



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

**РАСПОРЯЖЕНИЕ**

« 14 » декабря 2016.

Москва

№ 2533р

**Об утверждении СТО РЖД 15.015-2016  
«Проходы служебные на объектах ОАО «РЖД».  
Технические требования, правила устройства и содержания»**

В целях установления единого подхода к проектированию и строительству служебных проходов по территориям железнодорожных станций и других структурных подразделений ОАО «РЖД»:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 января 2017 г. прилагаемый СТО РЖД 15.015-2016 «Проходы служебные на объектах ОАО «РЖД». Технические требования, правила устройства и содержания».

2. Начальникам департаментов и управлений, руководителям филиалов и других структурных подразделений ОАО «РЖД» обеспечить проектирование и строительство служебных проходов, а также приведение существующих служебных проходов в соответствие требованиям Стандарта, утверждённого настоящим распоряжением.

3. Признать утратившим силу с 1 января 2017 г. распоряжение ОАО «РЖД» от 24 декабря 2012 г. № 2667р «О вводе в действие «Технических требований к служебным проходам по территориям железнодорожных станций и других структурных подразделений ОАО «РЖД»».

Старший вице-президент  
ОАО «РЖД»



. В.А.Гапанович

Исп. Чаплыгин В.С., ЦБТ  
(499) 262-62-91



---

**Стандарт**  
**ОАО «РЖД»**

**СТО РЖД**  
**15.015-2016**

---

**Проходы служебные на объектах ОАО «РЖД».**  
**Технические требования, правила устройства и**  
**содержания.**

**Москва**  
**2016**

## Предисловие

1 РАЗРАБОТАН Федеральным государственным бюджетным образовательным учреждением высшего образования «Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II» (МИИТ)

2 ВНЕСЕН Департаментом охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ОАО «РЖД»

3 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Распоряжением ОАО «РЖД» от «14» 12 2016г. № 2533р

4 ВЗАМЕН «Технических требований к служебным проходам по территориям железнодорожных станций и других структурных подразделений ОАО «РЖД», утверждённых распоряжением от 24 декабря 2012 г. № 2667р

© ОАО «РЖД», 2016

*Воспроизведение и/или распространение настоящего стандарта, а также его применение сторонними организациями осуществляется в порядке, установленном ОАО «РЖД»*

## Содержание

1	Область применения	1
2	Нормативные ссылки	1
3	Термины, определения и сокращения	2
4	Общие положения	5
5	Порядок выбора маршрутов служебных проходов	7
6	Классификация служебных проходов по степени риска травмирования работников	11
7	Эргономические требования к служебным проходам	10
8	Техническое и информационное оснащение служебных проходов	15
9	Порядок согласования и утверждения маршрутов служебных проходов	19
10	Определение единого порядка корректировки и пересмотра маршрутов служебных проходов	21
11	Распределение ответственности за содержание служебных проходов	22
	Приложение А (обязательное) Пример оформления схемы маршрутов служебного прохода	25
	Приложение Б (справочное) Пример оформления акта разграничения ответственности за содержание маршрутов служебного прохода	26
	Приложение В (справочное) Акт определения границ зон ограниченной видимости на ж.д. путях станции	28
	Приложение Г (справочное) Балльная оценка опасности (Vi) характерных участков маршрута служебного прохода	30
	Приложение Д (справочное) Форма «Реестра участков маршрутов служебных проходов»	31
	Приложения Е, Ж (справочные) Формы «Плана по приведению маршрутов служебных проходов к требованиям стандарта	32
	Библиография	38

## **Стандарт ОАО «РЖД»**

---

### **«СТО РЖД «ПРОХОДЫ СЛУЖЕБНЫЕ НА ОБЪЕКТАХ ОАО «РЖД»».**

**Технические требования, правила устройства и содержания.**

---

**Дата введения – 2017–01–01**

#### **1 Область применения**

Настоящий стандарт устанавливает общий порядок разработки, правила обозначения, оснащения и контроля содержания маршрутов служебного прохода по территории железнодорожных станций и других структурных подразделений холдинга «РЖД».

Стандарт распространяется на все территориальные подразделения функциональных филиалов ОАО «РЖД», осуществляющих свою деятельность в границах железной дороги и на структурные подразделения железной дороги.

Применение настоящего стандарта дочерними и зависимыми обществами холдинга «РЖД», а также сторонними организациями оговаривается в договорах (соглашениях) с ОАО «РЖД».

Данный стандарт не распространяется на пешеходные переходы через железнодорожные пути, размещенные в одном уровне с верхом головки рельсов и пешеходные переходы других типов.

#### **2 Нормативные ссылки**

В настоящем стандарте использованы ссылки на следующие стандарты:  
ГОСТ Р 12.0.010-2009 ССБТ Система управления охраной труда.  
Определение опасностей и оценка рисков;

ГОСТ Р 12.4.026-2001 Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний;

СТО РЖД 15.011-2015 Система управления охраной труда в ОАО «РЖД». Организация обучения.

ГОСТ Р ЕН 547-1-2008 Безопасность машин. Размеры тела человека. Часть 1. Принципы определения размеров проемов, обеспечивающих полный доступ человека к машине;

ГОСТ Р ИСО 7250-1-2007 Базовые измерения человеческого тела в технологическом проектировании;

ГОСТ 8442 - 65 Знаки путевые и сигнальные железных дорог;

ГОСТ 9238-2013 Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений;

ГОСТ 32895 Электрификация и электроснабжение железных дорог. Термины и определения;

ГОСТ Р 52766-2007 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования;

ГОСТ Р 53431 Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения;

ГОСТ Р 53953 Электросвязь железнодорожная. Термины и определения;

ГОСТ Р 54984-2012 Освещение наружное объектов железнодорожного транспорта. Нормы и методы контроля;

ГОСТ Р 55056 Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения;

ГОСТ Р 55804-2013 Системы информирования о движении поездов и оповещения о приближении железнодорожного подвижного состава. Общие требования.

### **3 Термины, определения и сокращения**

3.1 В настоящем стандарте применены термины по ГОСТ Р 53431, ГОСТ Р 53953, ГОСТ Р 55056 и ГОСТ 32895, а также следующие термины с соответствующими определениями:

**3.1.1 железнодорожные пути общего пользования:** Железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа и

грузобагажа, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочной и маневровой работы, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции.

[Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ (в ред. от 13 июля 2015 г.) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» ст. 2]

### **3.1.2 железнодорожные пути необщего пользования:**

Железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд.

[Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ (в ред. от 13 июля 2015 г.) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» ст. 2]

### **3.1.3 железнодорожный подвижной состав:**

Локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонный подвижной состав, а также иной предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав.

[Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ (в ред. от 13 июля 2015 г.) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», ст. 2]

**3.1.4 габарит железнодорожного подвижного состава (габарит подвижного состава):** Поперечное перпендикулярное оси пути очертание, в котором, не выходя наружу, должен помещаться установленный на прямом горизонтальном пути (при наиболее неблагоприятном положении в колее и отсутствии боковых наклонов на рессорах и динамических колебаний) как в порожнем, так и в нагруженном состоянии железнодорожный подвижной состав, в том числе имеющий максимально нормируемые износы.

[ГОСТ 9238-2013, пункт 2.1]

**3.1.5 габарит приближения строений:** Предельное поперечное перпендикулярное оси железнодорожного пути очертание, внутрь которого помимо железнодорожного подвижного состава не должны попадать никакие части сооружений и устройств, а также лежащие около железнодорожного пути материалы, запасные части и оборудование, за исключением частей устройств, предназначенных для непосредственного взаимодействия с железнодорожным подвижным составом (контактные провода с деталями крепления, хоботы гидравлических колонок при наборе воды и другие), при условии, что положение этих устройств во внутригабаритном пространстве увязано с соответствующими частями железнодорожного подвижного состава

и что они не могут вызвать соприкосновения с другими элементами железнодорожного подвижного состава.

[ГОСТ 9238-2013, пункт 2.2]

**3.1.6 маршрут служебного прохода:** Маршрут движения работников холдинга «РЖД» по территории железнодорожной станции или структурного подразделения к служебным и вспомогательным помещениям и сооружениям, а также от места сбора к зданиям и помещениям, рабочим местам и от пассажирских платформ, других остановок транспорта к месту сбора.

**3.1.7 маршрут технологического прохода:** Маршрут движения работников холдинга «РЖД» в момент исполнения своих должностных обязанностей от маршрута служебного прохода к рабочим зонам для обслуживания оборудования и устройств, сооружений, подвижного состава.

**3.1.8 зона ограниченной видимости:** Участок пути или участок территории станции или структурного подразделения, на котором расстояние видимости от приближающегося поезда до мест пересечения на одном уровне маршрута служебного прохода с железнодорожными путями при установленной скорости движения составляет менее длины тормозного пути или где по условиям видимости не обеспечивается своевременное восприятие работником, следующим по маршруту служебного прохода, подвижного состава прибывающего на железнодорожные пути, смежные с маршрутом прохода.

