



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»  
(ОАО «РЖД»)

**РАСПОРЯЖЕНИЕ**

«24» декабря 2012 г.

Москва

№ 2665р

**Об утверждении Правил по безопасному нахождению работников  
ОАО «РЖД» на железнодорожных путях**

В целях обеспечения безопасности работников филиалов ОАО «РЖД» при выполнении работ и нахождении на железнодорожных путях:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 февраля 2013 г. прилагаемые Правила по безопасному нахождению работников ОАО «РЖД» на железнодорожных путях.

2. Руководителям департаментов и управлений, филиалов ОАО «РЖД»:

довести настоящее распоряжение до сведения причастных работников;  
обеспечить в установленном порядке изучение Правил по безопасному нахождению работников ОАО «РЖД» на железнодорожных путях, утвержденных настоящим распоряжением.

Старший вице-президент  
ОАО «РЖД»



В.А. Гапанович

УТВЕРЖДЕНЫ

распоряжением ОАО «РЖД»  
от «24» 12 2012 г. № 2665р

**ПРАВИЛА**  
**по безопасному нахождению работников ОАО «РЖД»**  
**на железнодорожных путях**

**1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1.1. Требования, изложенные в Правилах по безопасному нахождению работников ОАО «РЖД» на железнодорожных путях (далее – Правила), должны соблюдаться всеми работниками независимо от занимаемой ими должности и принадлежности к филиалу и/или структурному подразделению ОАО «РЖД» во время выполнения трудовых обязанностей на железнодорожных путях общего пользования (далее - железнодорожные пути), при проходе от места сбора к месту работы и обратно, перерывах в работе, включая обеденный перерыв.

Вне рабочего времени работники ОАО «РЖД» обязаны соблюдать «Правила нахождения граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности, выполнения в этих зонах работ, проезда и перехода через железнодорожные пути» [1].

1.2. Требования, изложенные в настоящих Правилах должны выполнять работники дочерних обществ ОАО «РЖД» и подрядных организаций (подрядчиков, генеральных подрядчиков, субподрядчиков), деятельность которых связана с обслуживанием объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», в том числе, осуществляющих охрану и сопровождение вагонов и контейнеров при перевозке, охрану стационарных и передвижных объектов железнодорожного транспорта, а также, оказывающих услуги по обеспечению пожарной безопасности, погрузке и выгрузке грузов на путях общего пользования железнодорожных станций, осуществляющие ремонт, строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры ОАО «РЖД». Обязанность выполнения работниками данных Правил должна быть отражена в договорах на выполнение работ, заключаемых с вышеуказанными организациями.

1.3. При нахождении на железнодорожных путях все работники, включая руководящий состав, в том числе при выполнении ревизорских и инспекторских функций, должны быть одеты в жилеты сигнальные со световозвращающими полосами, изготовленными по нормативно-технической документации, утвержденной ОАО «РЖД». Работники филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» должны пользоваться жилетами сигнальными оранжевого цвета, а работники подрядных организаций – желтого цвета.

Со спины сигнальных жилетов должен быть нанесен трафарет из букв и цифр размером не менее 15 x 20 см, указывающий принадлежность

работника к соответствующему структурному подразделению ОАО «РЖД» или подрядной организации.

Руководителям центрального аппарата управления ОАО «РЖД», филиалов и центральных дирекций ОАО «РЖД», при нахождении по служебным обязанностям на железнодорожных путях станций и перегонов должны выдаваться сигнальные жилеты с трафаретом проверяемого подразделения. Для этого в структурных и производственных подразделениях у руководителей (депо, железнодорожной станции, дистанции, железнодорожного вокзала, путевой машинной станции, центре связи, базе и других подразделениях) должны храниться не менее двух дежурных сигнальных жилета. После завершения проверки сигнальные жилеты должны быть сданы в места хранения.

1.4. На сигналистов и/или работников, выполняющие их функции, при ограждении места производства работ на железнодорожных путях помимо жилетов должны быть надеты головной убор сигнальный желтого цвета и нарукавники специальные для сигналистов, изготовленные по нормативно-технической документации, утвержденной ОАО «РЖД».

1.5. Всем работникам, принимаемым на работу в филиалы и структурные подразделения ОАО «РЖД», а также руководителям работ сторонних организаций, должен проводиться вводный инструктаж, где они должны быть ознакомлены, помимо основных вопросов Программы вводного инструктажа, с мерами безопасности при нахождении на железнодорожных путях (маршруты служебного прохода, правила перехода через железнодорожные пути, пропуск железнодорожного подвижного состава по месту работ, порядок прохода вдоль железнодорожных путей).

На рабочем месте, до начала самостоятельной работы, с выше указанными работниками должен быть проведен первичный инструктаж, где до их сведения доводятся особенности условий труда на конкретных рабочих местах, в том числе меры безопасности при нахождении на железнодорожных путях, с учетом местных условий.

Помимо прохождения инструктажей работники должны периодически обучаться и проходить проверку знаний мер безопасности при нахождении на железнодорожных путях. Порядок обучения и проверки знаний установлены СТО РЖД 1.15.011 [2].

1.6. Перечень основных нарушений требований безопасности при нахождении на железнодорожных путях, приводящих к травматизму приведен в приложении 2 к настоящим Правилам.

1.7. На территории железнодорожных грузовых и сортировочных станций, складов железнодорожного транспорта, в местах пересечений служебных проходов с железнодорожными путями для прохода работников должны быть сделаны твердые покрытия на уровне головки рельсов шириной не менее 1,5 м. Места пересечений, в соответствии с планами, должны оборудоваться сигнализацией и искусственным освещением. В случае если покрытие временно снято, то соответственно должен быть изменен маршрут прохода.

На станциях других типов и прочих производственных территориях должны быть установлены маршруты служебного прохода работников к служебным и вспомогательным зданиям и сооружениям, рабочим местам, пассажирским платформам и другим остановкам транспорта. Маршруты служебных проходов следует, как правило, прокладывать перпендикулярно оси железнодорожных путей в наиболее безопасных местах (по уширенным обочинам пути, широким междупутьям), удаленных от главных путей, с минимальным пересечением железнодорожных путей. Ширина служебных проходов должна быть не менее 1 м.

Служебные проходы должны быть пригодны для использования в любое время года и при любой погоде. Для этого их периодически следует очищать от мусора и посторонних предметов, а в зимнее время от снега и льда, а также, при необходимости, посыпать песком для предотвращения скольжения. На служебных проходах запрещается размещение и хранение, в том числе временное, каких либо изделий и материалов.

Схемы маршрутов служебных проходов разрабатываются и утверждаются руководством структурных подразделений, работникам которых в соответствии с технологией работ необходимо находиться на территории железнодорожной станции. До утверждения схемы маршрутов должны быть согласованы с руководством железнодорожной станции.

Проходы обозначаются знаками «Служебный проход».

Все работники, участвующие в производственном процессе работы станции, должны быть ознакомлены с маршрутами служебных проходов.

1.8. Здания, расположенные на расстоянии менее 3 м от оси пути, должны иметь двери с выходом, направленным только вдоль пути. Для предотвращения выхода работников непосредственно на железнодорожные пути около двери, параллельно пути, должен быть установлен барьер длиной 3 м и высотой 1 м. Здания, находящиеся на расстоянии от 3 до 8 м от оси пути, имеющие выход прямо в сторону путей, должны иметь перед дверью барьер длиной 5 м и высотой 1 м. У выходов из таких зданий устанавливается сигнализация о приближении поезда или предупреждающие знаки «Берегись поезда».

1.9. Междупутья, по которым в соответствии с установленной технологией работники проходят к местам выполнения трудовых обязанностей должны быть отсыпаны мелкодисперсионным щебнем и иметь ровную поверхность с системой стока ливневых и талых вод, очищенную от мусора и посторонних предметов.

1.10. На территориях железнодорожных станций и перегонах, в местах, которые могут служить источником опасности для работников, должны быть размещены (установлены, нанесены, вывешены) знаки безопасности, и сигнальная разметка по ГОСТ Р 12.4.026 [3]. Порядок их применения осуществляется в соответствии с «Положением о знаках безопасности на объектах железнодорожного транспорта» [4] и «Рекомендациями по предупреждающей окраске сооружений и устройств, расположенных в зоне железнодорожных путей» [5].

Порядок применения и основные виды знаков безопасности и сигнальной разметки, которые должны использоваться на территории железнодорожных путей железнодорожных станций и перегонов приведены в приложении 3 к настоящим Правилам.

1.11. Автоматическими системами оповещения о приближении подвижного состава, которыми оборудованы железнодорожные пути перегонов и железнодорожных станций и объекты инфраструктуры должны использоваться работниками всех хозяйств ОАО «РЖД» при производстве работ по техническому обслуживанию и ремонту объектов железнодорожного транспорта, а также при выполнении строительно-монтажных, снегоуборочных и других работ. Функциональность и технические характеристики систем оповещения должны соответствовать требованиям, утвержденным ОАО «РЖД».

При организации ограждения места работ всегда следует принимать во внимание, что системы оповещения являются вспомогательными средствами обеспечения безопасности работников от наезда подвижного состава и их применение не отменяет необходимость ограждения места работ установленным порядком, в том числе использование сигналистов.

1.12. Контроль за соблюдением работниками требований безопасности при нахождении на железнодорожных путях должен осуществляться с использованием системы информации «Человек на пути» [6] и СТО РЖД 15.014 [7].

1.13. При выполнении работ, при проходе по территории железнодорожных станций и железнодорожным путям перегонов всем работникам, включая руководящий состав (в том числе при выполнении ревизорских и инспекторских функций) запрещается пользоваться личными портативными мультимедийными устройствами (мобильные телефоны, аудио и видеоплееры).

