виконувати акумуляторні роботи при виключеній або несправній вентиляції;

користуватися в зарядній електронагрівальними приладами;

зберігати в акумуляторному приміщенні бутлі з сірчаною кислотою більше добової потреби, а також порожні бутлі та посудини;

спільно зберігати та заряджати кислотні та лужні акумуляторні батареї в одному приміщенні;

перебування працівників у приміщенні для зарядження акумуляторних батарей, крім обслуговуючого персоналу.

12.6. В акумуляторній дільниці мають бути умивальник, мило, вата в упаковці, рушник і закриті посудини з 5 - 10 %-ним нейтралізувальним розчином питної соди (для шкіри тіла) і 2 - 3 %-ним розчином питної соди (для очей).

У разі експлуатації лужних акумуляторів як нейтралізувальний засіб уживається 5 - 10 %-ний розчин борної кислоти (для шкіри тіла) і 2 - 3 %-ний розчин борної кислоти (для очей).

12.7. У разі потрапляння кислоти або електроліту на відкриті частини тіла необхідно негайно промити цю ділянку тіла нейтралізувальним розчином, а потім водою з милом.

У разі потрапляння кислоти, електроліту в очі необхідно промити їх нейтралізувальним розчином, потім водою і негайно звернутися до лікаря.

12.8. На входних дверях в акумуляторне приміщення мають бути таблички: "Акумуляторна", "Забороняється палити", "Вхід стороннім заборонено", "Вогненебезпечно" та знаки безпеки відповідно до вимог ГОСТ 12.4.026.

13. УТРИМАННЯ ПРИМІЩЕНЬ ДЛЯ ЗБЕРІГАННЯ ГОРЮЧИХ І ЛЕГКОЗАЙМИСТИХ РІДИН

13.1. Сховища легкозаймистих і горючих рідин мають відповідати вимогам [НАПБ А.01.001-2004](#); ВБН В.2.2-58.1-94 Проектування складів нафти і нафтопродуктів з тиском насичених парів не вище 93,3 кПа і розташовуватися в безпечних місцях, віддалених від житлових приміщень на відстань не менше 100 м, виробничих - не менше 40 м і складських - не менше 50 м.

Зберігати та здійснювати роздачу пального в критих вагонах-коморах не дозволяється.

13.2. Використання приміщень для зберігання пального узгоджується з органами пожежної охорони залізниці.

У приміщенні та на території сховища вивішуються заборонні таблички "Вогненебезпечно", "Забороняється палити" та інші відповідно до ГОСТ 12.4.026 і мають бути в наявності та встановлені первинні засоби пожежогасіння відповідно до [НАПБ А.01.001-2004](#).

Протипожежний інвентар і первинні засоби пожежогасіння утримуються в справному стані та виставлені на видних місцях.

Доступ до них у будь-який час доби має бути безперешкодним.

13.3. Не дозволяється зберігати легкозаймисті та горючі рідини в приміщеннях, які опалюються.

За потреби, для матеріалів, які зберігаються при температурі вище 0° С, опалення може бути тільки центральне (водяне).

Для обслуговувального персоналу має бути окреме приміщення з опаленням.

13.4. Горючі та легкозаймисті рідини зберігаються в металевій тарі з кришками, що герметично закриваються.

Під роздавальною тарою встановлюється металеве деко.

13.5. Порожня тара має зберігатися на відстані не ближче 20 м від місця зберігання горючих та легкозаймистих рідин.

Територію навколо сховища горючих та легкозаймистих речовин слід очищати від сміття, сухої трави, чагарнику, снігу та огорожувати.

13.6. Приміщення, призначені для зберігання легкозаймистих і горючих рідин, слід тримати в чистоті.

Пролиті легкозаймисті та горючі рідини необхідно негайно прибрати.

13.7. Штучне освітлення сховищ має бути тільки у вибухозахищеному виконанні за проектом, виконаним в повній відповідності до вимог [НПАОП 40.1-1.01-97](#).

14. ПРАВИЛА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПРАЦІВНИКІВ ДО МІСЦЯ РОБОТИ АВТОМОБІЛЯМИ, ДРЕЗИНАМИ ТА ГОСПОДАРЧИМИ ПОЇЗДАМИ

14.1. Перевезення працівників до місця робіт і назад слід здійснювати автомобільним та залізничним транспортом відповідно до чинного законодавства.

14.2. Перевезення працівників автомобільним транспортом слід здійснювати автобусами або спеціально обладнаними вантажними автомобілями, що відповідають санітарним і пожежним вимогам, з урахуванням спискового складу

бригад, що виїжджають, і кількості місць для сидіння за Правилами дорожнього руху, затвердженими [постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 N 1306](#).

14.3. Для доставки монтерів колії і засобів малої механізації до місця робіт дозволяється застосовувати також дрезини, кількість людей у яких необхідно розмішувати відповідно до інструкції з експлуатації даної дрезини.

14.4. Машиністи колійних машин доставляються до місця роботи в службовому приміщенні машини (якщо таке передбачене в конструкції машини), у кабінах керування або в спеціально обладнаному побутовому вагоні.