**3.1.9 недостаточная видимость:** Видимость железнодорожного пути, сигналов и препятствий на пути в условиях тумана, дождя, снегопада, в сумеречное время суток из кабины управления подвижной единицей, не позволяющая объективно оценить ситуацию для незамедлительного принятия действенных мер по остановке поезда.

**3.1.10 инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования:** Технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование.

[Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», статья 2]

**3.1.11 настил служебного прохода:** Инженерное сооружение, пересекающее железнодорожные пути на одном уровне с верхом головок рельсов и предназначенное для перехода работников холдинга «РЖД».



**3.1.12 пешеходный переход через железнодорожные пути:** Специально оборудованное место, пересекающее железнодорожные пути, обозначенное знаками и предназначенное для перехода пешеходов.

**3.1.13 ширина служебного прохода:** Ширина рабочей зоны, в плоскости перпендикулярной оси пути, обеспечивающая безопасность работника при максимально-допустимых скоростях движения подвижного состава по смежным путям.

3.2 В настоящем стандарте применены следующие сокращения:

ДС – начальник железнодорожной станции;

ДСП – дежурный по железнодорожной станции;

ЗОВ – зона ограниченной видимости;

КМО – комиссионный месячный осмотр;

КСОТ-П – комплексная система оценки состояния охраны труда на производственном объекте;

МСП – маршрут или маршруты служебного прохода;

НБТ – служба охраны труда и промышленной безопасности железной дороги;

ОАО «РЖД» - Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»;

ПДС – парковая двухсторонняя связь;

ПТО – пункт технического обслуживания;

СЛД – сервисное локомотивное депо;

ССПС – специальный самоходный подвижной состав;

ТРПУ – производственные участки по обслуживанию и ремонту основных и дополнительных устройств безопасности, средств поездной и маневровой радиосвязи, установленных на локомотивах, моторвагонном и специальном самоходном подвижном составе;

ТЧприг – моторвагонное депо;

ТЧЭ – эксплуатационное локомотивное депо;

ФОИВ – федеральные органы исполнительной власти;

Функциональный филиал – центральные дирекции и иные функциональные филиалы центрального уровня;

ЦБТ – Департамент охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ОАО «РЖД»;

ЭЧ – дистанция электроснабжения.

## 4 Общие положения

4.1 На станциях и в структурных подразделениях должны быть разработаны и утверждены схемы МСП работников.

На схематическом плане станции МСП наносятся пунктирной утолщенной линией зеленого цвета.

4.2 Маршруты служебного прохода по территории станции являются едиными для работников всех хозяйств, а маршруты служебного прохода по путям необщего пользования и по территории структурного подразделения - для работников данного подразделения и других лиц, исполняющих производственные задания непосредственно в указанном подразделении.

Каждое структурное подразделение на основании схемы маршрута служебного прохода по территории станции разрабатывает маршрут прохода к рабочим зонам для обслуживания оборудования и устройств, сооружений и подвижного состава.

4.3 Схема МСП является обязательным приложением к инструкции по охране труда, программам вводного и первичного инструктажа на рабочем месте работников станций и структурных подразделений, территориально расположенных на данных станциях или выполняющих работы на данной станции по кругу своих обязанностей.

Со схемой МСП работник должен быть ознакомлен под подпись при проведении вводного или первичного инструктажей по охране труда, а так же при проведении внепланового инструктажа в случае изменения и пересмотра схемы МСП.

4.4 Локомотивные бригады и бригады ССПС, выполняющие работы на железнодорожных станциях (в пределах плеча обслуживания) и на предприятиях, имеющих железнодорожные пути вне границ железнодорожных станций, должны быть ознакомлены со схемами МСП по этим железнодорожным станциям, территориям и площадкам, в порядке, установленном СТО РЖД 15.011.

4.5 Ознакомление работников подрядных организаций, привлекаемых к работе на территориях структурных подразделений и территории станции, со схемой МСП проводится во время вводного и первичного инструктажа, а для сторонних лиц, привлекаемых для выполнения разовых работ - во время проведения целевого инструктажа.

Ответственность за проведение вводного инструктажа по охране труда для данной категории работников возлагается на руководителя структурного подразделения ОАО «РЖД», в которое направлены работники подрядных организаций.

Ответственность за проведение первичного, повторного, внепланового и целевого инструктажей по охране труда работникам подрядных и аутсорсинговых организаций возлагается на руководителя этих организаций.

## 5 Порядок выбора маршрутов служебных проходов

5.1. При выборе МСП приоритет должен отдаваться обеспечению безопасности работников, пользующихся служебными проходами.

5.2. На железнодорожных станциях МСП следует прокладывать вдоль оси путей в наиболее безопасных местах (по уширенным обочинам пути, посередине наиболее широкого междупутья, по возможности удаленных от главных путей станций). На территориях контейнерных площадок, грузовых дворов и других объектов - на безопасном удалении от движущихся машин и механизмов. Выбор маршрута служебного прохода должен соответствовать габаритам приближения строений по ГОСТ 9238-2013.

5.3 Запрещается прокладывать МСП по междупутью путей с организованным высокоскоростным движением поездов, в том числе вдоль стрелочной улицы, входящей в маршрут следования высокоскоростных поездов, а также по крышкам кабельных лотков и водоотводных лотков.

5.4 При выборе маршрута необходимо минимизировать:

число железнодорожных путей, пересекаемых работниками;

пересечение технологического проезда для автотранспорта или проезжей части автомобильной дороги;

число пересечений потенциально опасных зон работы машин и механизмов;

число пересекаемых участков территорий вблизи строящихся зданий (сооружений), складских зданий;

общую длину маршрутов движения основных потоков работников, пользующихся служебным проходом.

5.5 При выборе места пересечения служебным проходом железнодорожных путей должны быть обеспечены нормы видимости подвижного состава, приведенные в таблице 1. Указанные нормы видимости должны обеспечиваться с расстояния не менее 2,5 м от любого из рельсов пересекаемого железнодорожного пути.

Таблица 1 - Таблица норм видимости подвижного состава

Максимальная скорость движения поезда, установленная на подходах к переходу через ж.д. пути (км/ч)	141 – 160	121 – 140	81 – 120	41 – 80	26 – 40	25 и менее
Расстояние видимости не менее (м)	900	780	670	440	220	140

5.6 ЗОВ определяются комиссией в составе не менее трех человек: председателя – начальника станции, членов комиссии – дорожного мастера дистанции пути, представителя ближайшего эксплуатационного локомотивного (допускается привлекать представителя моторвагонного депо). Дополнительно в состав комиссии должен быть включен специалист по охране

труда станции или одного из структурных подразделений в границах станции (при отсутствии штатной должности специалиста по охране труда на станции).

Начальник ТЧЭ (или ТЧприг) после получения извещения от начальника железнодорожной станции о планируемой дате начала работы комиссии по определению ЗОВ обязан в течение трех рабочих дней направить уведомление о дате и времени выделения маневрового локомотива и представителя ТЧЭ (или ТЧприг).

5.7 Для оценки выполнения условий видимости, исходя из наихудших условий видимости (занятия соседних путей подвижным составом), маневровый локомотив должен отъезжать, от места пересечения железнодорожных путей маршрутом служебного прохода.

Локомотив отъезжает до тех пор, пока работник, стоящий перед пересекаемым путем (2,5 м от крайнего рельса), перестает его наблюдать. Полученное расстояние сравнивают с расстоянием, приведенным в таблице 1.

5.8 Результаты определения ЗОВ оформляются актом, который подписывают все члены комиссии. Рекомендуемая форма акта приведена в приложении В. Оригинал акта хранится у начальника станции, ЗОВ наносятся на схему маршрута служебного прохода и отражаются в прилагаемом описании.

5.9 При сравнении вариантов размещения МСП необходимо каждый из возможных разбить на отдельные участки ( $Li$ ) в соответствии с рекомендациями раздела 6 настоящего стандарта.

Наиболее предпочтительным является вариант с минимальной суммой баллов ( $Bi$ ) по маршруту:

$$B_{\text{opt}} = \min \left( \sum_{i=1}^n B_i \right), \quad (1)$$

где  $B_i$  – балльная оценка опасности при движении по  $i$ -му участку маршрута служебного прохода;

$n$  – количество участков на маршруте.

Балльная оценка опасности ( $Bi$ ) характерных участков маршрута служебного прохода приведена в приложении Г.

5.10 При равенстве вариантов в баллах приоритет должен отдаваться варианту, который будет признан предпочтительным комиссией, состав которой указан в п. 5.6 настоящего стандарта.

5.11 Запрещается прокладывать МСП через железнодорожные пути, на которых осуществляется длительная стоянка подвижного состава (более одного часа).

Настил МСП через железнодорожные пути разрешается располагать в стрелочной горловине при условии его размещения не ближе 5 м до стрелки/крестовины или сигнала ограничивающего железнодорожный путь.

5.12 При наличии на железнодорожной станции или структурном подразделении пешеходных мостов, тоннелей или оборудованных пешеходных

переходов через железнодорожные пути в одном уровне, МСП должны проходить по данным сооружениям и устройствам.