Переговоры по личным мобильным телефонам допускаются только во время перерывов в работе и нахождении работника на расстоянии не менее 3 м от крайнего рельса при скорости движения до 140 км/час и не менее 6 м при следовании пассажирского поезда со скоростью более 140 км/ч.

Пользоваться личными мобильными телефонами разрешается только в случаях крайней необходимости, связанных с:

- обеспечением безопасности движения;
- предотвращением террористических и противоправных действий;
- пожаров на объектах инфраструктуры ОАО «РЖД»;
- несчастных случаях с работниками и/или гражданами.

## 2. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОХОДЕ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ И ПРОПУСКЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

2.1. Требования безопасности при проходе по территории железнодорожной станции.

2.1.1. Проход по территории железнодорожной станции разрешается только по специально установленным маршрутам, обозначенным соответствующими указателями, пешеходным переходам, служебным и технологическим проходам, дорожкам (настилам), специально оборудованным пешеходным мостам, тоннелям, путепроводам, платформам. При следовании необходимо соблюдать требования знаков безопасности, видимых и звуковых сигналов, следить за передвижением подвижного состава и слушать объявления по громкоговорящей связи и сигналы оповещения.

2.1.2. Выходя на путь из помещений, стрелочных постов, платформ, зданий, путевых и других сооружений, затрудняющих видимость, следует предварительно убедиться в отсутствии движущегося по нему подвижного состава с обеих сторон к месту перехода.

После выхода из помещения в ночное время необходимо остановиться и выждать некоторое время, пока глаза привыкнут к темноте, а окружающие предметы будут различимы.

2.1.3. При сильных морозах до выхода на открытый воздух работникам следует смазать открытые части тела кремом от обморожения на безводной основе.

При сильных морозах, во избежание обморожения, нельзя прикасаться голыми руками к металлическим предметам и деталям (рельсам, скреплениям, инструменту).

Для предотвращения переохлаждения и обморожения при работе на открытом воздухе при низких температурах работники должны пользоваться теплозащитной одеждой и теплозащитной обувью. Работникам также должны предоставляться регламентированные перерывы на обогрев, длительность которых определена правилами внутреннего трудового распорядка.

2.1.4. При переходе пути, занятого стоящим подвижным составом, разрешается, при наличии, пользоваться переходными площадками вагонов. Перед подъемом и при спуске с площадки необходимо предварительно убедиться в исправности поручней, подножек и пола площадки. Прежде чем начать подъем на переходную площадку вагона, следует убедиться в отсутствии разрешающего показания светофора и звуковых сигналах, подаваемых локомотивом перед отправлением состава. При подъеме на переходную площадку и спуске с нее необходимо держаться за поручни и располагаться лицом к вагону, при этом руки должны быть свободны от каких либо предметов.

Перед спуском с переходной площадки вагона на междупутье следует осмотреть место схода на предмет нахождения на междупутье посторонних предметов, о которые можно споткнуться при спуске, а также убедиться в отсутствии движущегося по смежному пути подвижного состава.

Подниматься в самоходный подвижной состав (мотовоз, дрезину, автотрифу) (далее – ССПС), локомотив, вагон и другие подвижные единицы и сходить с них до полной остановки запрещается.

2.1.5. Проходить между расцепленными вагонами, локомотивами, ССПС разрешается, если расстояние между их автосцепками не менее 10 м. При этом идти следует посередине разрыва. Обходить подвижной состав, стоящий на пути следует на расстоянии не менее 5 м от автосцепки.

2.1.6. Работникам запрещается:

- пролезать под стоящими вагонами, залезать на автосцепки или под них;
- протаскивать инструменты и материалы под вагонами;
- находиться на междупутье при следовании поездов по смежным путям, а также в местах отмеченных знаками «Негабаритное место»;
- наступать на рельсы и концы железобетонных шпал.

При пересечении стрелочных переводов, оборудованных электрической централизацией, в местах расположения остряков и крестовин. Запрещается ставить ногу между рамным рельсом и остряком, подвижным сердечником и усовиком, а также в желоб.

Следуя по маршруту работники должны соблюдать осторожность и не наступать на электроприводы, путевые коробки, устройства заземления и другие напольные (наземные) устройства.

2.2. Требования безопасности при проходе по перегону.

2.2.1. Перед выходом на перегон руководитель работ обязан:

- проверить наличие, комплектность и исправность у работников инструмента, сигнальных принадлежностей и средств индивидуальной защиты;

- убедиться лично или по радиосвязи у дежурного по железнодорожной станции, ограничивающей перегон, в том, что заявка на выдачу предупреждений на поезда принята к исполнению;

- провести работникам целевой инструктаж о маршруте прохода к месту работ, безопасных приемах выполнения работ, порядке пропуска поездов.

Руководитель работ и сигналисты должны иметь при себе выписки из действующего на текущий период расписания движения поездов.

2.2.2. Проход от места сбора к месту производства работ и обратно должен осуществляться, как правило, в стороне от железнодорожного пути, по обочине земляного полотна или по середине междупутья под наблюдением руководителя работ или специально выделенного лица. В случае, если движение осуществляется по обочине на расстоянии менее 2 метров от крайнего рельса, то идти нужно в направлении вероятного появления поезда.

При движении необходимо обращать внимание на движущийся по смежным путям подвижной состав и показания сигналов светофоров.

2.2.3. При невозможности прохода в стороне от железнодорожного пути или по обочине (в негабаритных местах, при разливе рек, отсутствии обочин, во время заносов и в других случаях) проход по пути может быть осуществлен с принятием следующих мер предосторожности:

- руководитель работ обязан предупредить работников об особой осторожности и следить, чтобы они шли по одному друг за другом или рядами по два человека не допуская отставания;

- руководитель работ должен находиться сзади группы работников, ограждая ее сигналами остановки: днем - развернутым красным флагом, а ночью - фонарем с красным огнем. Впереди группы работников должен идти сигналист или специально выделенный и проинструктированный работник, ограждающий группу сигналами остановки;

- в условиях плохой видимости (в крутых кривых, глубоких выемках, в лесной или застроенной местности, а также в темное время, в туман, метель и других случаях) руководитель работ обязан, кроме того, выделить двух сигнальщиков, один из которых должен следовать впереди, а другой сзади группы на расстоянии прямой видимости, но так, чтобы приближающийся поезд был виден им на расстоянии не менее 500 метров от идущей группы. О приближении поезда сигналист должен своевременно оповещать группу работников звуком рожка, а руководителя работ по носимой радиостанции.

Сигналисты должны идти с носимыми радиостанциями и с развернутыми красными флагами (ночью с фонарями с красным огнем) ограждая идущую группу рабочих до тех пор, пока они не сойдут с пути. Сигналисты и/или работники, выполняющие их функции, помимо жилетов должны быть одеты в нарукавники специальные и головные уборы с верхом желтого цвета.

В случаях, если группа своевременно не сошла с железнодорожного пути, сигналист обязан сойти с пути не ближе чем за 400 м от приближающегося поезда и продолжать подавать бригаде сигналы остановки до тех пор, пока группа не сойдет с железнодорожного пути. В случаях, когда сигналист не виден руководителю работ, должны выставляться промежуточные сигналисты.

Выполнять работы при отсутствии связи между руководителем работ и сигнальщиками запрещается.

Встречая поезд, сигналист должен стоять лицом к железнодорожному пути с полуоборотом головы навстречу движения, располагаясь на расстоянии не менее 2 м от крайнего рельса, а при установленной скорости более 140 км/ч – на расстоянии не менее 5 м.

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

В особо опасных негабаритных местах с ограниченными условиями видимости, местах, где отсутствует возможность схода с железнодорожного пути, проход работников должен быть организован в соответствии со специальными схемами ограждения. Перечень таких мест определяется руководством дистанций пути, где также разрабатываются схемы их ограждения, которые согласовываются с руководством службы пути дирекции инфраструктуры и утверждаются руководством дирекции инфраструктуры. Перечень особо опасных мест для прохода вдоль

железнодорожного пути и схемы их ограждения доводятся до сведения всех причастных структурных подразделений дирекции инфраструктуры распорядительным документом.

Оригиналы схем ограждения должны храниться в службе пути дирекции инфраструктуры, на которые также возлагаются обязанности по контролю за актуальностью схем ограждения и организацией (при необходимости) их пересмотра.

По письменному запросу структурных подразделений, дирекций и подрядных организаций, находящихся в границах железной дороги служба пути дирекции инфраструктуры выдает заверенные копии схем ограждения особо опасных мест для прохода вдоль железнодорожного пути.

В туман, метель и других случаях, группу работников должны ограждать дополнительные сигналисты таким образом, чтобы приближающийся поезд был им виден на расстоянии не менее 500 м от идущей группы работников и своевременно оповещать ее о приближении поезда звуковыми сигналами.

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

2.2.5. В случае, если работники или бригада доставлена к месту работ на подвижном составе, выходить из него следует только после его полной остановки и по команде руководителя работ. Посадка и высадка может осуществляться только с полевой стороны железнодорожных путей.

При доставке работника или бригады к месту работ в нерабочей кабине управления локомотива работники должны подниматься на локомотив и спускаться из него на специально предназначенные для этого площадки (платформы, пассажирские конструкции остановочных пунктов и т.п.), а при их отсутствии правой по ходу движения стороны локомотива.

2.3. Меры безопасности при проходе по мостам, тоннелям и другим искусственным сооружениям.

2.3.1. При проходе по мостам, тоннелям и другим искусственным сооружениям, в случае отсутствия на них постоянных, специально организованных и оборудованных маршрутов прохода, следует идти навстречу движению поездов в установленном направлении (правильному движению). Порядок прохода по таким объектам должен быть организован в соответствии со схемами ограждения, которые разрабатываются, утверждаются и доводятся до сведения работников структурных подразделений и подрядных организаций порядком, определенном в пункте 2.2.3.

