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

РАСПОРЯЖЕНИЕ

«25» декабря 2014г. Москва № 3154р

Об утверждении Инструкции о порядке предоставления и использования «окон» для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах ОАО «РЖД»

В целях выполнения пункта 1.16 протокола заседания правления ОАО «РЖД» от 05.06.2014 № 15 об актуализации Инструкции о порядке предоставления и использования «окон» для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 29.11.2011г. №2560р:

1. Утвердить и ввести в действие прилагаемую Инструкцию о порядке предоставления и использования «окон» для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах ОАО «РЖД».

2. Начальникам дирекций, железных дорог, других филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» руководствоваться данной Инструкцией при планировании, предоставлении и использовании «окон» для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах.

3. Признать утратившей силу Инструкцию о порядке предоставления и использования «окон» для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах ОАО «РЖД», утвержденную распоряжением ОАО «РЖД» от 29.11.2011 № 2560р.

Первый вице-президент
ОАО «РЖД» В.Н.Морозов



gost.e-ecolog.ru

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением ОАО «РЖД»
от «25» 12. 2014 г. №3154р

ИНСТРУКЦИЯ О ПОРЯДКЕ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ «ОКОН» ДЛЯ РЕМОНТНЫХ И СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫХ РАБОТ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ ОАО «РЖД»

1. Общие положения

1.1. Принятые сокращения и обозначения

АЛСН - автоматическая локомотивная сигнализация;

АС АПВО - автоматизированная система анализа, планирования и выполнения «окон» на сети железных дорог;

ВСП - верхнее строение пути;

ГДП - нормативный график движения поездов;

Д - дирекция управления движением - структурное подразделение Центральной дирекции управления движением – филиала ОАО «РЖД»;

ДИ - дирекция инфраструктуры – структурное подразделение Центральной дирекции инфраструктуры - филиала ОАО «РЖД»;

ДИЦУСИ – Центр управления содержанием инфраструктуры дирекции инфраструктуры – структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры - филиала ОАО «РЖД»;

ДКРС - Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта - филиал ОАО «РЖД»;

ДКРЭ - Дирекция капитального ремонта и реконструкции объектов электрификации и электроснабжения железных дорог – филиал ОАО «РЖД»;

ДКСС – Дирекция по строительству сетей связи - филиал ОАО «РЖД»;

ДНЦ - диспетчер поездной;

ДНЧ - ревизор движения участка;

ДРП - дирекция по ремонту пути – структурное подразделение Центральной дирекции по ремонту пути – филиала ОАО «РЖД»;

ДС - начальник железнодорожной станции;

ДСП - дежурный по железнодорожной станции;

ДУ-58 - журнал диспетчерских распоряжений;

ДЦС - Центр организации работы железнодорожных станций - структурное подразделение дирекции управления движением - структурного подразделения Центральной дирекции управления движением – филиала ОАО «РЖД»;

ДЦУП – Диспетчерский центр управления перевозками дирекции управления движением – структурного подразделения Центральной дирекции управления движением – филиала ОАО «РЖД»;

ДПО - дирекция пассажирских обустройств – структурное подразделение Центральной дирекции пассажирских обустройств;

ЖАТ - технические средства железнодорожной автоматики и телемеханики;

ПТЭ - правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (утверждены приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286);

ИДП - приложение № 8 к ПТЭ инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации (утверждена приказом Минтранса России 04.06.2012 № 162);

ИСИ - приложение № 7 к ПТЭ инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации (утверждена приказом Минтранса России 04.06.2012 № 162);

Н - начальник железной дороги – филиала ОАО «РЖД»;

НЗ-1- первый заместитель начальника железной дороги – филиала ОАО «РЖД»;

НЗтер - заместитель начальника железной дороги (по территориальному управлению);

ОАО «РЖД» - открытое акционерное общество «Российские железные дороги».

П - Служба пути дирекции инфраструктуры – структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры - филиала ОАО «РЖД»;

ПМС - путевая машинная станция – структурное подразделение дирекции по ремонту пути – структурного подразделения Центральной дирекции по ремонту пути – филиала ОАО «РЖД»;

ППР - проект производства работ;

ПЧ - дистанция пути – структурное подразделение дирекции инфраструктуры – структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры - филиала ОАО «РЖД»;

РДЖВ – дирекция железнодорожных вокзалов – структурное подразделение Дирекции железнодорожных вокзалов – филиала ОАО «РЖД»;

РЦС - центр связи в составе дирекции связи - структурное подразделение Центральной станции связи - филиала ОАО «РЖД»;

СЦБ - сигнализация, централизация и блокировка;

Т - дирекция тяги – структурное подразделение Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД»;