5.13 В местах пересечения с железнодорожными путями служебные проходы должны иметь твердые, ровные настилы на уровне головки рельсов. Настил размещают перпендикулярно оси пересекаемого пути с максимальным отклонением не более  $15^\circ$ . Допускают отклонение оси пешеходного перехода от перпендикуляра к оси пути за пределами колеи пути не более чем на  $35^\circ$ .

В качестве материала для настилов МСП могут использоваться старогодние железобетонные плиты, деревянные шпалы и доски толщиной от 50 мм, другие материалы, рекомендованные в качестве настилов пешеходных переходов через железнодорожные пути.

5.14 С наружной стороны колеи настил должен быть на одном уровне с верхом головок рельсов. Допускают понижение верха настила относительно верха головки рельсов не более 20 мм.

5.15 Внутри колеи настил должен быть выше головки рельсов в пределах 10-30 мм. Ширина желоба, образованного элементами настила пешеходного перехода и головкой рельса, устанавливается в пределах от 75 до 100 мм, а глубина - не менее 45 мм. Ширина настила является расчетной величиной, зависящей от технологических процессов (по аналогии с расчетом ширины пешеходного перехода) и должна составлять не менее 1,5 м.

Конкретные технические решения по устройству настила внутри колеи, междупутий и на обочине, в том числе на участках скоростного и высокоскоростного движения поездов, принимаются на основе Типовых проектных решений.

5.16 Для сопряжения горизонтальных участков служебного прохода через железнодорожные пути с перепадом высот более 40 мм следует руководствоваться требованиями, предъявляемыми к пешеходным переходам через железнодорожные пути.

5.17 На участках маршрутов служебных проходов, совпадающих с пешеходными переходами через железнодорожные пути, следует руководствоваться требованиями, предъявляемыми к пешеходным переходам через железнодорожные пути.

Если пересечение железнодорожных путей совпадает с движением автотранспорта, то оборудование места пересечения должно соответствовать требованиям, предъявляемым к пешеходным переходам, совмещенным с железнодорожным переездом в соответствии с Условиями эксплуатации железнодорожных переездов [1].

5.18 На участках служебных проходов по территориям контейнерных площадок, грузовых дворов и других аналогичных мест, где предусматривается движение автотранспорта, служебный проход должен размещаться сбоку от проезжей части на расстоянии не ближе 1 м от ограничительной линии проезжей части. Маршруты движения транспорта и людей должны быть изолированы и обозначены соответствующими знаками и разметкой.

5.19 Места пересечения проезжей части технологического проезда для автотранспорта или проезжей части автомобильной дороги со служебными проходами должны быть:

размещены в местах с рекомендуемой скоростью движения автотранспорта не более 20 км/ч;

обеспечены расстоянием видимости пешехода в обе стороны от места перехода не менее 50 м;

обозначены стандартной разметкой пешеходного перехода («Зебра») по ГОСТ Р 51256;

оборудованы искусственным освещением, обеспечивающим требуемые нормы освещенности на переходе, в пределах норм по ГОСТ Р 52766.

Ответственным структурным подразделением за нанесение разметки «Зебра» в местах пересечения МСП с проезжей частью автотранспорта является структурное подразделение – ответственное за содержание участка служебного прохода согласно акту разграничения зон ответственности.

5.20 При пересечении главных железнодорожных путей и путей с организованным высокоскоростным движением необходимо максимально использовать существующие сооружения для пересечения железнодорожных путей в разных уровнях (тоннели, мосты и др.).

## **6 Классификация служебных проходов по степени риска травмирования работников**

6.1 МСП состоит из специфичных участков, имеющих различные риски травмирования работников движущимся подвижным составом, автотранспортом и классифицируются следующим образом:

участок прохода вдоль железнодорожных путей по широким междупутьям и обочинам;

участок перехода через железнодорожные пути;

участок прохода к зданиям, сооружениям, объектам инфраструктуры железнодорожного транспорта вдали от железнодорожных путей (на расстоянии более 5 м от крайнего рельса);

участок пересечения и прохода вдоль автодорог и маршрутов проезда автотранспорта на территории станций».

## **7 Эргономические требования к служебным проходам**

7.1 Ширина междупутья должна обеспечивать соблюдение условий безопасности на всей длине служебного прохода при максимально

разрешенных скоростях движения подвижного состава по смежным путям.

7.2 Ширина междупутья при размещении на нем служебного прохода определяется по формуле:

для междупутий, не имеющих сооружений (рисунок 1)

$$S = M + \alpha_1 + \alpha_2 + \varepsilon_1 + \varepsilon_2 + B, \quad (2)$$

для междупутий, имеющих сооружения, при проходе с двух сторон рядом с сооружением (рисунок 2)

$$S = 2 (M + \alpha + \varepsilon + \varphi) + \mu + B, \quad (3)$$

для междупутий, имеющих сооружения, при разрешенном проходе только с одной стороны рядом с сооружением расстояние от оси пути до сооружения со стороны прохода (рисунок 3)

$$S = M + \alpha + \varepsilon + \varphi + B/2, \quad (4)$$

где  $M$  – ширина рабочей зоны;

$\alpha$  ( $\alpha_1$  и  $\alpha_2$ ) – зазоры безопасности защищающие работника от аэродинамического воздействия подвижного состава и от случайного отклонения в сторону от оси прохода (таблица 2);

$\varepsilon$  ( $\varepsilon_1$  и  $\varepsilon_2$ ) – максимальные боковые смещения подвижного состава возникающие в процессе движения;

$B$  – габарит подвижного состава;

$\mu$  – максимальная ширина сооружения (конструкции, оборудования) в плоскости перпендикулярном оси пути на высоте до 2000 мм от поверхности служебного прохода;

$\varphi$  – минимальное расстояние между работником и сооружением при пропуске подвижного состава – 350 мм.

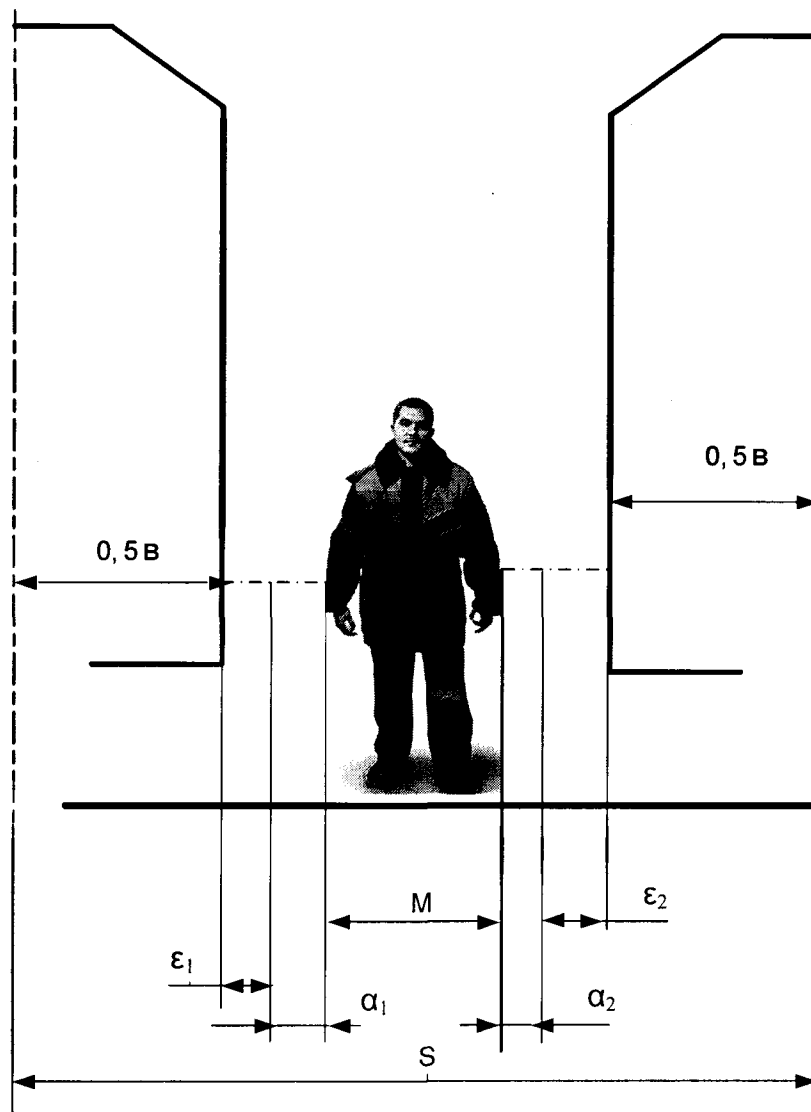


Рисунок 1 – Расчетная схема для междупутий, не имеющих сооружений

7.3 Для путей, по которым возможно движение с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности, ширина междупутья, определенная выше по п. 7.2 настоящего стандарта, должна увеличиваться на величину боковой негабаритности (на высоте от 1400 до 2000 мм), согласно Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 [2] при негабаритности:

- 4 - й степени – на 125 мм;
- 5 - й степени – на 205 мм;
- 6 - й степеней – на 365 мм.