2.3.2. До начала прохода по тоннелям большой протяженности руководитель работ должен проинструктировать работников о наличии и расположении безопасных мест или ниш, в которых они могут укрыться при пропуске подвижного состава, предупредить их об особой осторожности. При следовании по тоннелю руководитель работ должен следить, чтобы работники шли по одному друг за другом или рядами по два человека, не допуская отставания.

В тоннелях должны быть устроены ниши или камеры. Ниши должны быть во всех тоннелях длиной более 50 м, а камеры - в тоннелях длиной более 300 м.

Руководитель работ должен иметь выписку из действующего на текущий период расписания движения поездов по участку нахождения тоннеля, знать протяженность объекта и время, необходимое бригаде для его прохождения.

Начинать движение по тоннелю разрешается только в том случае, когда время, оставшееся до прохождения поезда по данному месту, превышает время, необходимое для прохода всего тоннеля, увеличенное на 10 минут.

2.3.3. Перед порталом тоннеля протяженностью более 300 м должен быть выставлен сигналист с носимой радиостанцией, который следит за приближением поездов и своевременно информирует об этом руководителя работ, а при необходимости принимает меры по остановке поезда установленным порядком. Руководитель работ, получив информацию о приближении поезда от сигналиста, расположенного у входа в тоннель, должен уточнить на каком расстоянии от тоннеля находится поезд и принять решение о возможности скорейшего вывода бригады из тоннеля или укрытии ее в безопасном месте. Приняв решение, он доводит его до работников и обеспечивает его выполнение.

2.3.4. Мосты полной длиной более 25 м (в северных условиях\* - более 10 м), а также все мосты высотой более 3 м мосты, расположенные в пределах железнодорожной станции, и все путепроводы должны иметь двусторонние боковые тротуары с перилами.

Проход через мосты должен осуществляться только по боковым тротуарам.

В случае отсутствия тротуаров проход через мосты с выше указанными характеристиками, а также по железнодорожному пути расположенному по верху водопропускных труб должен осуществляться в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 2.2.3.

2.3.5. На мостах протяженностью более 50 м должны быть устроены площадки - убежища с перилами. На участках со скоростями движения пассажирских поездов более 140 км/ч и в северных условиях площадки должны быть на всех мостах длиной более 25 м. Убежища должны располагаться через 50 м с каждой стороны пути в шахматном порядке. На

\*) К северным условиям относятся районы со средней температурой воздуха наиболее холодной пятидневки года ниже - 40 С° (СНиП 2.01.01-82. «Строительная климатология и геофизика»)

мостах длиной от 50 м до 100 м (от 25 м до 50 м на участках со скоростями движения пассажирских поездов более 140 км/ч и в северных условиях) допускается устраивать по одному убежищу с каждой стороны пути.

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

2.3.6. При проходе по пассажирским платформам запрещается подходить к краю платформы ближе 0,5 метра, а при наличии вдоль края платформы ограничительной черты не заходить за нее. Во время прибытия и отправления поезда следует заблаговременно отойти от края платформы на расстояние не менее 1,5 м, повернуться лицом к движущемуся поезду и наблюдать за его движением.

#### 2.4. Порядок пропуска подвижного состава.

2.4.1. Работники, оказавшиеся на пути следования поезда, до его приближения должны по команде руководителя отойти на обочину пути или на середину широкого междупутья и наблюдать за прохождением подвижного состава. Минимальное расстояние от работника до крайнего рельса должно быть не менее 2 м при скорости движения поезда до 140 км/час и не менее 5 м при следовании пассажирского поезда со скоростью более 140 км/ч.

Работники должны отойти в безопасное место при расстоянии не менее 400 м до поезда, при скоростях движения до 140 км/ч и не позднее, чем за 10 минут до прохода пассажирского поезда со скоростью более 140 км/ч.

При приближении поездов по обоим (соседним) путям необходимо заблаговременно сойти на обочину или другое свободное междупутье, чтобы не оказаться между движущимися поездами. При вынужденном нахождении между движущимися поездами по соседним путям необходимо немедленно присесть или лечь на землю параллельно железнодорожным путям.

При пропуске подвижного состава все работники должны находиться по одну сторону от железнодорожного пути. Работникам запрещается для пропуска поезда переходить на соседний путь и находиться на нем.

Работникам запрещается переходить или перебегать железнодорожные пути перед движущимся подвижным составом, когда расстояние до него менее 400 м.

2.4.2. В случае если поезд, для которого установлена скорость движения свыше 140 км/ч, не проследовал в установленное время, руководитель работ должен по радиосвязи или по другим средствам технологической связи уточнить у дежурного по станции, ограничивающей перегон, о фактическом времени его движения и только после этого принять решение о возможности дальнейшего безопасного движения к месту работ. В случае передачи станции на резервное управление их функции возлагаются на работников других железнодорожных станций.

2.4.3. При пропуске подвижного состава запрещается находиться в негабаритных местах, обозначенных сигнальной окраской и/или знаком, обозначающим негабаритное место. Работники должны заблаговременно

отойти от железнодорожного пути на безопасное расстояние, указанное в пункте 2.4.1.

### 3. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАБОТАХ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ

#### 3.1. Общие положения.

3.1.1. В случаях, когда при следовании подвижного состава необходимо обеспечить особую бдительность локомотивных бригад и предупредить их о производстве работ, на поезда выдаются письменные предупреждения. Порядок выдачи предупреждений установлен в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации [8].

3.1.2 Перечень мест производства работ, расположенных в особо сложных условиях, в местах с плохой видимостью, а также в местах, где необходимо ограничение скорости движения поездов и порядок их ограждения разрабатывается в дистанциях пути, согласовывается с руководством службы пути дирекции инфраструктуры и утверждается руководством дирекции инфраструктуры. Схемы ограждения доводятся до сведения всех причастных структурных подразделений дирекции инфраструктуры распорядительным документом.

Оригиналы схем ограждения мест работ должны храниться в службе пути дирекции инфраструктуры, на которые также возлагаются обязанности по контролю за актуальностью схем ограждения и организацией (при необходимости) их пересмотра

Выдаются заверенные копии схем ограждения мест работ по письменному запросу структурных подразделений, дирекций и подрядных организаций, находящихся в границах железной дороги.

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

- указать всем рабочим, куда они должны уходить с пути при приближении поезда;

- оградить, в установленном порядке, сигналами остановки место работы, если соседние пути на многопутных участках, высокие платформы, здания, заборы, крутые откосы выемок, откосы траншей протяженностью более 50 м, не позволяют рабочим при пропуске поезда разместиться сбоку от пути;

- выделить сигналиста для наблюдения за приближением поездов к месту работ и своевременного оповещения работников.

Выполнять работы при отсутствии связи между руководителем работ и сигналистами запрещается.

3.1.4. Во время производства работ железнодорожные пути следует переходить под прямым углом, перешагивая через рельсы, не наступая на

рельсы, концы железобетонных шпал и масляные пятна на шпалах, предварительно убедившись в отсутствии приближающегося подвижного состава. При проходе по месту работ следует обходить предельные столбики, желоба, водоотводные лотки и колодцы, устройства СЦБ, связи и другие устройства, расположенные на междупутье.

Запрещается переходить стрелки, оборудованные электрической централизацией, в местах расположения остряков и крестовин, ставить ногу между рамным рельсом и остряком, подвижным сердечником и усовиком, в желоб на стрелочном переводе.

Сидеть на рельсах, трансформаторных ящиках, других напольных и наземных устройствах, на концах шпал, пирамидах километрового запаса рельсов запрещается.

3.1.5. С приближением грозы железнодорожный путь в месте проведения работ следует привести в состояние, обеспечивающее безопасный пропуск поездов, после чего все работники должны уйти с пути. Во избежание поражения молнией нельзя прятаться под деревьями, прислоняться к ним, а также подходить к молниеотводам или высоким одиночным предметам (столбам) на расстояние не ближе 10 м. Запрещается находиться во время грозы на возвышенных местах и открытых равнинах. Рекомендуется укрываться в закрытых помещениях, а при удаленности от них - в небольших углублениях на склонах холмов или склонах (откосах) насыпей или выемок. При грозе нельзя держать при себе или нести инструмент и другие металлические предметы.

3.1.6. При выполнении работ нормы наружного освещения объектов, искусственных и инженерных сооружений и устройств железнодорожного транспорта должно соответствовать требованиям ГОСТ Р 54984 [9].

3.2. Требования безопасности при производстве работ на перегоне.

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

3.2.2. При производстве работ в условиях плохой видимости (в крутых кривых, в глубоких выемках, лесистой местности, при наличии строений и других условий, ухудшающих видимость), при работах с электрическим, пневматическим и другим инструментом, ухудшающим слышимость, если работа не требует ограждения сигналами остановки, руководитель работ обязан поставить со стороны плохой видимости или слышимости сигналиста со звуковым сигналом и носимой радиостанцией так, чтобы приближающийся поезд был виден сигналисту на расстоянии не менее 800 м от места работ при установленной скорости поезда до 140 км/ч включительно, а также задействовать автоматические средства оповещения при их наличии.

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

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

- выставлять дополнительных сигналистов с обеих сторон места работ для извещения работников о приближении поезда;
- планировать работы так, чтобы фронт работ у одного руководителя бригады был не более 50 м.

3.2.4. Перед началом производства работ в тоннелях руководитель работ должен указать каждому работнику нишу, в которой он должен укрыться при подходе поезда, а также убедиться о выдаче предупреждений машинистам локомотивов об особой бдительности при приближении к тоннелям и о более частой подаче оповестительных сигналов, а также исправности освещения, автоматической сигнализации и искусственной вентиляции, при их наличии.

3.2.5. Информацией о приближении подвижного состава на перегонах являются:

- звуковые и видимые сигналы, подаваемые сигналистом;
- сигналы, подаваемые автоматической сигнализацией;
- показания светофоров;
- автоматическая переездная сигнализация, а также звуковые сигналы дежурного по переезду (при выполнении работ вблизи переезда);
- звуковые и световые сигналы подаваемые локомотивом, ССПС, путевой машиной.

