

Требования предъявляемые к маршрутам служебного, технологического прохода

Маршруты служебных проходов должны:

- иметь искусственное освещение (в темное время суток)
- иметь настил в местах пересечения с железнодорожными путями
- при необходимости оснащаться громкоговорящей связью при пересечении главных железнодорожных путей, на которых не выдерживаются нормы видимости, или железнодорожных путей с организованным скоростным и высокоскоростным движением; парковой связью - при проведении маневровых передвижений по путям парка
- обозначаться типовыми указателями «**Служебный проход**»
- при наличии асфальтового покрытия (в зонах движения автотранспорта) иметь осевую разметку
- иметь ограждение в **местах выхода** из служебных помещений и технологических объектов и знаки «**Берегись поезда**», «**Берегись автомобиля**»
- **в местах пересечения** маршрутов служебного прохода с автотранспортными проездами или железнодорожными путями дистанции пути устанавливают **предупреждающие знаки** («**Берегись поезда**», «**Берегись автомобиля**»)

Требования предъявляемые к маршрутам служебного, технологического прохода

Системы оповещения и сигнализации о приближении поезда на участках маршрутов служебных проходов предназначены для извещения работника о приближении железнодорожного подвижного состава.

Системы оповещения должны удовлетворять следующим требованиям:

- на участках движения вдоль путей уровень звукового сигнала ГГС должен обеспечивать надежное восприятие сигнала оповещения по всему участку маршрута служебного прохода и не оказывать мешающих влияний на территории вне полосы отвода железной дороги (станции);
- на участках служебного прохода речевой информатор должен предупреждать работников о возможном появлении поезда не менее чем за 50 секунд по пути, смежному со служебным проходом, а на участках скоростного и высокоскоростного движения за 10 минут.

Требования предъявляемые к маршрутам служебного, технологического прохода

Маршруты служебного прохода на территории станции и структурного подразделения обозначаются комбинированным предписывающим знаком «Служебный проход» и указателями разрешенного направления движения для работников

Контроль за наличием и состоянием знаков «Служебный проход» несет балансодержатель или руководитель структурного подразделения, ответственного за содержание территории в данном районе, согласно акту разграничения ответственности (ТЧЭ, ТЧР, ЭЧ и т.д.). При комиссионном месячном осмотре путей и устройств (КМО) в пределах станции ежемесячно проверяется состояние маршрутов служебного прохода и знаков безопасности

способы обогрева помещений для монтеров пути

- В помещениях для обогрева должны быть сушильный шкаф, оборудованный местной вытяжкой для быстрого подсушивания (10 - 15-минутного) обуви, рукавиц, устройства для быстрого согревания рабочих (установки местного контактного конвекционного или лучистого обогрева), умывальник, электрокипятильник, бачок для питьевой воды.
- **Для обогрева** следует предусматривать помещения **не далее 150 м** от фронта работ
- Пункты обогрева и приема пищи могут быть постоянными и передвижными. В качестве передвижных пунктов могут быть использованы хозяйственные поезда с приспособленными для этих целей вагонами, выезжающими на перегон на период технологического или специального окна.

обеспечение безопасности

Монтер пути должен выполнять следующие требования пожарной безопасности:

- курить только в установленных и приспособленных для этого местах;
- не подходить с открытым огнем к подвижному составу, путевым машинам, легковоспламеняющимся материалам и емкостям с легковоспламеняющимися жидкостями;
- не применять электронагревательные приборы в неустановленных местах.

особенности проведения работ по снегоборьбе на сортировочных, горочных путях

В сортировочном парке в первую очередь очищают и убирают снег с горочной горловины и сортировочных путей на расстоянии 150 - 200 м от башмакосбрасывателей вглубь парка.

Такую уборку снега наиболее эффективно выполнять двумя снегоуборочными поездами. При этом первый снегоуборочный поезд должен быть направлен в сторону горки, а его локомотив должен находиться со стороны парка приема. При таком расположении уменьшается число заездов на путь и улучшаются условия производства маневровой работы на подгорочных путях..

По команде дежурного по горке или по сигналу руководителя работ снегоборочный поезд подается с горки на очищаемый путь; после проследования стрелочных переводов включаются боковые щетки для забора снега с междупутья внутрь колеи; локомотив со снегоборочным поездом по сигналу руководителя работ движется в глубь парка, осаживая после прицепки находящиеся на пути вагоны, пока голова снегоборочного поезда не пройдет 150 - 200 м за башмакосбрасыватель. По сигналу руководителя работ осуществляется отцепка осаживаемых вагонов, и машина в рабочем состоянии с включенными рабочими органами движется в сторону горки до предельного столбика. При отсутствии роспуска вагонов на данный пучок путей по команде дежурного по горке снегоборочный поезд продолжает двигаться за разделительную стрелку и переезжает на следующий путь; цикл повторяется до тех пор, пока не заполнится снегом весь состав.

По окончании уборки снега с участков тормозных позиций приступает к работе второй снегоуборочный поезд, который убирает снег на путях сортировочного парка за пределами тормозных позиций. Заезд второго снегоуборочного поезда для уборки снега на путях сортировочного парка производится со стороны горловины парка формирования. При этом второй снегоуборочный поезд направлен в сторону горки. Если на пути имеются отдельно стоящие вагоны, по указанию маневрового диспетчера или дежурного по горке они прицепляются к локомотиву и осаживаются на горку до тех пор, пока головная машина не встанет на начало очистки пути в сторону парка. Затем снегоуборочный поезд в рабочем состоянии движется в сторону горловины парка формирования и осуществляет очистку пути от снега. Вагоны подтягиваются к предельному столбику этой горловины и отцепляются. При большой группе вагонов на сортировочном пути в помощь локомотиву снегоуборочного поезда выделяется горочный локомотив. После очистки одного или нескольких путей парка до полной загрузки поезда снегом поезд отправляется под выгрузку, а затем возвращается к фронту уборки снега. Цикл повторяется до полной уборки снега с путей парка.