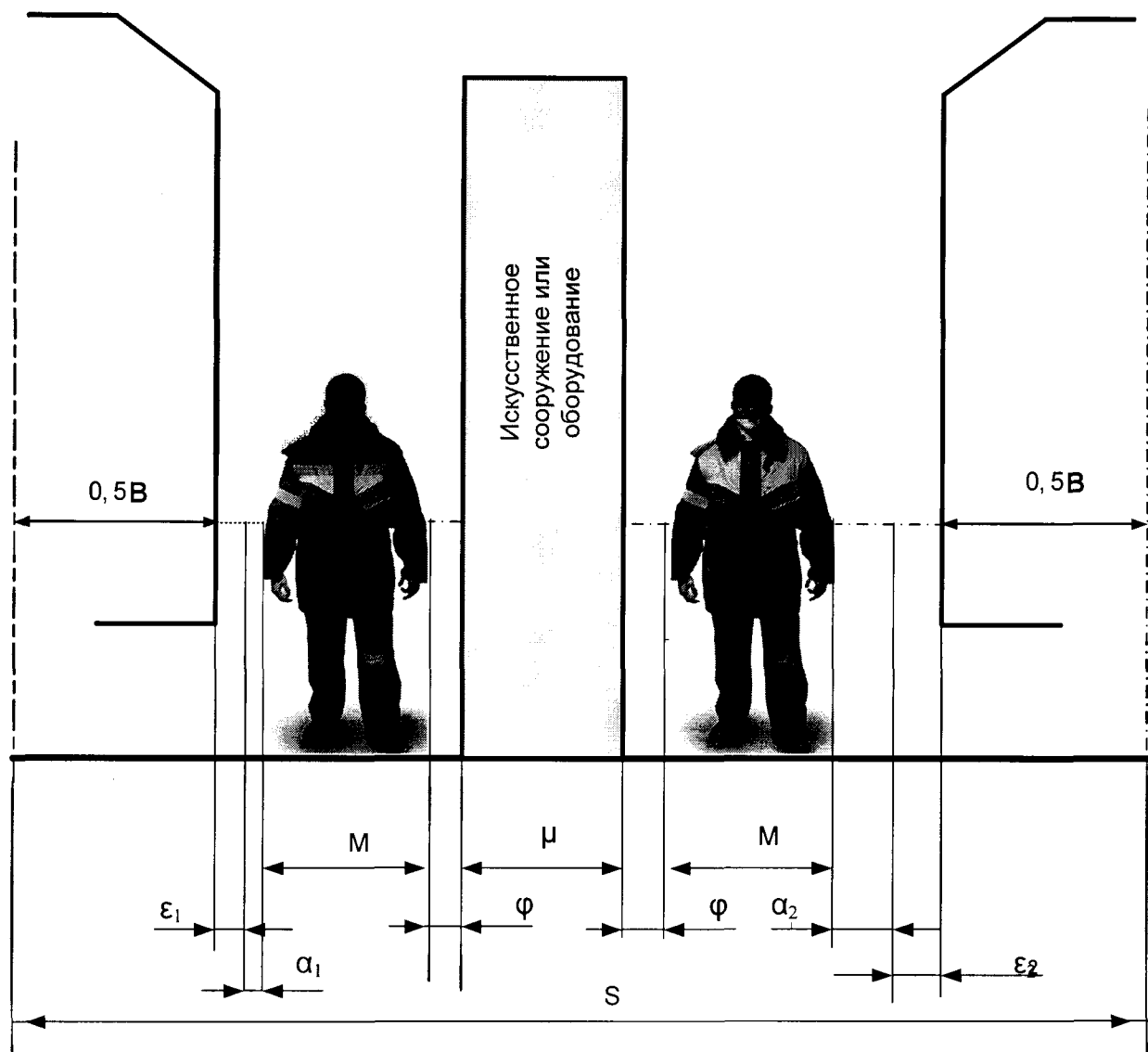


Рисунок 2 – Расчетная схема для междупутий, имеющих сооружения, при разрешенном проходе с двух сторон рядом с сооружением

7.4 Расчетная скорость движения состава с негабаритностью принимается до 15 км/ч.

Ширина рабочей зоны принимается равной:  $M = 847\text{мм}$  согласно ГОСТ Р ЕН 547-1- 2008.

Исходные данные для расчетов ширины междупутья устанавливаются по таблице 2.

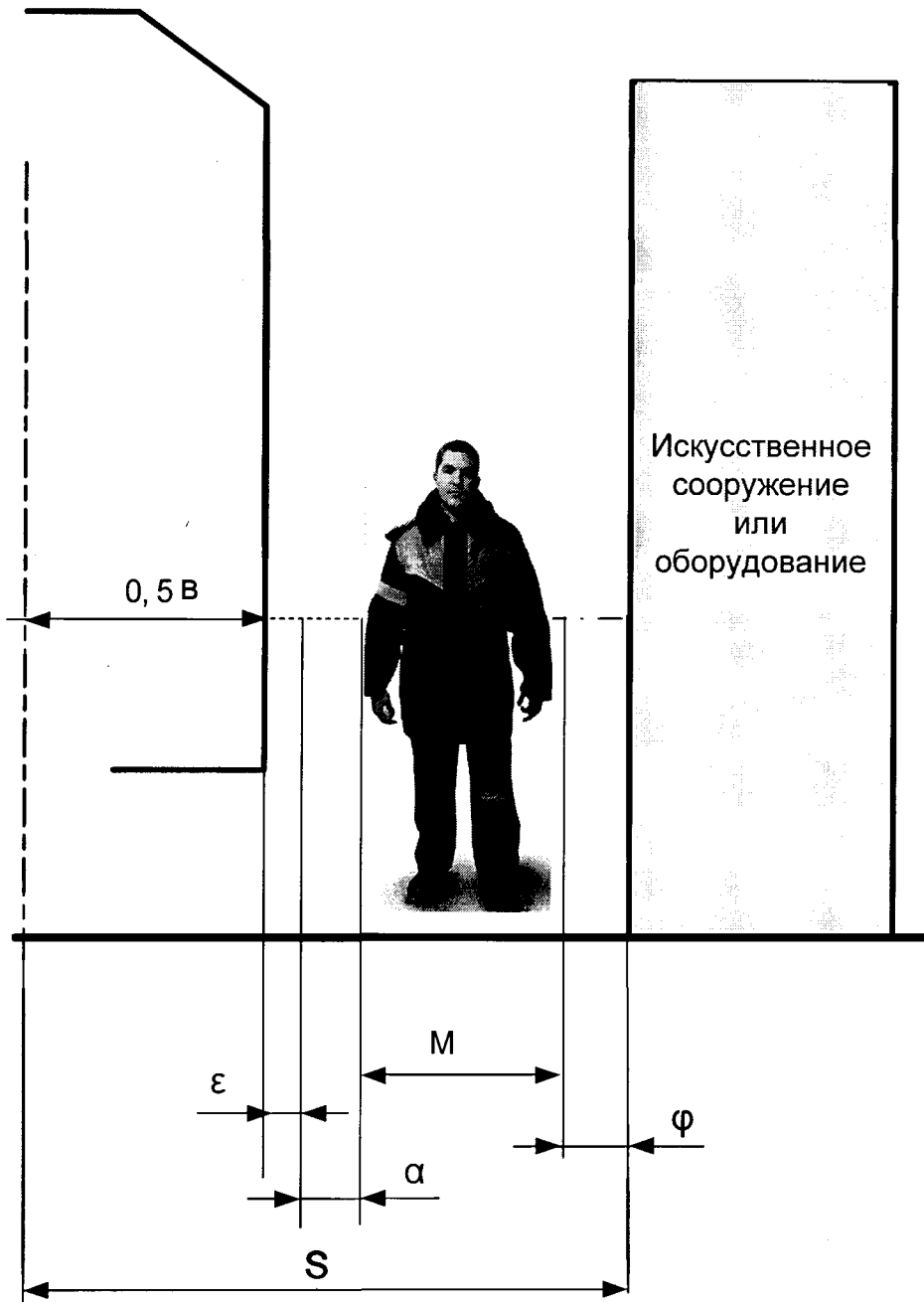


Рисунок 3 – Расчетная схема для междупутий, имеющих сооружения, при разрешенном проходе только с одной стороны

Таблица 2 – Зависимость зазоров безопасности и максимальных боковых смещений от скорости

Скорость подвижного состава по соседнему пути, в (км/ч)	До 40	40 – 60	60 -80	80 -100	100 - 140
Зазор безопасности $\alpha$ , (мм)	350	550	1200	1400	1500
Максимальные боковые смещения подвижного состава $\epsilon$ , (мм)	40	50	50	50	55

7.5 Направляющие ограждения должны обеспечивать ориентацию работников таким образом, чтобы приближающийся поезд был в поле зрения в течение времени, достаточного (не менее 6 с) для принятия решения о возможности перехода.