3.2.6. Организация работы на участках, где установлена скорость движения поездов более 140 км/ч должна осуществляться в соответствии с «Правилами по охране труда при обслуживании скоростных и высокоскоростных линий железных дорог ОАО «РЖД»» [10]. Порядок основных действий по обеспечению безопасной работы на таких участках изложен в приложении 4 к настоящим Правилам.

3.2.7. Информацией для локомотивных бригад о вероятном наличии работников на пути следования является предупреждение установленной формы, выданное локомотивной бригаде с указанием точного места работ (км, пикет главного пути, приемоотправочный путь, другие сооружения), а

также наличие сигналиста, одетого в сигнальный жилет, головной убор желтого цвета, нарукавники специальные и переносных красных, желтых сигналов, сигнальных знаков «С», знаков начала и конца опасного места, работающих на пути людей, съемной вышки для обслуживания контактной сети.

В этих случаях локомотивная бригада должна проявлять бдительность по контролю за свободностью пути, более часто подавать оповестительные сигналы, а при необходимости снизить скорость движения и/или предпринять экстренное торможение.

3.3. Требования безопасности при производстве работ на железнодорожных станциях.

3.3.1. Перед началом работ на путях и стрелочных переводах железнодорожной станции руководитель работ должен сделать запись в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации, блокировки, связи и контактной сети о месте и времени производства работ и средствах оповещения о подходе поездов. Приступить к работе разрешается только после того, как дежурный по железнодорожной станции ознакомится под роспись с записью в журнале и разрешит производство работ.

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

3.3.2. Работники, выполняющие работу на станционных путях, должны оповещаться о предстоящих маневрах, роспуске состава с сортировочной горки, приеме и отправлении поездов. Оповещение осуществляют дежурные по железнодорожной станции, сортировочной горке, маневровые диспетчеры по громкоговорящей связи в соответствии с установленным на железнодорожной станции порядком, на основании специальных записей в «Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети», производимых руководителями работ перед их началом с указанием времени и места проведения.

3.3.3. Информацией о приближении подвижного состава для работающих на железнодорожных путях железнодорожной станций являются:

- звуковые и видимые сигналы, подаваемые сигналистом;
- сигналы, подаваемые автоматической системой оповещения;
- объявления, даваемые по громкоговорящей связи;
- сообщения по телефонной или радиосвязи;
- сигналы дежурного стрелочного поста, составителя или другого дежурного работника железнодорожной станции;
- сигналы поездных и маневровых локомотивов, ССПС, путевых машин;

- показания сигналов светофоров (входных, выходных, пригласительных, маршрутных, маневровых, горочных, групповых) и индикаторов на них;

- положения стрелочных переводов.

3.3.4. Для предотвращения наезда подвижного состава на железнодорожной станции составитель поездов или работник, выполняющий его функции, осуществляющий маневры должен:

- четко и своевременно подавать сигналы и передавать машинисту локомотива указания, касающиеся маневровых передвижений;

- при движении по станционным путям вагонами вперед находиться, на первой по движению специальной подножке (переходной площадке, тамбуре), а при невозможности - идти по междупутью или обочине пути впереди осаживаемых вагонов, следить за показаниями маневровых светофоров, подаваемыми сигналами, положением стрелок по маршруту, отсутствием препятствий и людей на пути, при необходимости принимать меры к остановке маневрового состава. Скорость движения подвижного состава не должна превышать 3 км/ч.;

- при производстве маневров на кривых участках пути или в условиях плохой видимости (туман, метель, снегопад и т.д.), когда отсутствует видимость состава в целом, необходимо принимать дополнительные меры для обеспечения безопасности - чаще подавать сигналы и указания машинисту локомотива по радиосвязи;

- маневровые передвижения на ремонтных путях вагонных и локомотивных депо, производственных базах дистанций пути и путевых машинных станций должны производиться под наблюдением и по личным указаниям ответственного работника соответствующей службы. При неблагоприятных условиях погоды (сильный ветер, туман, метель), а также на неосвещаемых путях в темное время суток маневровая работа должна производиться с особой осторожностью, а в необходимых случаях - с пониженной скоростью.

В случае отсутствия радиосвязи составитель поездов должен прекратить работу и сообщить о случившемся дежурному по станции и далее выполнять его указания по предупреждению несчастных случаев и обеспечению безопасности движения поездов.

3.3.5. При производстве маневров в местах производства работ, с пересечением переездов, около пассажирских платформ, на путях грузовых складов, производственных баз составительские и локомотивные бригады должны проявлять особую бдительность, своевременно подавать звуковые сигналы при приближении подвижного состава к находящимся около пути или на платформах людям, а также предупреждать о движении состава людей, работающих непосредственно на железнодорожных путях на погрузке и выгрузке вагонов, ремонте пути, устройств СЦБ, связи, вагонов.

В местах работы на путях осмотра и ремонта вагонов, на сортировочных горках, путях погрузки и выгрузки и других местах предупреждение работающих о подходе поездов и маневровых передвижениях должно осуществляться в соответствии с технико-распорядительным актом

железнодорожной станции и инструкциями, разработанными в структурных подразделениях, обслуживающих объекты инфраструктуры ОАО «РЖД».

#### 4. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАБОТАХ НА МОСТАХ, В ТОННЕЛЯХ И ДРУГИХ ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЯХ

4.1. Работы по обследованию, осмотру, содержанию, ремонту и реконструкции искусственных сооружений на высоте более 1,3 м должны производиться с применением лестниц, люлек, подмостей, предохранительных поясов и других приспособлений, удовлетворяющих установленным требованиям безопасности.

Работники, выполняющие работы (кроме путевых работ) на мостах, должны быть одеты в защитные каски.

4.2. Служебные проходы, расположенные на уступах, откосах и косогорах с уклоном более 20°, должны быть оборудованы лестницами с перилами.

4.3. Для обеспечения безопасного прохода работающих через канавы и траншеи должны устраиваться мостики шириной не менее 0,8 м с перилами высотой 1,1 м и бортовым ограждением настила высотой не менее 0,15 м.

Колодцы, шурфы, устья шахт и другие вертикальные выработки в рабочей зоне должны быть закрыты или ограждены специальными барьерами высотой не менее 1,2 м.

4.4. Все охраняемые мосты и неохраняемые мосты, поименованные в перечне, утвержденном руководством дирекции инфраструктуры, пешеходные мосты и тоннели должны быть освещены в соответствии с ГОСТ Р 54984 [9].

4.5. При производстве работ по осмотру и содержанию искусственных сооружений, не требующих ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, на месте работ должен устанавливаться сигнальный знак «С» и выдаваться предупреждения на поезда об особой бдительности. Мосты и тоннели по перечню, утвержденном руководством дирекции инфраструктуры, в плановом порядке должны оборудоваться автоматической оповестительной сигнализацией и заградительными светофорами. В первую очередь такой сигнализацией должны быть оборудованы средние и большие мосты.

4.6. Перед началом работ руководитель обязан указать каждому работнику, куда он должен складывать инструмент, материал и уходить при подходе поезда. Стоять на тротуаре у перил моста вне площадки убежища во время прохода поезда запрещается.

4.7. У каждого конца моста, путепровода и водопропускной трубы при высоте насыпи более 1,3 м должен быть один, а при необходимости два постоянных лестничных схода по откосам.

4.8. Состояние подмостей и люлек должно проверяться руководителем работ ежедневно до начала работ.

4.9. Настилы, проходы, лазы и стремянки должны быть ограждены прочными перилами высотой не менее 1 м, а в нижней части иметь бортовые ограждения высотой не менее 0,15 м. Доски настила должны быть прочно закреплены.

4.10. В местах производства работ настилы, проходы и стремянки должны очищаться от грязи, снега, льда, а в зимнее время посыпаться песком. В местах расположения строительных лесов и подмостей проходы должны закрываться. Информация об этом должна быть указана в специальных предупредительными надписями.

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

Руководитель работ обязан следить, чтобы во время производства обследовательских или ремонтных работ в тоннеле материалы и инструмент находились в устойчивом положении с соблюдением габарита подвижного состава. Ниши, предназначенные для укрытия работающих и подходы к ним должны быть свободными. Складирование материалов и инструмента в тоннеле около стен допускается только на время производства работ.

4.12. Работники, находящиеся в тоннеле и на предпортальном участке, должны заблаговременно оповещаться о приближении поезда. Для этого руководитель работ выставляет с обеих сторон (за порталами тоннеля не менее чем за 1 км от места работы) сигналистов, связанных с руководителем работ по радио или телефонной связи, а также задействует автоматическую звуковую сигнализацию, при ее наличии.

При работах в тоннелях длиной более 100 м для получения извещения об отправлении поездов руководитель работ должен иметь устойчивую телефонную связь с дежурными ближайших железнодорожных станций или поездным диспетчером.

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

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

4.15. При производстве работ на одном из путей двухпутного тоннеля перед проходом поезда по соседнему пути руководитель работ должен дать сигнал о прекращении работ и подать команду об уборке инструмента и укрытии в нишах, указанных заранее каждому рабочему.

Выходить из ниш и приступать к работам работники могут только по команде руководителя работ.

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

4.16. Работники, обслуживающие тоннели, должны быть обеспечены, в зависимости от фактических условий труда, респираторами противоаэрозольными или противогазами фильтрующими. Работодатель должен обеспечить проведение вышеуказанным работникам проведение инструктажа о правилах применения противогазов и респираторов, простейших способах проверки их работоспособности и исправности, а также организовать тренировку по их применению.

4.17. При поступлении сведений об отключении вентиляции из-за ее неисправности в процессе выполнения работ в тоннеле, непредвиденной задержке поезда в тоннеле, при визуальной определяемой стойкой задымленности тоннеля руководитель работ должен дать указания о немедленном применении противогазов.