Ш - Служба автоматики и телемеханики дирекции инфраструктуры - структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры - филиала ОАО «РЖД»;

ШЧ - дистанция сигнализации, централизации и блокировки – структурное подразделение дирекции инфраструктуры – структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры - филиала ОАО «РЖД»;

ЦД - Центральная дирекция управления движением – филиал ОАО «РЖД»;

ЦДИ - Центральная дирекция инфраструктуры – филиал ОАО «РЖД»;

ЦДРП - Центральная дирекция по ремонту пути – филиал ОАО «РЖД»;

ЦЛ - Департамент управления бизнес-блоком «Пассажирские перевозки»;

ЦУСИ – Центр управления содержанием инфраструктуры Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД»;

ЦУТР – Центр управления тяговыми ресурсами Управления движения Центральной дирекции управления движением – филиала ОАО «РЖД»;

Э - Служба электрификации и электроснабжения дирекции инфраструктуры – структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры - филиала ОАО «РЖД»;

ЭЧ - дистанция электроснабжения – структурное подразделение дирекции инфраструктуры – структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры - филиала ОАО «РЖД»;

1.2. Термины

Акт-допуск - документ, определяющий условия производства работ подрядчиком на территории (объекте) заказчика, констатирующий перечень согласованных организационных и технических мероприятий, обеспечивающих безопасность труда работников обеих сторон, являющийся письменным разрешением заказчика на производство работ подрядчиком и подписанный полномочными представителями обеих сторон.

Аварийное «окно» - «окно», предоставляемое вне зависимости от поездной обстановки по требованию руководителя работ в случаях отказов устройств инфраструктуры, представляющих угрозу безопасности движения.

Время начала «окна» - время передачи приказа ДНЦ о фактически состоявшемся закрытии перегона (пути).

Время окончания «окна» - время передачи приказа ДНЦ об открытии перегона (пути) для движения поездов.

При производстве работ в нормативные технологические «окна» и в «окна», не требующие по своему характеру закрытия перегона, временем начала и окончания «окна» считается, соответственно, время передачи ДНЦ устного разрешения или уведомления.

Длительное закрытие перегона (пути перегона) – «окно» продолжительностью 24 часа и более.

Наряд-допуск - задание на производство работы, оформленное на специальном бланке установленной формы и определяющее содержание, место работы, время ее начала и окончания, условия ее безопасного выполнения, необходимые меры безопасности, состав бригады и работников, ответственных за выполнение работы.

Неплановые «окна» - «окна» по ремонту, монтажу и реконструкции устройств, выполнению работ по текущему содержанию объектов инфраструктуры, заявки, на производство которых, были сформированы с нарушениями сроков, указанных в п.п.3.5 и 3.8. данной Инструкции.

Нормативное технологическое «окно» - регламентированный период времени, в течение которого прекращается движение поездов по перегону, отдельным путям перегона или железнодорожной станции для производства ремонтных и строительно-монтажных работ предусмотренное нормативным графиком движения поездов на участке железной дороги с периодичностью и в порядке, установленном владельцем инфраструктуры.

«Окно» – регламентированный период времени, в течение которого прекращается движение поездов по перегону, отдельным путям (части перегона разделенным путевым постом) перегона или станции для производства ремонтных и строительно - монтажных работ.

«Окно» запланированное - «окно», прошедшее процедуру согласования, рассмотрения и утверждения в АС АПВО и утвержденное приказом (телеграфным распоряжением) Н или НЗ-1.

«Окно» большой продолжительности – «окно», продолжительностью свыше 8 часов на двухпутных и многопутных участках и свыше 6 часов на однопутных участках, но не более 24 часов.

Отказ от «окна» – случай отказа от утвержденного «окна» исполнителем или заказчиком менее чем за 8 часов до его начала. Случаи отказов исполнителей или заказчиков работ от запланированных «окон» более чем за 8 часов до начала «окна», не вызвавшие непроизводительного использования локомотивов и локомотивных бригад, задержек в движении поездов не учитываются.

Отмена «окна» – случаи не предоставления запланированного «окна» по указанию уполномоченных руководителей ОАО «РЖД», Дирекций, РКЦУ ввиду форс-мажорных обстоятельств, сложной эксплуатационной обстановки,

аварий, сходов подвижного состава, опаздывающих пассажирских поездов и по другим причинам при нормальной работе технических средств и соблюдении технологических процессов.

Не предоставление «окон» запланированных «по согласованию с ДНЦ» в отменах не учитываются.

Передержка «окна» - окончание «окна» позже запланированного установленным порядком времени на 20 минут и более, а также менее 20 минут, если при этом были задержаны пассажирские или пригородные поезда.