14.5. У разі відсутності пасажирських поїздів приміського або місцевого сполучення або у разі розбіжності часу відправлення та зворотного повернення їх з часом початку та закінчення робіт дирекціями залізничних перевезень організовуються господарчі поїзди, що складаються з пасажирських вагонів приміського сполучення та однієї платформи для інструменту, матеріалів.

Не дозволяється перевезення пального на транспортних засобах разом з людьми.

14.6. У разі неможливості виділення пасажирських вагонів господарчі поїзди організовуються з вантажних, спеціально обладнаних за проектом критих вагонів.

15. ОСНОВНІ ВИМОГИ ПОЖЕЖНОЇ БЕЗПЕКИ

15.1. Організація виконання колійних робіт, тримання споруд, приміщень, улаштувань колійного господарства, а також експлуатація машин, механізмів та інструментів повинні відповідати вимогам "ССБТ. Пожарная безопасность. Общие требования" (ГОСТ 12.1.004-91), "ССБТ. Взрывобезопасность. Общие требования" (ГОСТ 12.1.010-76) та іншим нормативно-правовим актам з пожежної безпеки.

15.2. Відповідальними за пожежну безпеку в місцях виконання робіт у колійному господарстві, наявність та справне тримання засобів пожежогасіння, своєчасне виконання передбачених протипожежних заходів призначаються керівники робіт.

15.3. Смуга відведення залізниць постійно тримається у чистоті і систематично очищується від чагарників, порубкових залишків, шпал, не придатних для подальшого використання, та іншого горючого сміття.

Пролиті на коліях горючі речовини слід засипати піском або видаляти за смугу з допомогою перекачування (переливання).

15.4. У разі тимчасового зберігання на перегонах, станціях і ланкозбиральних базах шпали та бруси вкладаються у штабелі.

Підштабельні місця і територія на відстані не менше 3 м очищуються до ґрунту від трав'яного покриву, горючого сміття і відходів, обкопуються або оборюються.

Штабелі шпал і брусів вкладаються паралельно до колії на відстані не менше:

30 м від будівель і споруд;

10 м від шляхів організованого руху поїздів;

6 м від інших колій;

1,5 висоти опори від осі ліній електропередач або зв'язку.

Не дозволяється укладання шпал, брусів та інших горючих матеріалів на трасі кабелів електропостачання, сигналізації, централізації та блокування і зв'язку.

15.5. Залізничні мости, розташовані в лісових масивах, обрамляються мінералізованою смугою не менше 1,4 м завширшки по зовнішньому периметру смуги відведення.

Земельні ділянки під мостами в радіусі 50 м очищуються від сухої трави, кущів, чагарників, горючого сміття.

На мостах з дерев'яними конструкціями й опорами простір між контррейками або спеціальними брусками покривається жорствою або гравієм, а простір між колійними рейками і контррейками (або брусом) - покрівельною сталлю.

На мостах з металевими конструкціями на дерев'яних опорах зазначені покриття влаштовуються під усіма опорами на відстань від 2 до 5-ти м (залежно від висоти опор).

15.6. Не дозволяється на мостах і шляхопроводах:

проводити вогневі роботи без узгодження з пожежною охороною;

розміщувати під ними або поблизу них склади матеріалів, місця для стоянок суден, плотів, барж і човнів;

заправлення газових ліхтарів і баків бензомоторних агрегатів;

тримати не очищені від нафтопродуктів конструктивні елементи;

залишати неприбраними по закінченні робіт тріски, стружку та інші горючі відходи;

експлуатувати несправне електрообладнання й електромережу;

випалювати під мостами суху траву, спалювати чагарник, хмиз та інші горючі матеріали.

15.7. Місця стоянок і баз КМС визначаються комісією, до складу якої входять представники відомчої пожежної охорони.

Залізничні колії стоянки вагонів КМС обладнуються стрілочними переводами для забезпечення виведення і розосередження рухомого складу на випадок пожежі.

У пунктах стоянки вагони КМС розставляються групами по 15 - 20 вагонів з розривом між групами не менше 5 м.

безпекою на виробництвах і об'єктах
підвищеної небезпеки

В. М. Морозов

ПОГОДЖЕНО:

Заступник Міністра транспорту
та зв'язку України

С. С. Кроль

Директор Національного
науково-дослідного інституту
охорони праці

М. О. Лисюк

Заступник директора виконавчої
дирекції Фонду соціального страхування
від нещасних випадків на виробництві
та професійних захворювань України

О. О. Постоюк

Заступник Міністра України
з питань надзвичайних ситуацій
генерал-лейтенант служби
цивільного захисту

П. Ф. Борисов

Перший заступник Голови
Ради профспілки залізничників
і транспортних будівельників
України

М. Г. Сінчак

Перший заступник Міністра,
Головний державний
санітарний лікар України

С. П. Бережнов

Голова Державного комітету
ядерного регулювання України

О. А. Миколайчук