4.18. При поступлении от работающих в тоннеле жалоб на признаки отравления (головная боль, раздражение дыхательных органов и другие признаки недомогания), а также при подозрении на возможность загрязнения тоннеля природными газами руководитель работ должен принять срочные меры к организации выхода работников в противогазах из тоннеля и оказанию им, при необходимости, первой помощи пострадавшим.

4.19. Двигатели внутреннего сгорания мощностью свыше 4,4 кВт, применяемые при ремонтных работах, должны устанавливаться вне тоннеля. Двигатели, устанавливаемые в тоннеле, должны быть оборудованы нейтрализаторами выхлопных газов.

4.20. При всех видах работ в тоннеле, не требующих снятия напряжения с контактной сети, следует использовать электровозную тягу для транспортировки несамоходных машин, специального оборудования и грузов.

4.21. При составлении технологических схем ремонта в тоннеле, при снятом напряжении, необходимо отдавать предпочтение самоходным машинам, исключая дополнительное применение тепловозной тяги.

Для каждого тоннельного участка на основании проверки уровня загрязненности воздушной среды в тоннеле и с учетом графика движения поездов, должны быть разработаны специальные режимы работ в тоннелях, которые утверждаются руководством дирекции инфраструктуры.

## 5. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОЧИСТКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ И СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ ОТ СНЕГА

5.1. Работы по очистке стрелочных переводов (далее - стрелок) и железнодорожных путей от снега должны выполняться в светлое время суток при перерывах между движением поездов и маневровых составов. Очистка от снега стрелочных переводов, расположенных на горочных и сортировочных путях, должна производиться только во время перерывов в маневровой работе и роспуске составов вагонов или с закрытием пути после разрешения дежурного по горке (станции, парку). Очистка и уборка

горочных и подгорочных путей от снега должны производиться в периоды, когда эти пути закрыты.

5.2. Во всех случаях производства работ на стрелочных переводах руководитель работ (старший группы) должен сделать соответствующую запись в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации, блокировки, связи и контактной сети формы ДУ-46 с указанием места, времени производства работ и средствах оповещения о предстоящем пропуске поездов и маневровых передвижениях (роспуске вагонов с сортировочной горки) по ремонтуемому пути и смежным путям. Помимо этого руководитель работ (старший группы) должен согласовывать план работ лично или по телефону с дежурным по станции (горке, маневровому району).

5.3. Для очистки от снега путей и стрелочных переводов к руководителю этих работ допускается прикреплять группы работников:

на однопутных участках и станционных путях - не более 15 человек;

на двухпутных участках - не более 20 человек;

на стрелочных переводах – от 2 до 6 человек.

5.4. Перед началом очистки снега на централизованных стрелочных переводах руководитель работ (старший группы), или монтер пути, работающий в одно лицо, должен оградить место работы днем – красным сигналом, ночью и в дневное время при тумане, метели и других неблагоприятных условиях, ухудшающих видимость – ручным фонарем с красным огнем.

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

5.5. Во время очистки стрелок работники должны располагаться вдоль пути лицом друг к другу и проводить работы с особой осторожностью. Один из них должен выполнять функции сигналиста и не участвовать в работе. Он должен наблюдать за движением поездов, слушать информацию, передаваемую по громкоговорящей связи и следить за показаниями светофоров.

5.6. На отдельных пунктах, где нет постоянной маневровой работы, допускается выполнять работы на стрелочных переводах одному монтеру пути не ниже 3-го разряда.

Перечень таких отдельных пунктов, порядок оповещения монтеров пути о приближении поездов и дополнительные меры безопасности для каждого отдельного пункта разрабатывается службой пути дирекции инфраструктуры и утверждается заместителем начальника железной дороги по территориальному управлению.

При работе в одно лицо монтер пути должен следить за объявлениями о приеме, отправлении, проследовании поездов и предстоящих маневровых передвижениях. Во время работы следует располагаться лицом в сторону ожидаемого маневрового состава или поезда правильного направления

движения, не ослабляя внимания к движению поездов противоположного направления.

5.7. При работах на стрелочных переводах, оборудованных устройствами пневматической обдувки работник выполняющий обязанности сигналиста должен находиться у места присоединения воздушного шланга к запорному вентилю воздухопроводной сети (воздухоразборной колонке), следить за объявлениями по громкоговорящей связи или подачей специального звукового сигнала о предстоящем пропуске поезда, роспуске вагонов, прохождении локомотива или маневрового состава через зону работ передвижением подвижного состава и быть готовым в любой момент прекратить подачу сжатого воздуха, дать работникам команду и прекращении работы и уходе в безопасное место.

5.8. Стрелочные переводы, оборудованные устройствами электрообогрева можно очищать от снега только в ручную с помощью неметаллического инструмента и шланговой обдувки.

5.9. Для железнодорожных станций, оборудованных электрической (микропроцессорной) централизацией стрелок и сигналов, руководство дистанции пути обслуживающая её, должно разработать Инструкцию по организации работ и обеспечению охраны труда при очистке стрелочных переводов от снега, которая утверждается руководством территориальной дирекции инфраструктуры.

5.10. Для обеспечения безопасности работников, привлекаемых для неотложного выполнения работ по снегоборьбе, руководитель работ (старший дорожный мастер, дорожный мастер, бригадир дистанции пути или монтеры пути не ниже 3 разряда дистанций пути или ПМС) проводит перед началом работ целевой инструктаж с записью в «Журнале регистрации инструктажа по охране труда на рабочем месте», где знакомит работников с конкретной производственной обстановкой на рабочем месте и безопасными приемами труда. В местах сбора рабочих на специальных стендах должны быть вывешены плакаты по охране труда при производстве работ по очистке путей и стрелочных переводов от снега и предупреждению обморожения.

Руководители работ по очистке стрелок являются ответственными за обеспечение безопасности труда работников.

## 6. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ

6.1. Требования безопасности при выполнении погрузочно-разгрузочных работ из железнодорожного подвижного состава.

6.1.1. К погрузке, разгрузке и подготовке вагонов под погрузку разрешается приступать только после их закрепления тормозными башмаками и ограждения места работ переносными сигналами.

6.1.2. При открытии двери крытого вагона запрещается находиться против нее, во избежание травмирования при случайном ее падении или

падении находящегося в вагоне груза.

6.1.3. Открывать крышки люков следует одновременно с обеих сторон полувагона разрешается механизированным способом или при помощи специальных штанг на выгрузочной эстакаде (повышенном пути).

Перед открытием крышки люка необходимо убедиться в исправности ее шарнирных соединений и запорных устройств, снять проволочные закрутки при помощи ножниц для резки проволоки.

При открывании крышки люка снизу (с земли) специальной штангой открывать запорное устройство (предохранительный сектор люкового запора) и крюк следует сначала с одной стороны всех люков. Затем, находясь сбоку от открываемого люка открыть с другой стороны и отступить в сторону от высыпающего из люка груза.

При неисправных запорных устройствах крышку люка открывать запрещается.

6.1.4. Закрывать крышки люков полувагона после выгрузки грузов следует при помощи специальных люкоподъемников или других механизированных приспособлений, предусмотренных технологическим процессом на данный вид работ.

Закрытие крышек люков (бортов) вручную должно производиться после вывода полувагонов (платформ) с эстакады (повышенного пути).

Закрывать крышки люков полувагона вручную вне эстакады (повышенного пути) должна бригада работников из трех человек. При этом двое работников с помощью ломов поднимают крышку люка, а третий - с помощью лома через среднюю проушину дожимает крышку люка до упора. Затем один из работников, поднимавших крышку люка, подбивает кувалдой запорные устройства крышки люка и фиксирует их от самопроизвольного открывания предохранительными секторами.

После вывода платформы с эстакады (повышенного пути) закрывать ее борта вручную может бригада работников из двух человек. При закрытии борта платформы работники должны находиться со стороны его торцов. После подъема борта платформы следует поднять запорные устройства его в верхнее положение и с помощью кувалды зафиксировать.

6.1.5. Открывать борта платформы следует одновременно с обеих сторон при помощи лома и кувалды.

Перед открытием борта платформы следует убедиться в исправности запорных устройств и борта платформы.

Запорные устройства борта платформы следует выводить из зацепления при помощи кувалды сначала в середине, а затем у торцов платформы. При этом работник должен находиться с боковой стороны от открываемого борта платформы во избежание удара падающим бортом. При неисправности борта или запорных устройств борт платформы открывать запрещается.

6.1.6. Для строповки грузов должны применяться стропы, соответствующие массе и характеру поднимаемого груза, с учетом числа ветвей стропов и угла их наклона. Стropы общего назначения следует

подбирать так, чтобы угол между ветвями при подъеме груза не превышал  $90^\circ$ .

6.1.7. Между стропальщиком и машинистом грузоподъемного крана (машины) должен быть установлен порядок обмена условными сигналами (сигнализация) при проведении погрузочно-разгрузочных работ.

6.1.8. При погрузке и выгрузке груз должен быть предварительно поднят на высоту 0,2 - 0,3 м для проверки правильности его строповки, равномерности натяжения строп и надежности действия тормоза крана. При необходимости исправления строповки груз должен быть опущен. Груз при горизонтальном его перемещении должен быть предварительно поднят на 0,5 м выше встречающихся на пути предметов (препятствий).

6.1.9. Для предотвращения самопроизвольного разворота длинномерных и крупногабаритных грузов во время их подъема или перемещения необходимо применять специальные оттяжки из капронового, пенькового или хлопчатобумажного каната, а для ориентировки их на месте укладки - крюки с рукояткой длиной не менее 1 м.

6.1.10. Выгруженные или подготовленные к погрузке грузы вблизи железнодорожных путей должны быть уложены и закреплены так, чтобы не нарушался габарит приближения строений.