Служебные помещения, расположенные на расстоянии менее 3 м от оси пути (негабаритное место), должны иметь двери с выходом, направленным только вдоль пути. Около двери параллельно пути должен быть установлен барьер длиной не менее 3 м и высотой не менее 1 м.

Служебные помещения, находящиеся на расстоянии от 3 до 8 м от оси пути, имеющие выход прямо в сторону рельсовой колеи, должны иметь перед дверью барьер длиной не менее 5 м и высотой не менее 1 м.

Ограждения должны быть окрашены в сигнальные цвета с чередованием черных и желтых полос под углом 45°.

## 8 Техническое и информационное оснащение служебных проходов

8.1 МСП должны иметь следующее техническое и информационное оснащение:

- ровное твердое покрытие;
- искусственное освещение (в темное время суток);
- настил и типовые знаки «Переход через железнодорожные пути» в местах пересечения с железнодорожными путями;
- при необходимости оснащаться ПДС;
- типовые указатели «Служебный проход» по всему маршруту;
- ограждение в местах выхода из служебных помещений и технологических объектов;

знаки «Берегись автомобиля» в зонах движения автотранспорта;  
предупреждающие знаки «Пешеходный переход»;  
стандартную горизонтальную разметку «Зебра» при пересечении МСП с автомобильными дорогами.

Оснащение знаками безопасности должно выполняться в соответствии с ГОСТ Р 12.4.026, а дорожными знаками – по ГОСТ Р 52290.

8.2 МСП должны иметь: бетонное, асфальтовое, песчано-гравийное, дощатое, композитное, щебеночное покрытие шириной не менее 1 м, в местах пересечения ж.д. путей - настил. Для щебеночного покрытия МСП может использоваться щебень фракции от 20 до 40 мм, укладываемый слоем толщиной 100 – 130 мм.

Конкретные технические решения по устройству настила внутри колеи, междупутий и на обочине, в том числе на участках скоростного и высокоскоростного движения поездов, принимаются на основе Типовых проектных решений.

8.3 Допускается обустраивать МСП старогодними железобетонными и деревянными шпалами, досками толщиной от 50 мм. На МСП в качестве покрытия может также использоваться плитка, за исключением случаев, когда МСП проложены вдоль главных или приемо-отправочных железнодорожных путей.

8.4 Система освещения должна обеспечивать требования, установленные ГОСТ Р 54984.

8.5 При неблагоприятных погодных условиях и в темное время суток, работников, следующих по МСП, обеспечивают исправными сертифицированными носимыми ручными фонарями.

8.6 МСП на территории станции и структурного подразделения обозначаются комбинированным предписывающим знаком «Служебный проход» и указателями разрешенного направления движения для работников.

В ОАО «РЖД» используется знак безопасности комбинированного типа (состоящий из предписывающего знака - белый контур, идущего человека на фоне синего круга, и указательного знака - стрелка с надписью «Служебный проход»), размером 200х400 мм, выполненным с использованием световозвращающих материалов, в соответствии с ГОСТ Р 12.4.026. Рекомендуемая высота установки данного знака 1,5 – 3,0 м.

Дублирующие знаки на прямом участке маршрута служебного прохода должны размещаться на расстоянии не менее 150 метров и не более 300 м.

Знак «Служебный проход» должен выполняться с использованием светоотражающей краски – рисунок 4.



Рисунок 4 – Знак «Служебный проход», знак «Зона ограниченной видимости поезда»

В ЗОВ дополнительно под знаком «Служебный проход» размещается предупреждающий комбинированный знак «ЗОНА ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ Поезда» – рисунок 4.

Знак выполняется согласно ГОСТ Р 12.4.026 «Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная» и представляет собой комбинированный знак прямоугольной формы 200х400 мм (кайма черного цвета, фон – белого).

Комбинированный знак состоит:

из знака опасности, выполненного в виде равностороннего треугольника со стороной, (восклицательный знак и кайма черного цвета, фон – желтого);

из поясняющей надписи «ЗОНА ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ Поезда» (надпись черного цвета).

8.7 Расположение знаков в зоне железнодорожных путей должно исключать возможность их восприятия в качестве сигналов, относящихся к движению поездов и маневровой работе и не должно ухудшать видимость сигнальных приборов, указателей и знаков.

8.8 Установленные знаки не должны мешать движению людей, железнодорожного подвижного состава, автотранспорта, перемещению грузов и т.д.

8.9 Плоскость знака «Служебный проход» должна располагаться вдоль пути передвижения работника. Знаки могут размещаться на стенах, оградах, заборах и других вертикальных плоскостях, осветительных мачтах, на специальных стойках, на опорах контактной сети, за исключением опор контактной сети, на которых установлены знаки для граждан: «Берегись поезда» и «Ходить по железнодорожным путям ЗАПРЕЩЕНО». Специальные стойки для знаков должны быть установлены таким образом, чтобы не создавать дополнительное негабаритное место. Знаки, устанавливаемые на опорах контактной сети, не должны мешать работникам дистанции электроснабжения выполнять технологические операции по обслуживанию контактной сети.

8.10 Знаки «Служебный проход» должны устанавливаться в начале и конце каждого из участков маршрута служебного прохода, а также в местах изменения направления движения по служебному проходу. На прямых участках маршрута служебного прохода на расстоянии от 150 до 300 метров должны размещаться дублирующие знаки.

8.11 Контроль наличия и состояния знаков «Служебный проход» и состояние других обустройств маршрутов служебного прохода осуществляется при комиссионном месячном осмотре путей и устройств (КМО) в пределах железнодорожной станции, проверяется состояние МСП, знаков безопасности, настилов в местах пересечения МСП с железнодорожными путями. При выявлении несоответствий, начальник железнодорожной станции вносит несоответствия в «Автоматизированную систему ведения актов комиссионных месячных осмотров и контроля за устранением неисправностей» (АС КМО).

8.12 Для оповещения работников на территориях станции может быть использована система ПДС.

Для связи с дежурным по станции (маневровым диспетчером) или оператором ПТО осмотрщик-ремонтник (или другой работник железнодорожного транспорта) должен пользоваться переносной радиостанцией), при необходимости следует использовать переговорные колонки ПДС. Оператор ПТО, а при его отсутствии оператор при ДСП дублирует информацию, передаваемую ДСП о прибытии, отправлении поездов и маневровых передвижениях по станции.

8.13 Звуковые сигнализаторы оповещения должны обеспечивать превышение уровня звука, формируемого сигнала, над уровнем шума не менее 6 дБ для речевого информатора, не менее 10 дБ для тонального сигнала и звонка.

8.14 Системы оповещения и сигнализации, находящиеся в границах станций, должны иметь регулировку уровня звукового сигнала (день-ночь) для обеспечения Санитарных норм СН 2.2.4/2.1.8.562-96 [3] в прилегающих жилых

районах. Ответственным за регулировку уровня звукового сигнала (день-ночь) систем оповещения является дистанция сигнализации, централизации и блокировки в границах обслуживаемого участка.

8.15 Системы оповещения должны удовлетворять требованиям:

на участках движения вдоль путей уровень звукового сигнала ПДС должен обеспечивать надежное восприятие сигнала оповещения по всему участку МСП и не оказывать мешающих влияний на прилегающие территории в соответствии с требованиями Санитарных норм СН 2.2.4/2.1.8.562-96 [3]:

на участках маршрута служебного прохода речевой информатор должен предупреждать работников о проследовании поезда за 50 с;

при необходимости увеличение интервала времени сверх 50 с, с учетом местных условий, должно проводиться в соответствии с методикой расчета времени перехода на пешеходных переходах через железнодорожные пути.

8.16 При пересечении главных путей, на которых не выдерживаются нормы видимости, приведенные в таблице 1, в обязательном порядке необходимо предусматривать оснащение маршрутов служебного прохода системами оповещения о приближении поездов со световой и звуковой сигнализацией. При пересечении маршрута служебного прохода и главных железнодорожных путей с организованным скоростным и высокоскоростным движением вне зависимости от видимости маршруты служебных проходов оборудуются системами оповещения со световой и звуковой сигнализацией, искусственным освещением.

## **9 Порядок согласования и утверждения схем маршрутов служебных проходов**

9.1 МСП разрабатываются комиссионно. Распорядительный документ о создании комиссии и сроках ее работы готовит начальник станции. В состав комиссии входят представители всех структурных подразделений, чьи работники выполняют свои должностные обязанности в границах железнодорожной станции, а также специалист по охране труда станции или одного из структурных подразделений в границах станции (при отсутствии штатной единицы специалиста по охране труда на станции). Председателем комиссии назначается начальник железнодорожной станции. При разработке служебных проходов должны учитываться:

предложения всех подразделений находящихся на территории станции;

материалы информационной системы «Человек на пути»;

материалы расследования несчастных случаев (если имели место) на станции.

Схема МСП составляется подразделением дистанцией пути с учетом координат переходов, расположения стрелочных улиц (масштабной схемы) с приложением письменного описания координат.

Для внеклассных станций, станций 1 и 2 класса к разработке МСП при необходимости привлекаются специализированные проектные организации.

