

## **XIX. Требования охраны труда при ремонте, монтаже и замене трамвайных путей**

212. При замене рельсов снимать накладки после освобождения болтов, раздвигать накладки, а также удерживать конец другого рельса при постановке накладок необходимо ломом.

213. При кантовании рельсов ломом необходимо вставлять ломы в болтовые отверстия только с одной стороны рельса.

214. Запрещается во время изгиба рельсов ручными прессами и во время прессования стыков находиться с внешней стороны рельса.

215. Измеряя кривизну радиусометром, необходимо находиться с внутренней стороны кривой.

216. Расшивку рельсов и контррельсов в кривых участках пути необходимо выполнять от концов кривой до середины.

Во время перешивки пути рельсовую нить необходимо отеснять специальными устройствами. Разрешается применение остроконечных ломов, заведенных в балласт шпального ящика под подошву рельса под углом не менее  $45^\circ$  на возможную для устойчивости глубину.

Запрещается применять для упора забитые в шпалу ломы или костыли.

217. Запрещается увеличение зазоров ударами рельсов в накладку.

218. Во время завинчивания и отвинчивания гаек необходимо располагаться таким образом, чтобы движение ключа было направлено "на себя".

Заржавевшие гайки для облегчения отвинчивания необходимо предварительно смазывать керосином. При удалении гаек с помощью зубила должны применяться СИЗ глаз работников.

Запрещается:

- 1) бить по ключу;
- 2) увеличивать длину ключа другим ключом или металлической трубой;
- 3) применять неисправный ключ;
- 4) вставлять прокладки между гайками и губками ключа.

219. Сдвиг костылей производится вручную лапчатым ломом. В случае необходимости следует подкладывать специальные металлические подкладки: в этом случае крепление костыля сначала нужно нарушить, а затем подкладку придвинуть к костылю так, чтобы пятка лапы опиралась на ее большую часть.

Запрещается становиться ногами или давить корпусом на лапу, а также подкладывать под нее костыли, гайки, камни или другие предметы.

220. Трамвайные пути должны рихтоваться специальными устройствами и механизмами. В случае их отсутствия разрешается рихтовать остроконечными заточенными ломом. Для этого ломы необходимо заводить под подошву рельсов под углом не менее  $45^\circ$  на необходимую глубину.

Запрещается исправлять погнутые костыли на головке или подошве рельсов.

221. Во время крепления рельсов к шпалам костылями шпалы необходимо вывешивать

ломами или специальными устройствами.

Работники, вывешивающие шпалу, должны находиться с противоположной стороны рельса от работников, которые забивают костыли.

222. При наживлении костыля для забивки костыль необходимо держать строго вертикально. Первоначально костыль закрепляют легкими ударами, а затем забивают. При этом работник должен стоять над рельсом лицом вдоль трамвайных путей так, чтобы молоток был с противоположной стороны от работающих, вывешивающих шпалу.

Если костыли забивают несколько работников одновременно, то они должны находиться друг от друга на расстоянии не менее 4 м.

223. При постановке и снятии противоугонов работник должен располагаться так, чтобы исключить травмирование ног снимаемым противоугоном.

224. При зачистке заусенцев на деревянных шпалах декселем необходимо надежно удерживать инструмент в целях исключения травмирования ног при его случайном соскальзывании.

225. Для переноса и замены шпал должны применяться шпальные клещи.

226. Железобетонные шпалы должны укладываться с помощью подъемных механизмов (шпалоукладчиков) на предварительно выровненный и уплотненный балластный слой (балласт).

227. Используемые при подъеме рельсового пути домкраты необходимо устанавливать на ровную поверхность балласта или подкладывать под основание домкрата прочную деревянную или металлическую подложку. Лапка захвата домкрата должна заходить под рельс.

228. При использовании домкратов запрещается:

- 1) устанавливать домкраты под рельсами в шпальных ящиках с перекосом;
- 2) при подъеме рельсового пути домкратами подсовывать руки или ноги под поднятый рельс или рельсошпальную решетку;
- 3) движение трамваев по пути, на котором установлены домкраты.

229. Группы работников, подводящих шпалы, должны размещаться друг от друга на расстоянии не менее 3 шпальных ящиков.

При ручном подведении шпал работникам запрещается стоять друг против друга.

230. Сложные конструкции трамвайного пути (стрелки, крестовины, пересечения, предназначенные для перемещения трамвая с одного пути на другой) должны подниматься домкратами, количество которых обеспечивает свободный подъем. Подъем должен вестись одновременно всеми установленными домкратами, не перегружая отдельные домкраты.

Разрешается применение путевых подъемников вместе с домкратами.

231. Запрещается:

- 1) находиться на сложных конструкциях трамвайного пути, на шпалах и в шпальных ящиках при их подъеме;
- 2) садиться на рельсы, шпалы, внутри рельсовой колеи и на междупутье при выполнении работ и во время отдыха.

232. Рельсы и шпалы на путевую вагонетку необходимо укладывать в продольном направлении так, чтобы их концы были уравновешены.

Во время погрузки и разгрузки материалов и инструмента колеса путевой вагонетки необходимо подклинивать.

233. Работники, сопровождающие путевую вагонетку, должны идти позади нее, поддерживая груз.

Запрещается находиться на путевой вагонетке, впереди вагонетки, отставать от нее, пускать вагонетку под уклон, поправлять груз на ходу.