Грузы (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при высоте их укладки, считая от головки рельса, до 1,2 м должны находиться от наружной грани головки ближайшего к грузу рельса железнодорожного или подкранового пути на расстоянии не менее 2,0 м, а при большей высоте - не менее 2,5 м.

6.1.11. При перемещении груза грузоподъемными кранами (машинами) нахождение на грузе работников не допускается. Работники должны находиться на расстоянии не менее 5 м от поворотных рабочих органов грузоподъемного крана (машины).

6.1.12. На электрифицированных железнодорожных путях до снятия напряжения и заземления проводов контактной сети и связанных с ними устройств запрещается подниматься на крыши вагонов, на груженные платформы, полувагоны и контейнеры.

6.1.13. При промежуточном складировании грузов должны быть обеспечены меры, в том числе технические, по обеспечению устойчивости уложенных грузов.

Площадки для промежуточного складирования грузов должны находиться на расстоянии не менее 2,5 м от железнодорожных путей и автомобильных дорог.

6.1.14. При выполнении погрузочно-разгрузочных работ с применением грузоподъемных кранов (механизмов) работники должны быть одеты в защитные каски.

6.2. Требования безопасности при выполнении погрузочно-разгрузочных работ с помощью специального самоходного подвижного состава.

6.2.1. К работам по погрузке и выгрузке материалов с помощью ССПС, оборудованных краном, допускаются водители ССПС, имеющие право на управление грузоподъемными машинами и аттестованные стропальщики.

6.2.2. Приступать к работе с краном на ССПС разрешается только после приведения в действие автоматического и вспомогательного тормоза.

Для строповки грузов должны применяться стропы, соответствующие массе и характеру поднимаемого груза.

6.2.3. Машинист перед началом движения тележки, каретки с краном, а также перед началом грузовых операций крана предупредил об этом рабочих звуковым сигналом.

6.2.4. Перед пропуском поезда по соседнему пути поднятый груз должен быть опущен, а работа крана прекращена.

6.2.5. При погрузке и выгрузке пакетированного груза с использованием крана установленного на ССПС стропальщикам необходимо соблюдать следующие меры предосторожности:

- производить строповку пакета так, чтобы исключить смещение и развал пакета;

- поддерживать и направлять пакет специальными оттяжками, находясь от поднимаемого груза на расстоянии не ближе 2 м.

Пакетированный груз следует располагать на погрузочной площадке ССПС таким образом, чтобы обеспечивалась необходимая видимость машинисту при движении. Груз должен быть надежно увязан и закреплен. Погруженный и закрепленный груз не должен выступать за габарит.

Подъем сыпучих и мелкоштучных грузов разрешается производить только в специально предназначенной таре.

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

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

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

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

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

6.3. Требования безопасности при использовании съемных порталных кранов (кранов ручных козловых).

6.3.1. Работа и передвижение съемных порталных кранов (кранов ручных козловых) – далее краны, производятся без выдачи поездных документов на право занятия ими перегона, под руководством работника в должности не ниже бригадира.

6.3.2. Краны допускаются к работе только для подъема и транспортировки рельс.

6.3.3. Перед началом работы краны и рельсовые захваты чалочные приспособления должны осматриваться на предмет отсутствия трещин и деформаций. Крепящие гайки движущихся частей должны быть плотно затянуты и зашплинтованы.

6.3.4. Вес и максимальная высота подъема груза не должны превышать величин, указанных в технической документации завода - изготовителя на данный тип крана.

6.3.5. При перевозке груз должен располагаться вдоль оси порталных кранов, перевозить его следует со скоростью 3-5 км/ч на высоте 20 см от верха постели шпал. Для сопровождения кранов должны быть выделены работники в количестве, достаточном (но не менее двух человек), чтобы заблаговременно до подхода поезда снять груз и убрать с пути тележки, а также сигналисты. При передвижении порталных кранов по пути работники должны находиться с наружной стороны колеи. Установка и снятие порталного крана должна производиться не менее чем двумя работниками.

6.3.6. Захватывающие приспособления крана должны устанавливаться вертикально над грузом, подлежащим подъему. Перед началом подъема необходимо убедиться в надежности его зацепления.

6.3.7. При перерывах и по окончании работы оставлять груз необходимо опустить на «землю». Оставлять его в подвешенном состоянии запрещается.

## 7. МЕРЫ ЭЛЕКТРОБЕЗОПАСНОСТИ ПРИ НАХОЖДЕНИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ

7.1. Все работы на электрифицированных участках должны выполняться с соблюдением «Правил электробезопасности для работников ОАО «РЖД» при обслуживании электрифицированных железнодорожных путей» [11]. Руководитель работ должен организовать работы таким образом, чтобы исключить возможность приближения людей и используемых ими ручных инструментов к находящимся под напряжением проводам или частям контактной сети и воздушных линий на расстояние ближе 2 м, а также прикосновение к электрооборудованию как непосредственно, так и через какие-либо предметы.

7.2. При необходимости приближения по условиям производства работ (выполнение путевых работ, ремонт, покраска и осмотр искусственных сооружений, проверка габарита приближения строений, вырубка деревьев и т.п.) к находящимся под напряжением проводам контактной сети,

волноводам и воздушным линиям на расстояние ближе 2 м, с контактной сети, воздушной линии и связанным с ними устройствами должно быть снято напряжение и установлено заземление на весь период работ. Для этого руководитель работ должен дать письменную заявку в адрес руководителя дистанции электроснабжения о необходимости обеспечения производства работ вблизи устройств контактной сети и воздушной линии с указанием точного места, начала, продолжительности и содержания работ, а также сообщить об этом начальникам соответствующих районов контактной сети и районов электроснабжения.

Заявка должна подаваться не менее чем за одни сутки до начала работ. Приступать к работам разрешается только после получения руководителем работ от представителя района контактной сети (электроснабжения) письменного разрешения установленной формы.

7.3. Любые провисающие или оборванные и лежащие на земле, балластной призме или шпалах провода контактной сети или воздушных линий электропередач представляют опасность для жизни. Их следует считать находящимися под напряжением. К ним нельзя приближаться на расстояние менее 8 м, а также допускать приближения других работников и/или посторонних лиц. Место нахождения лежащих на земле проводов следует оградить доступными средствами и сообщить о случившемся своему непосредственному руководителю работ, пользуясь любым доступным способом. Получив информацию об имеющейся опасности руководитель работ должен сообщить об этом в район контактной сети и/или, энергодиспетчеру и далее действовать по их указаниям.

Работник, оказавшийся на расстоянии менее 8 м от лежащих на земле оборванных проводов, должен выходить из опасной зоны мелкими шагами, не превышающими длину стопы.

7.4. В случае падения на провода самопроизвольно упавшего или спиленного (дерева или его частей – сучья, ветки), запрещается до снятия напряжения с воздушной линии или с контактной сети и их заземления приближаться к стволу дерева или к веткам на расстояние менее 8 м.

О случившемся работник должен незамедлительно сообщить своему непосредственному руководителю, а тот в свою очередь в район контактной сети и/или энергодиспетчеру и далее действовать по их указаниям. Все работы по ликвидации обнаруженных повреждений электроустановок должны выполняться работниками дистанции электроснабжения.

7.5. В случае внезапного обнаружения повреждения контактной сети, не допускающего проследования электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками, работники обнаружившие эту неисправность, обязаны отойти на 500 м в сторону ожидаемого поезда, сообщить об этом дежурным по станциям ограничивающим перегон и подавать машинисту приближающегося поезда ручной сигнал «Опустить токоприемник»:

- днем - повторными движениями правой руки перед собой по горизонтальной линии при поднятой вертикально левой руке;

- ночью - повторными вертикальными и горизонтальными движениями фонаря с прозрачно-белым огнем.

---

**Перечень  
нормативных правовых и нормативных технических документов,  
на которые в тексте Правил даны ссылки**

[1] «Правила нахождения граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности, выполнения в этих зонах работ, проезда и перехода через железнодорожные пути». Утверждены приказом Минтранса России 8.02.2007 г. № 18.

[2] СТО РЖД 1.15.011-2010 «Система управления охраной труда в ОАО «РЖД». Организация обучения».

[3] ГОСТ Р 12.4.026-2001 «ССБТ. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний».

[4] «Положение о знаках безопасности на объектах железнодорожного транспорта». Утверждены МПС СССР 23.12.1989 г. № ЦРБ-4676.

[5] «Рекомендации по предупреждающей окраске сооружений и устройств, расположенных в зоне железнодорожных путей». Утверждены МПС СССР 14.06.1979 г. № К-20535.

[6] «Положение об организации в ОАО «РЖД» работы по системе информации «Человек на пути» от 25.06.2010 г. № 1361р.

[7] СТО РЖД 15.014-2012 «Система управления охраной труда в ОАО «РЖД». Организация контроля и порядок его проведения».

[8] Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, приложение № 8 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса России 21.12.2010 г, № 286.

[9] ГОСТ Р 54984 «Освещение наружное объектов железнодорожного транспорта. Нормы и методы контроля».

[10] «Правилами по охране труда при обслуживании скоростных и высокоскоростных линий железных дорог ОАО «РЖД»» от 14.09.2010 г. № 1923р.

[11] «Правила электробезопасности для работников ОАО «РЖД» при обслуживании электрифицированных железнодорожных путей» от 27.05.2011 г. № 1158р.)

[12] ГОСТ 12.4.026-2001 «ССБТ. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний».