Образец схемы МСП приведен в приложении А настоящего стандарта.

При наличии разногласий руководитель структурного подразделения направляет мотивированный отказ в адрес начальника станции в течение 3-х рабочих дней.

Окончательный проект схемы МСП рассматривается на совещании под председательством начальника станции.

Схема МСП согласовывается со всеми членами комиссии указанной выше и утверждается председателем комиссии.

Схемы МСП для внеклассных станций, станций 1 и 2 класса, разработанные комиссией, направляются заместителю главного инженера по территориальному управлению для утверждения.

Спорные вопросы (при наличии) выносятся для рассмотрения на заседании под председательством заместителя главного инженера по территориальному управлению.

9.2 Разработка МСП в пределах территории конкретного структурного подразделения организуется начальником этого структурного подразделения.

9.3 Схемы МСП с приложениями (описание ЗОВ, акт и схема разграничения ответственности) хранятся у начальника станции.

9.4 Акт-схема разграничения зон ответственности разрабатывается одновременно со схемой МСП той же комиссией. Выбор зон ответственности за содержание МСП осуществляется комиссионно руководителями причастных структурных подразделений и утверждается тем же порядком, что и сама схема МСП.

Акты - схемы разграничения ответственности за состояние служебного прохода хранятся у начальника станции, как приложение к схеме МСП, и в структурных подразделениях, за которыми закреплены территории.

9.5 Заверенная начальником железнодорожной станции или руководителем структурного подразделения копия схемы МСП по железнодорожной станции должна быть размещена:

у дежурного по станции;

в кабинетах и уголках по охране труда, кабинетах и (или) классах технической учебы, в служебно-технических помещениях, предназначенных для проведения инструктажей, собраний, совещаний при планировании выполняемых работ;

на рабочих местах в помещениях или в зоне выхода из производственных помещений;

в пунктах обогрева работников, расположенных на станции;

в домах отдыха локомотивных бригад;



На железнодорожных станциях внеклассных, I, II классов на рабочих местах (за исключением рабочего места дежурного по станции), допускается размещать утвержденную начальником железнодорожной станции выкопировку из общей схемы, с указанием маршрута прохода для работников данного структурного подразделения.

9.6 На схематический план станции помимо МСП должны быть нанесены:

негабаритные места – прямоугольник со штриховкой желтого и черного цвета;

ЗОВ – обвод и штриховка красным цветом;

производственные здания – обвод черным цветом;

настилы для перехода через железнодорожные пути и трубопроводы – сплошной утолщенной линией синего цвета.

## **10 Определение единого порядка корректировки и пересмотра маршрутов служебных проходов**

10.1 МСП по территории станции, структурного подразделения выверяется ежегодно в плановом порядке, в срок до 1 января отчетного периода путем комиссионного обследования.

10.2 Выверка действующих МСП по станции проводится в том же порядке, что и масштабный план станции. В случае отсутствия изменений и дополнений после выверки маршрутов на схеме (ее обратной стороне) начальником станции или руководителем структурного подразделения делается запись (ежегодно), выверена, дата, должность, подпись, расшифровка.

При необходимости корректировки МСП и внесении изменений в схему МСП руководителем структурного подразделения в соответствии с актом (схемой) разграничения ответственности в течение 3 дней направляется соответствующее письмо начальнику станции (далее в порядке, описанном в п. 9.1).

Основанием для пересмотра МСП может служить:

реконструкция станции (укладка новых путей и стрелочных переводов);

строительство (реконструкция) зданий, сооружений и т.д., изменяющие условия прохода по существующим служебным проходам или требующие прокладки новых дополнительных маршрутов служебного прохода;

увеличение скорости движения поездов по путям станции;

анализ замечаний локомотивных бригад, осуществляющих основную поездную и маневровую работу, в пределах станции, а также бригад ССПС, предложений и замечаний руководителей и работников станций, структурных подразделений.

10.3 Дополнительным основанием для внеочередного пересмотра МСП могут служить:

материалы расследования несчастных случаев на данной или других станциях для предупреждения возможности возникновения несчастных случаев в аналогичных условиях;

изменение требований в отношении безопасности нахождения на железнодорожных путях в нормативных документах ОАО «РЖД»;

изменения в технологии работы причастного хозяйства.

10.4 За разработку предложений по корректировке МСП и внесение изменений в схему маршрута служебного прохода в пределах зоны ответственности структурного подразделения несет ответственность руководитель конкретного структурного подразделения.

10.5 Обследование и составление новой схемы МСП проводится не позднее 30 рабочих дней после завершения реконструкции (демонтажа путей, укладки новых путей и стрелочных переводов, строительства зданий и сооружений и т.д.). Изменения вносятся порядком, описанным в п. 9.1.

Оригинал схемы МСП хранится у начальника станции с указанием даты выверки.

После утверждения МСП руководитель структурного подразделения организует ознакомление причастных работников с измененной схемой, проведение внепланового инструктажа по охране труда.

10.6 Общий контроль за своевременностью выполнения работ по корректировке МСП по станции и внесению изменений в схему маршрута служебного прохода осуществляет начальник станции; маршрута служебного прохода по территории структурного подразделения – руководитель структурного подразделения.

## **11 Распределение ответственности за содержание служебных проходов**

11.1 Комиссией, указанной в п. 9.1. настоящего стандарта составляются акты и схемы разграничения зон ответственности по содержанию МСП. Оригиналы схем МСП и актов разграничения ответственности по содержанию МСП, актов определения ЗОВ, хранятся у начальника железнодорожной станции, а копии в структурных подразделениях, за которыми закреплены участки маршрута служебного прохода железнодорожной станции.

На основании акта разграничения ответственности, участки маршрута служебного прохода железнодорожной станции работников структурного подразделения, должны содержаться в чистоте и порядке, своевременно очищаться от мусора, травяного покрова, в зимний период - от наледи, снега и своевременно посыпаться песком (шлаком). В пределах станции (дороги)

составляется и ведётся «Реестр участков МСП». Форма «Реестра участков маршрутов служебных проходов», приведена в приложении Д.

Образец акта разграничения ответственности приведен в приложении Б настоящего стандарта.

11.2 Для хранения песка (шлака) устанавливаются ящики с закрывающимися крышками, обеспечивающими защиту от попадания влаги. Снаружи они должны быть окрашены чередующимися полосами черного и желтого цвета. Изготовление и установку ящика, а также его наполнение песком проводит структурное подразделение в соответствии с актом разграничения зон ответственности.

11.3 Все траншеи, канавы и трубопроводы, расположенные по маршруту служебного прохода, должны быть ограждены и оборудованы переходными мостками с перилами. На ограждения должна быть нанесена предупреждающая разметка из чередующихся красных и белых полос под углом 45°

Ответственность за обустройство переходных мостков несет структурное подразделение, в соответствии с балансовой принадлежностью сооружения, через которое он проложен.

11.4 Руководитель структурного подразделения, ответственный за содержание участка МСП и других сооружений и устройств согласно акту разграничения ответственности, планирует соответствующие работы, в соответствии с перечнем основных мероприятий по улучшению условий и охраны труда в ОАО «РЖД».

Примерная форма плана приведения маршрутов служебных проходов к требованиям настоящего стандарта приведена в приложениях Е, Ж.

Согласовывается сводный план руководителями причастных дирекций данных структурных подразделений и утверждается главным инженером железной дороги. В план включаются дополнительные мероприятия по содержанию маршрутов служебного прохода, в рамках выделенного финансирования структурного подразделения или Дирекции.

11.5 При формировании технического задания для проведения капитальных и средних ремонтов пути необходимо предусматривать затраты на восстановление и (или) устройство настилов по маршрутам служебных проходов через железнодорожные пути, а так же отсыпку щебнем мелкой фракции по междупутьям, где производится обработка поездов работниками ОАО «РЖД»

11.6. Запрещается загромождать служебные проходы материалами и конструкциями, препятствующими свободному перемещению работников по маршруту.

11.7. При проведении ежедневного (ежесменного), ежемесячного и ежеквартального контроля, результаты проверки состояния МСП отражают в бланке КСОТ-П. Выявленные в ходе проверки нарушения дополнительно вносятся в «ведомость несоответствий».

11.8. Ответственность за очистку МСП от снега (наледи), грязи и мусора на территории железнодорожной станции возлагается на ответственное структурное подразделение в соответствии с актом разграничения ответственности, либо на сторонние организации в соответствии с заключёнными договорами.

Ответственность за укладку, текущее содержание и ремонт покрытий по МСП, установку и содержание настилов через железнодорожные пути, перильного ограждения, указателей МСП, нанесение осевой разметки на асфальтовом покрытии (в зоне ж/д переезда) на территории железнодорожной станции возлагается на структурное подразделение в соответствии с балансовой принадлежностью.

Запрещается снятие настилов маршрутов служебного перехода через железнодорожные пути на зимний период. Порядок очистки настилов маршрута служебного прохода при работе снегоуборочной техники определяет руководитель дистанции пути, в границах участка обслуживания.