**Перечень  
основных нарушений требований безопасности при нахождении  
работников на железнодорожных путях**

1. Несвоевременный уход работающих с пути на безопасное расстояние (ближе 2 м от крайнего рельса в сторону обочины и менее чем за 400 м до приближающегося поезда), в том числе и при проходе поезда по соседнему пути, если место работ не ограждено сигналами остановки.
2. Нахождение работников при пропуске поездов, следующих со скоростью более 140 км/ч на расстоянии менее 5 метров от крайнего рельса.
3. Расположение работников сидя на рельсах, трансформаторных ящиках, других напольных и наземных устройствах, а также на концах шпал и пирамидах покилометрового запаса рельсов.
4. Спрыгивание со стоящего подвижного состава на междупутье.
5. Передвижение внутри рельсовой колеи в попутном направлении движения поездов на перегоне (на двухпутном участке).
6. Передвижение и нахождение на междупутье во время прохода поездов по смежным путям.
7. Переход через путь перед близко идущим поездом менее чем за 400 метров до приближающегося поезда.
8. Подлезание под вагоны.
9. Протаскивание инструментов под вагонами.
10. Переход через путь по автосцепкам между вагонами стоящего состава.
11. Проход людей между автосцепками расцепленных вагонов при расстоянии между ними менее 10 метров.
12. Выход на соседний путь и переход пути вблизи стоящего состава на расстоянии менее 5 метров с головы или хвоста состава.
13. Сход с подножки вагона или поднятие на подножку вагона до полной остановки состава.
14. Наступание па рельс, крестовину, контррельс, расположение частей рук и ног между рамным рельсом и остряком, крестовиной и подвижным сердечником крестовины.
15. Работа людей на железнодорожном пути без сигнальных жилетов или в жилетах, не отвечающих своему назначению (без световозвращающих вставок и обозначения принадлежности работника к соответствующему структурному подразделению или подрядной организации).
16. Отсутствие у сигналистов, ограждающих место производства работ сигнального жилета, головного убора сигнального желтого цвета и/или нарукавников специальных для сигналистов.

17. Нахождение на соседнем пути при проходе поезда (кроме случаев, когда место работ ограждено сигналами остановки или на пути находится бригада контактной сети, работающая с изолирующей съёмной вышки).

18. Нахождение работников на расстоянии менее 5 метров от крайнего рельса при работе машин, оборудованных щебнеочистительными устройствами, путеукладчиков, электробалластеров и других машин тяжелого типа.

19. Работа без выдачи предупреждений на поезда об особой бдительности локомотивных бригад в случаях, предусмотренных Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

20. Работа без ограждения места работ установленным порядком, в том числе отсутствие сигнальщиков, неполное ограждение места работ, в том числе использование нетиповых переносных сигналов остановки.

21. Прекращение работ на смежном пути в "окно" при проходе поезда.

22. Нахождение на междупутье во время производства работ в "окно" при проследовании поезда по смежному пути.

23. Работа на пути в одно лицо (кроме путевых обходчиков, обходчиков искусственных сооружений, дежурных по переездам, бригадира пути или мастера, выполняющих промеры пути, работника дистанции электроснабжения, выполняющего обход контактной сети и ВЛ).

24. Неограждение сигналами остановки места работ (требующее ограждение сигналами остановки) на перегоне и железнодорожной станции.

25. Перевозка инструмента и материалов на съёмных тележках без сопровождения работниками пути в количестве, достаточном для заблаговременного, до подхода поезда, снятия с пути тележки.

26. Отсутствие ограждения дефектоскопной и путеизмерительной тележки или тележки для перевозки инструмента и материалов с обеих сторон специально выделенными сигнальщиками с красными флажками.

27. Проезд составителя поездов на подножке вагона в негабаритном месте.

28. Вход на переходную площадку (подножку) вагона или сход с нее до полной остановки состава.

29. Переход через путь перед вагонами (при роспуске вагонов на сортировочных горках или при осуществлении маневров толчками) или вход в пространство между вагонами после начала их движения.

30. Нахождение составителя поездов в кабине маневрового локомотива при движении вагонами вперед.

31. Проезд составителя поездов на автосцепке, на раме платформы, стоя на платформе, сидя на ее бортах, на грузах, находящихся на платформе.

32. Расцепка вагонов в пределах стрелочных переводов, настилов переездов, в негабаритных местах, а также в местах погрузки и выгрузки навалочных грузов во время движения маневрового состава.

33. Выполнение работ по техническому обслуживанию вагонов, нахождение под ними на неогражденном в установленном порядке составе.

34. Нахождение внутри вагонов, под ними или на них во время маневров и других перемещениях.

35. Нахождение осмотрщика вагонов, принимающего поезд «с ходу», вне зоны «островка безопасности».

36. Проход осмотрщика вдоль состава для осмотра при движении поезда по смежному пути.

37. Не ограждение сигнальщиками бригады, работающей со съёмной изолирующей вышки.

38. Нахождение у съёмной изолирующей вышки при работе на пути менее 4-х человек (включая руководителя работ и работающих наверху монтеров).

39. Нахождение на изолированной приставной лестнице при работе на контактной сети более одного исполнителя.

40. Не прекращение работ с площадки изолирующей съёмной вышки, при проходе поезда по смежному пути.

41. Отсутствие наблюдающего в бригаде работающих или выполнение работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств СЦБ, средств автоматического контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава на ходу поезда, устройств и систем механизированных и автоматизированных сортировочных горках.

42. Выполнение работы на светофорах (мостиках, консолях) во время движения поездов по железнодорожному пути, к которому относится светофор, и смежным железнодорожным путям на перегоне.

43. Производство работ без наблюдающего и сигнальщика на устройствах и сооружениях связи в габарите подвижного состава на железнодорожных станциях и перегонах (трасса кабелей связи, опоры парковой связи громкоговорящего оповещения, переговорные парковые колонки, настройка и регулировка контуров и др.).

44. Неограждение мест проведения работ по ремонту кабеля на перегонах при поперечном пересечении железнодорожных путей и параллельном прохождении в теле земляного полотна.

**Порядок применения и основные виды знаков безопасности и  
сигнальной разметки, используемые на территории железнодорожных  
путей железнодорожных станций и перегонов**

**1. Знаки безопасности.**

1.1. Знаки безопасности, сигнальная разметка и сигнальные цвета предназначены для привлечения внимания работников к имеющейся или могущей возникнуть опасности. Они служат дополнением к техническим и организационным мероприятиям обеспечения безопасности труда и должны соответствовать ГОСТ 12.4.026-2001 [12].

1.2. Знаки безопасности могут быть основными, дополнительными, комбинированными и групповыми.

Основные знаки безопасности содержат однозначное смысловое выражение требований по обеспечению безопасности. Основные знаки используют самостоятельно или в составе комбинированных и групповых знаков безопасности.

Дополнительные знаки безопасности содержат поясняющую надпись, их используют в сочетании с основными знаками.

Комбинированные и групповые знаки безопасности состоят из основных и дополнительных знаков и являются носителями комплексных требований по обеспечению безопасности.

1.3. Знаки безопасности следует размещать (устанавливать) в поле зрения людей, для которых они предназначены, таким образом, чтобы они были хорошо видны, не отвлекали внимания и не создавали неудобств при выполнении людьми своей профессиональной или иной деятельности, не загромождали проход, проезд, не препятствовали перемещению грузов.

При необходимости ограничить зону действия знака безопасности соответствующее указание следует приводить в поясняющей надписи на дополнительном знаке.

1.4. Основные знаки безопасности разделяются на следующие группы:

- запрещающие знаки;
- предупреждающие знаки;
- знаки пожарной безопасности;
- предписывающие знаки;
- эвакуационные знаки и знаки медицинского и санитарного назначения;
- указательные знаки.

1.5. Знаки безопасности устанавливаются в местах, где производственная обстановка требует постоянного напоминания работающим о возможной опасности, запрещении определенных действий, необходимости применения средств индивидуальной защиты и т.д.

Расположение знаков безопасности в зоне железнодорожных путей должно исключать возможность их восприятия в качестве сигналов, относящихся к движению поездов и маневровой работе, а также не ухудшать видимость сигнальных приборов, указателей и знаков, установленных в соответствии с требованиями Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

Знаки безопасности не должны мешать движению людей, транспорта, перемещению грузов и т.д.

Конкретные места нанесения предупредительной раскраски, а также расположения знаков безопасности и способ их установки определяется с учетом местных условий в ходе комиссионного осмотра территорий, проводимого под председательством владельца инфраструктуры с участием всех пользователей и представителей работодателей работников, участвующих в технологическом процессе». Данная комиссия составляет соответствующий акт, и составляет перечень мест установки знаков безопасности и нанесения предупредительной раскраски, который утверждает заместитель начальника железной дороги по территориальному управлению.

Места установки наиболее часто встречающихся знаков приведены в таблице.

Смысловое значение знака	Места установки
Осторожно! Негабаритное место	на границах зон, где пространство между габаритом приближения строений и габаритом подвижного состава не обеспечивает безопасности работающих
Берегись поезда!	у мест выходов к железнодорожным путям
Внимание! Опасное место	на опорах контактной сети, воздушных линий, конструкциях распределительных устройств тяговых и трансформаторных подстанций в местах, представляющих повышенную опасность при производстве работ, на кожухах подвагонного оборудования электропоездов. На проводах в местах повышенной опасности устанавливаются знаки электрического напряжения, предусмотренные ГОСТ 12.4.026-2001
Служебный проход	вдоль маршрута прохода работников в зоне железнодорожных путей
Направление к ближайшему месту укрытия	на железнодорожных мостах, имеющих площадки-убежища, и в тоннелях, имеющих ниши и камеры
Остерегайся контактного провода	у лестниц и люков, ведущих на крышу, тендер, колпак цистерны подвижного состава, а также тяжелых путевых машин и кранов на железнодорожном ходу (кроме электровозов и тепловозов).