11.9 Укладка и содержание в исправном состоянии, ремонт и очистка от снега (наледи) маршрутов служебного прохода на территории структурного подразделения возлагается на руководителя этого структурного подразделения.

11.10. Ответственность за исправное содержание систем звуковой сигнализации (при наличии) возлагается на дистанции сигнализации, централизации и блокировки.

Ответственность за исправное содержание громкоговорящей парковой связи возлагается на региональные центры связи.

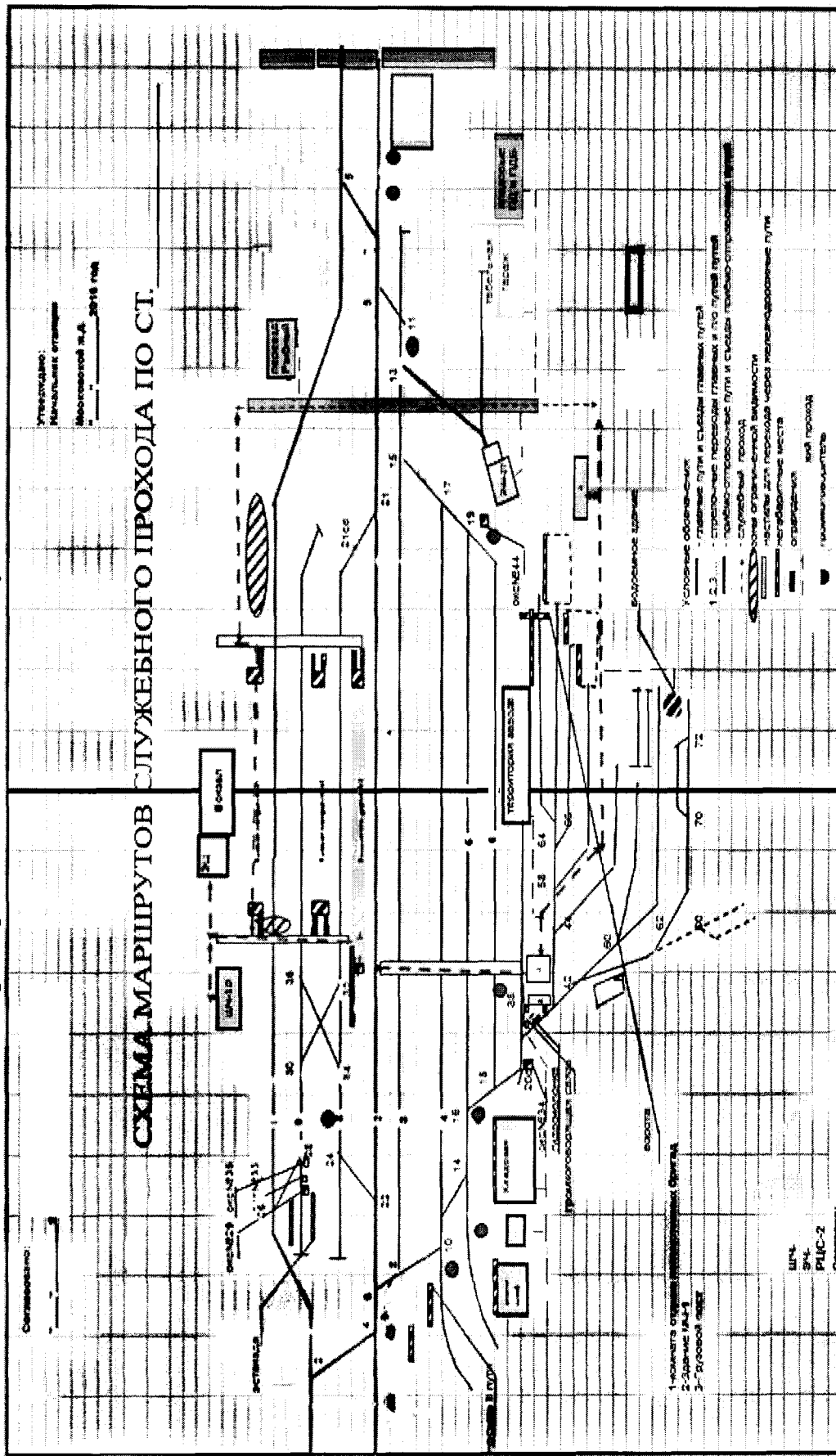
Ответственность за исправное содержание устройств освещения МСП на железнодорожных путях общего пользования возлагается на дистанции электроснабжения.

Ответственность за исправное содержание устройств освещения МСП, расположенных на территории структурного подразделения - на руководителя структурного подразделения.

11.11 При необходимости, по обращению руководителя структурного подразделения вопросы содержания МСП рассматриваются на совещаниях региональной комиссии ОАО «РЖД» по безопасности производственных процессов в установленном порядке.

Приложение А  
 (справочное)

Пример нанесения МСП на схему станции



## Приложение Б (справочное)

Пример оформления акта разграничения ответственности за содержание маршрутов служебного прохода

### АКТ

Разграничения ответственности за состояние служебного прохода на железнодорожной станции (указывается название станции)

от \_\_\_\_\_ 201 г.

Мы, нижеподписавшимися, в соответствии с требованиями «СТО РЖД «Проходы служебные на объектах ОАО «РЖД». Технические требования, правила устройства и содержания», утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от \_\_\_\_\_ 201 г. № р комиссионно произвели разграничение зон ответственности за состояние участков маршрута служебного прохода на станции (указывается название станции).

Настоящим актом устанавливается порядок содержания участков маршрута служебного прохода, в том числе очистка, от снега, наледи, посыпка песком, удаление растительности, текущий ремонт, замена знаков:

1. Ответственность за установку указателей маршрутов служебных проходов в пределах участка МСП возлагается на структурное подразделение ответственное за содержание участка МСП.
2. Ответственность за исправное содержание громкоговорящей парковой связи возлагается на -ХХ.
3. Ответственность за исправное содержание устройств освещения маршрута служебного прохода возлагается на - ХХ.
4. Бетонная дорожка от въездного КПП-2 до здания поста ЭЦ-1 (указывается ордината начала участка МСП и ордината конца участка МСП, длина ... м, ширина ...м). - ХХ.
5. Асфальтированная дорожка от поста ЭЦ-1 до здания НТО (указывается ордината начала участка МСП и ордината конца участка МСП, длина ... м, ширина .. м). - ХХ.
6. Территория возле ПТО (указывается ордината начала участка МСП и ордината конца участка МСП, длина ... м, ширина ...м).
7. Пешеходный деревянный настил от здания ПТО до пункта обогрева составителей поездов (указывается ордината начала участка МСП и ордината конца участка МСП, длина ... м, ширина ...м). -ХХ.
8. Шпальный настил от пункта обогрева составителей поездов до автомобильной дороги (указывается ордината начала участка МСП и ордината конца участка МСП, длина ... м, ширина ...м). - ХХ.

9. Автомобильная дорога, проходящая по междупутью 25-26 путей, до въездного КПП - I (указывается ордината начала участка МСП и ордината конца участка МСП, длина ... м, ширина .. м). - ХХ.
10. От въездного КПП-1 до здания поста ЭЦ-2 (указывается ордината начала участка МСП и ордината конца участка МСП, длина ... м, ширина ...м). - ХХ.
11. От здания поста ЭЦ - до территории цеха деповского ремонта (указывается ординаты начала участка МСП и ординаты конца участка МСП, длина ... м, ширина .. м). - ХХ.

Запрещается загромождать служебные проходы материалами верхнего строения пути, снежными отвалами, препятствующими использованию проходов по прямому назначению.

Информация о выявленных нарушениях в содержании маршрута служебного прохода направляется начальнику станции (указывается название станции) и в подразделение, ответственное за содержание данного участка маршрута служебного прохода.

Общий контроль за содержанием маршрута служебного прохода возлагается на начальника станции (указывается название станции).

**Председатель комиссии:** начальник станции (указывается название станции) ..... **И.И. Иванов**

**Члены комиссии:** ПЧ – ХХ .....  
ШЧ – ХХ .....  
РЦС – ХХ .....  
ЭЧК или ЭЧС – ХХ .....  
НГЧ – ХХ .....  
ЛВЧД – ХХ .....  
ТЧЭ - ХХ .....

## Приложение В (справочное)

Утверждаю:  
Заместитель главного  
инженера по  
территориальному  
управлению:

### А К Т определения границ зон ограниченной видимости на путях станции

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. в «\_\_\_» часов произведено определение границ зон ограниченной  
на путях станции \_\_\_\_\_

Установлено:

Видимость подвижного состава на путях станции удовлетворительная, за  
исключением участков: \_\_\_\_\_ (описание зон с указанием пикетов, светофоров,  
служебных зданий и сооружений по границам каждой из зон ограниченной  
видимости) \_\_\_\_\_

Председатель комиссии \_\_\_\_\_  
(подпись) (расшифровка подписи)

Члены комиссии:

Дорожный мастер ПЧ- \_\_\_\_\_  
(подпись) (расшифровка подписи)

Машинист депо ТЧ- \_\_\_\_\_  
(подпись) (расшифровка подписи)

Специалист по охране  
труда структурного  
подразделения - \_\_\_\_\_  
(подпись) (расшифровка подписи)

**СОГЛАСОВАНО:**

ДС \_\_\_\_\_

ШЧ \_\_\_\_\_

ТЧ \_\_\_\_\_

ПЧ \_\_\_\_\_



## Приложение Г (справочное)

### Балльная оценка опасности (Vi) характерных участков маршрута служебного прохода

	Железнодорожные пути								
	Главные пути			Боковые пути				Маневровые пути	Вытяжки и тупики
	Допустимая максимальная скорость движения по смежным железнодорожным путям или путям, пересекаемых маршрутом служебного прохода, км/ч								
	120 – 140	80 -120	60 - 80	80 - 120	60 - 80	До 60	До 40	До 25	До 15
Проход в междупутье (более 300 м)									
Ширина более 6 м	5	5	4	3	4	3	2	1	1
От 6 - 5 м	7	6	5	4	5	4	2	1	1
5 - 4,8 м	Не допускается	7	6	5	7	6	3	2	2
Проход по обочине при расстоянии от крайнего рельса до оси служебного прохода 2,5 – 3 м	Не допускается	10	9	8	8	6	5	1	1
Проход по обочине при расстоянии от крайнего рельса более 4 - 5 м	8	7	6	7	7	5	4	0	0
Проход по обочине при расстоянии от крайнего рельса более 5 м	2	1	1	1	1	1	1	0	0
Переход через пути при видимости более 900м	10	8	6	4	4	3	2	1	0
Переход через пути при видимости 800 - 400м	5 не допускается без дополнительной сигнализации	10	8	6	10	5	3	1	0
Переход через пути при видимости менее 400м	7 не допускается без дополнительной сигнализации	7 не допускается без дополнительно й сигнализации	9	10	9	6	3	2	1

**Приложение Д  
 (обязательное)**

**Форма «Реестра участков маршрутов служебных проходов»**

№ п/п	Станция (структурное подразделение)	Порядковый номер участка МСП (км/пк)	Координаты участка МСП (км/пк)*		Категория участка	Категория технологического прохода	Характеристика маршрута прохода		Предприятие (ответственное за содержание участка маршрута служебного прохода)	Выполнение работ участка МСП к требованиям стандарта в 20__ г. (св. случая планирования выполнения каких-либо работ на данном участке в текущем году ставится I)	Номер балансового учета участка МСП (при наличии)	
			Ордината начала участка МСП (км/пк)	Ордината конца участка МСП (км/пк)			длина, м	ширина, м				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
		1.1	129 км/пк 6	130 км/пк 3		1		700	1,5	Ростовская дистанция пути (ПЧ 1)	1	нет
	Балакирево	1.2	129 км/пк 6	131 км/пк 3		1		1900	1	Ростовская дистанция пути (ПЧ 1)	1	нет
		2.1									0	
		2.2										
		2.3										
		2.4										
		2.5										
		2.6										
ИТОГО МСП по (Н.ДИ) в т.ч. по структурным подразделениям		Сумма участков в составе МСП (равна сумме участков, отнесенных к категории служебный и отнесенных к технологически				Сумма участков отнесенных к МСП, отнесенных к служебный	Сумма участков отнесенных к категории технологический				Сумма участков по которым выполняются работы в текущем году	

Не заполняется

\*- если участок маршрута служебного прохода проходит перпендикулярно оси пути, то ордината начала и конца участка совпадает  
 \*\*- графа заполняется при необходимости внесения изменений



Мел/п	Наименование мероприятия	Дорога, дирекция структурное подразделение (ответственное за содержание участка МСП)	Единицы измерения	Наименование статьи (структурного подразделения) в прайс-листе	Координаты маршрута прохода (ки/пк)		8	9	Объем внедрения (ед.)												Объем финансирования (тыс. руб.)											
					Ордината начала участка МСП (км_пк)	Ордината конца участка МСП (км_пк)			1 кв.	2 кв.	3 кв.	4 кв.	1 кв.	2 кв.	3 кв.	4 кв.	Год в т.ч.	1 кв.	2 кв.	3 кв.	4 кв.											
																						план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29				
		ТЭ в т.ч.	шт.						план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт				
		ТЧЭ...	шт.																													
		ДНО в т.ч.	шт.																													
		ДРП в т.ч.	шт.																													
		ПМС-...	шт.																													
		ДМТО в т.ч.	шт.																													
		...	шт.																													
		ДЖВ в т.ч.	шт.																													
		вокзал...	шт.																													
		... в т.ч.	шт.																													
		ИТОГО по дорогам	шт.																													
		П в т.ч.	м.куб																													
		ПЧ-...	м.куб																													
		Ш в т.ч.	м.куб																													
		ШЧ-...	м.куб																													
		Э в т.ч.	м.куб																													
		ЭЧ-...	м.куб																													
		В в т.ч.	м.куб																													
		ВЧДэ-...	м.куб																													
		ДПМ в т.ч.	м.куб																													
		ПМС-...	м.куб																													
		ПРМ-...	м.куб																													
		ДИЦДМ	м.куб																													
		ИТОГО по ДИ	м.куб																													
		Д в т.ч.	м.куб																													
		ст...	м.куб																													





## Приложение Ж (обязательное)

### Форма 2 «Плана по приведению маршрутов служебных проходов к требованиям стандарта

УТВЕРЖДАЮ:  
 Главный инженер  
 (наименование филиала)  
 Ф.И.О. \_\_\_\_\_ 20 г.  
 «   »                      »

План \_\_\_\_\_ по приведению маршрутов служебных проходов к требованиям стандарта на \_\_\_\_\_ год

**(наименование филиала)**

№ п/п	Наименование мероприятия	Дорога, дирекция, хозяйство	Единицы измерения	Объем внедрения (ед.)												Объем финансирования (тыс. руб.)							
				Год в т.ч.		1 кв.		2 кв.		3 кв.		4 кв.		1 кв.		2 кв.		3 кв.		4 кв.			
				план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
	Разработка (пересмотр в случае внесения изменения в схему МСП) схем маршрутов служебных проходов	КЛНГ ОКТ МСК ...	шт. шт. шт. шт.																				
	Укладка (ремонт, замена) покрытия (песчано-гравийного, асфальтового, досчатого, плиточного и т.д.)	аналогично п. 1	м. куб																				
3.	Установка (ремонт, замена) настила через ж/д пути	аналогично п. 1	м.																				





№ п/п	МСП, громкоговорящей связи и парковой связи	Наименование мероприятия	Дорога, дирекция, хозяйство	Единицы измерения	Объем внедрения (ед.)												Объем финансирования (тыс. руб.)								
					1 кв.		2 кв.		3 кв.		4 кв.		1 кв.		2 кв.		3 кв.		4 кв.						
					план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт					
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
11.			Итого по филиалу в т.ч.																						
			Итого по КЛНГ																						
			Итого по ОКТ																						
			Итого по МСК																						
			Итого по ГОРЬК																						
			Итого по СЕВ																						
			Итого по СЕВ-КАВ																						
			Итого по Ю-ВОСТ																						
			Итого по ПРИВ																						
			Итого по КБШ																						
			Итого по СВЕРД																						
			Итого по Ю-УР																						
			Итого по ЗАП-СИБ																						
			Итого по КРАСН																						
			Итого по В-СИБ																						
			Итого по ЗАБ																						
			Итого по ДВОСТ																						

ИСП.

Ф.И.О.

Согласовано\*

\*руководителем филиала самостоятельно принимается решение о порядке согласования плана

## Библиография

- [1] Условия эксплуатации железнодорожных переездов. Утверждены приказом Минтранса России от 31 июля 2015 г. № 237
- [2] Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации. Утверждены приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286
- [3] Санитарные нормы СН 2.2.4/2.1.8.562-96      Шум на рабочих местах, в помещениях жилых, общественных зданий и на территории жилой застройки. Утверждены и введены в действие постановлением Госкомсанэпиднадзора России от 31 октября 1996 г. № 36.

**СТО РЖД 15.015-2016 «Проходы служебные на объектах ОАО «РЖД».  
Технические требования, правила устройства и содержания»**

ОКС 01.120

ОКП

Ключевые слова: стандарты ОАО «РЖД», проходы служебные, технические требования, правила устройства и содержания

---

Проректор по научной работе и  
инновациям МИИТ



  
А.М. Давыдов


Ведущий инженер  
УНИР МИИТ

  
И.А. Ступенькова

Руководитель разработки,  
зав. кафедрой «Управление безопасностью  
в техносфере» МИИТ

  
В.М. Пономарёв


Заместитель руководителя разработки,  
зам. зав. кафедрой «Управление безопасностью  
в техносфере» по научной работе  
МИИТ

  
С.А. Донцов

Исполнитель, доцент  
кафедры «Управление безопасностью  
в техносфере» МИИТ

  
А. В. Волков

Исполнитель, доцент  
кафедры «Управление безопасностью  
в техносфере» МИИТ

  
О. И. Грибков