Не подниматься на крышу без заземления контактного провода	около люков и лестниц, ведущих на крышу электровозов и электропоездов
Не подниматься на крышу под контактными проводами	у лестниц, ведущих на крышу тепловозов
Стоять под грузом запрещено	на отдельных элементах конструкции грузоподъемных машин и механизмов, а также на границе зоны их действия
Подъем и перемещение груза запрещено	у объектов, не подготовленных к транспортировке, подъем и перемещение которых связаны с опасностью
Складывать и сыпать груз запрещено	в местах, где в целях обеспечения безопасности труда не допускается складывать или сыпать какой-либо груз
Начало расцепа вагонов Окончание расцепа вагонов	на сортировочных горках, в местах, где производится расцепка подвижного состава во время движения
Пить воду запрещено	около кранов водоразборных колонок и других источников, вода в которых для питья непригодна

## 2. Сигнальная разметка.

2.1. Сигнальная разметка должна наноситься на сооружения и устройства, которые могут быть источниками опасности для работников, находящихся или перемещающихся в зоне железнодорожных путей.

Сигнальная разметка сооружений и устройств, расположенных с нарушением габарита приближения строений, не отменяет установки предупреждающего знака «Осторожно! Негабаритное место».

2.2. Основными типами сигнальной разметки применяемой на железнодорожном транспорте является желто-черная и красно-белая окраска, которая наносится в виде чередующихся желтых и черных полос равной ширины. Полосы располагаются под углом 45° к горизонту. Ширина полос может быть от 30 до 200 мм в зависимости от размеров объекта.

Сигнальную разметку следует применять в целях обозначения:

- опасности столкновения с препятствиями, опасности поскользнуться и упасть;
- о пасности оказаться в зоне возможного падения груза, предметов, обрушения конструкции, ее элементов и т.п.;
- строительных и архитектурных элементов машин, механизмов, арматуры, выступающих в рабочую зону или пространство, где могут находиться люди;
- границ полосы движения транспортных средств в зоне производства работ.

Если препятствия и места опасности существуют постоянно, то они должны быть обозначены сигнальной разметкой с чередующимися желто-черными полосами. В случае, когда опасности носят временный характер, например при аварийно-спасательных работах, то такие места должна быть

обозначена сигнальной разметкой с чередующимися красно-белыми полосами.

2.3. В зависимости от размеров и места расположения объектов сигнальная разметка может быть нанесена на всю их поверхность или на ее отдельные части. Устройства, имеющие небольшие размеры, могут быть окрашены только в желтый цвет (без черных полос).

2.4. На стенах зданий блокпостов, стрелочных постов, цехов, складов, на платформах, различного рода оградах и на других сооружениях, расположенных вблизи от железнодорожных путей, сигнальную разметку рекомендуется наносить отдельными участками на углах этих объектов, находящихся не далее 3 м от рельса. Размеры участков сигнальной разметки должны быть не менее 0,5 м по горизонтали и 1 м по вертикали. Ширина желтых и черных полос должна быть 100-200 мм. Участки сигнальной разметки необходимо располагать не выше 2 м от уровня головки рельса. При протяженности сооружения или строения вдоль железнодорожного пути более 15 м на нем через каждые 15-20 м нужно наносить сигнальную разметку прямоугольными участками размером 0,5 м по горизонтали и 1 м по вертикали.

2.5. На опорах контактной сети, линий электропередачи, мачтах осветительных устройств и громкоговорящих установок, а также на опорах различных сооружений сигнальную разметку следует наносить со всех сторон от высоты 1 м до высоты 2 м над уровнем головки рельса. Ширина желтых и черных полос должна быть 100-200 мм. На опорах круглого сечения разметку допускается наносить только со стороны, обращенной к ближнему рельсу. При этом ширина поверхности, на которую наносится сигнальная разметка, по горизонтали должна быть не менее половины окружности опоры. Там, где подряд идет несколько опор (эстакады, мосты, путепроводы и др.), сигнальная разметка может быть нанесена только на крайние опоры.

На воротах зданий и территорий, куда по технологии производства работ заезжает подвижной состава, сигнальную разметку наносят по всей длине каждой створки, на ее внутренней стороне, на горизонтальном участке шириной 200-300 мм, расположенном на высоте 2 м от нижнего края створки. Ширина желтых и черных полос должна быть 100-150 мм.

2.6. Перила, поручни и другие ограждения, устанавливаемые на технологических платформах и у выходов в зону железнодорожных путей, рекомендуется окрашивать поперечными желтыми и черными полосами шириной 100-150 мм.

2.7. Колонки различного назначения (воздухо-, водо-, маслоразборные, электропитательные и т.д.) достаточно окрашивать сверху на 200-300 мм в желтый цвет.

2.8. На стрелочных электроприводах, ящиках с питающими и релейными трансформаторами, коробках дроссель-трансформаторов, колпаках устройств централизованной обдувки стрелок, напольных устройств по обнаружению перегретых букс сигнальную разметку следует

наносить на вертикальные стенки, перпендикулярные оси пути, и на крышки каймой шириной 50-100 мм вдоль стороны, перпендикулярной оси пути. Ширина желтых и черных полос должна быть 50-100 мм.

2.9. Кабельные стойки и муфты небольших размеров следует окрашивать в желтый цвет. На верхних крышках кабельных муфт диаметром 300 мм и более рекомендуется наносить три полосы: крайние - желтые, средняя - черная. Ширина полос должна определяться в зависимости от диаметра муфты. Направление полос - под углом  $45^\circ$  к оси пути.

## Приложение № 4

**Порядок действий по обеспечению безопасной работы на участках,  
где установлена скорость движения более 140 км/час.**

№	Время до подхода к участку скоростного (высокоскоростного) поезда	Работы, проводимые на участке движения скоростных и высокоскоростных поездов	Действия
1	За 30 минут до проследования скоростного, или высокоскоростного поезда		Запрещается выезд на перегон съемных единиц, а также моторно-рельсового транспорта несъемного типа
2	За 30 минут до проследования скоростного поезда	Работы на мостах, в тоннелях, путепроводах, а также на подходах к ним, в районе пассажирских платформ, в негабаритных местах, в местах выемок или насыпей, подпорных стен и других устройств.	Вывести работников на расстояние не менее чем 5 метров на скоростных и высокоскоростных участках от крайнего рельса пути, по которому должен проследовать поезд.
3	За 20 минут до проследования высокоскоростного поезда	Все работы на участках путей скоростных и высокоскоростных линий, в том числе, не требующие ограждения места работы сигналами остановки, а также осмотр пути, искусственных сооружений и других объектов инфраструктуры, очистка стрелочных переводов примыкающих к высокоскоростным участкам пути.	Прекратить работы
4	За 20 минут до проследования скоростного, или высокоскоростного поезда		Все съемные подвижные единицы (ремонтные вышки, путевые вагончики, съемные дефектоскопные и путеизмерительные тележки) должны быть сняты с путей, а также с путей железнодорожной станции, имеющих выход на маршрут его приема и отправления, и закреплены

5	За 20 минут до проследования скоростного, или высокоскоростного поезда	Работы по очистке стрелочных переводов	Работники должны отойти на расстояние не менее чем 5 метров на скоростных и высокоскоростных участках от крайнего рельса пути, по которому должен проследовать поезд
6	За 10 минут до проследования скоростного или высокоскоростного поезда	Движение к месту (от места) проведения работ вдоль железнодорожного пути по обочине земляного полотна.	По команде руководителя сойти на ближайшую обочину пути, вдоль которого следует бригада на расстояние не менее чем 5 метров от крайнего рельса пути, по которому должен проследовать поезд
7	За 10 минут до проследования высокоскоростного поезда	Все работы на участках путей скоростных и высокоскоростных линий, в том числе, не требующие ограждения места работы сигналами остановки, а также осмотр пути, искусственных сооружений и других объектов инфраструктуры. Очистка стрелочных переводов примыкающих к высокоскоростным участкам пути.	Путь, сооружения и устройства должны быть приведены в состояние, обеспечивающее безопасный пропуск поезда, материалы и инструмент убраны с пути. Все работники должны отойти на расстояние не менее чем 5 метров на скоростных и высокоскоростных участках от крайнего рельса пути, по которому должен проследовать поезд. Возобновление работ разрешается только после прохода поезда.
8	За 10 минут до прохода по соседнему пути скоростного поезда	Работники, обслуживающие рабочие поезда и находящиеся на открытом подвижном составе при производстве работ.	Все работники должны уйти с пути и с открытого подвижного состава на обочину на расстояние не менее чем 5 метров на скоростных и высокоскоростных участках от крайнего рельса пути, по которому должен проследовать поезд.
9	За 10 минут до прохода скоростного и высокоскоростного поезда	Работы с применением путевых машин.	Прекратить работы с применением путевых машин и привести рабочие органы машины со стороны соседнего пути в габаритное положение. Механики путевых машин должны принять необходимые меры к безопасному проследованию этого поезда, оставаясь в кабинах управления.

10	За 3 минуты до проследования скоростного или высокоскоростного поезда		Дежурные по станции, сигналисты и другие работники станции, в обязанность которых входит встречать и провожать поезда, должны находиться в специальных местах для встречи поезда, определенных ТРА железнодорожной станции. Остальные работники не должны приближаться к крайнему рельсу пути по которому следует скоростной или высокоскоростной поезд, ближе 5 метров от крайнего рельса по которому должен проследовать поезд.
11	В случае приближения подвижного состава	Движение к месту (от места) проведения работ вдоль железнодорожного пути по обочине земляного полотна В условиях плохой видимости (в крутых кривых, выемках, в лесной или застроенной местностях, а также в темное время суток, в туман, метель и других случаях), группу должны ограждать два выделенных сигналиста, обеспеченные устройствами радиосвязи, один из которых должен следовать впереди, а другой сзади группы, а руководитель работ должен идти вместе с группой.	Сигналисты по радиосвязи незамедлительно информируют руководителя работ, который дает работникам команду о сходе с пути и контролирует ее исполнение.
12	При пропуске высокоскоростного и скоростного поездов		Запрещается нахождение работников на междупутье на перегонах на участках пути, расположенных на совмещенном земляном полотне.