Руководитель работ – ответственное лицо ОАО «РЖД», на которое возложено руководство ремонтными и строительно-монтажными работами на эксплуатируемых железнодорожных путях, сооружениях и устройствах инфраструктуры.

Совмещенное «окно» – «окно», в течение и в пределах которого выполняются совместные работы на объектах инфраструктуры несколькими различными предприятиями, комплексами машин. При этом работы могут быть технологически не связаны между собой.

Срыв «окна» – не состоявшееся запланированное «окно» по причине нарушения технологических процессов, сбоев или нарушений в выполнении ГДП и вариантных графиков движения поездов (далее по тексту – Вариантный график), допущенных различными предприятиями и организациями, в т.ч. ОАО «РЖД». Случаи срыва «окон» относятся на виновную службу или дирекцию в оперативном порядке и рассматриваются на совещаниях при НЗ-1.

Сторонняя организация - организация, выполняющая какие-либо работы на объекте инфраструктуры железной дороги и не являющаяся структурным подразделением или филиалом ОАО «РЖД», а также дочерним или зависимым от ОАО «РЖД» обществом.

Телеграмма – запрос – телеграфный запрос на предоставление «окна» либо длительного закрытия для производства ремонтных и строительно-монтажных работ на инфраструктуре.

Телеграмма-разрешение - телеграфное разрешение на предоставление «окна» либо длительного закрытия для производства ремонтных и строительно-монтажных работ на инфраструктуре.

Турная езда (прикрепленная езда) - обслуживание локомотива несколькими (двумя, тремя или четырьмя) постоянно закрепленными за ним локомотивными бригадами, следующими в специально выделенном классном (турном) вагоне.

1.3. Нормативные документы, область применения, общие положения

1.3.1. Настоящая Инструкция разработана на основании требований: Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286, с учетом изменений внесенных приказом Минтранса России от 04.06.2012 № 162 (далее - ПТЭ); Приложения № 7 к ПТЭ Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, утвержденной приказом Минтранса России от 02.04.2012 № 82, с учетом изменений внесенных приказом Минтранса России от 04.06.2012 № 162 (далее - ИСИ); Приложения № 8 к ПТЭ Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, утвержденной приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286, с учетом изменений внесенных приказом Минтранса России от 04.06.2012 № 162 (далее - ИДП); Регламента организации ремонтных работ в период длительно зарытых перегонов, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 07.04.2014 № 872р; Порядка расчета потребности в тяговых ресурсах при производстве капитального ремонта и текущего содержания объектов инфраструктуры, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 31.10.2014 № 2569р; распоряжения ОАО «РЖД» от 08.02.2013 № 311р «Об организации перехода на единую систему формирования и контроля исполнения показателей, выполняемых работ филиалов (дирекций) ОАО «РЖД» на основе соглашений и наряд-заказов»; распоряжения ОАО «РЖД» от 26.03.2013 № 731р «О проведении аттестации работников ОАО «РЖД», производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования»; Положения об обеспечении безопасной эксплуатации технических сооружений и устройств железных дорог при строительстве, реконструкции и (или) ремонте объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 30.08.2013 № 1932р; Методики расчета эффективности технологических процессов по капитальному ремонту и модернизации (реконструкции) пути в окна продолжительностью 8-12 часов и на закрытых перегонах, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 30.11.2013 № 2718р; Технологии организации работы локомотивов в хозяйственном движении при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте и текущем содержании объектов инфраструктуры», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 04.12.2013 № 2671р; Положения о системе ведения путевого хозяйства ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 02.05.2012 № 857р; Порядка переключения разъединителей контактной сети, линии автоблокировки и продольного технологического электроснабжения персоналом структурных подразделений ОАО «РЖД»,

утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 27.05.2011 №1158р; Технических условий на работы по ремонту и планово-предупредительной выправке пути от 30.09.2003 № ЦПТ-53; Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 29.12.2012 № 2790р в редакции распоряжения ОАО «РЖД» от 10.06.2014 № 1491р; Правил безопасности при эксплуатации контактной сети и устройств электроснабжения, автоблокировки железных дорог ОАО «РЖД», утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 16.12.2010 № 103; Инструкции по обеспечению электробезопасности и временному заземлению устройств электроснабжения при работах специального подвижного состава на электрифицированных железных дорогах, утвержденной МПС РФ 16.06.2003 № ЦЭ-941; Инструкции о порядке восстановления поврежденных устройств электроснабжения на железных дорогах, утвержденной МПС РФ 27.12.2001 № ЦЭ-871.

1.3.2. Настоящая Инструкция устанавливает порядок планирования и предоставления «окон» для производства ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах – филиалах ОАО «РЖД» (далее по тексту – железных дорогах), выполняемых как силами структурных подразделений и дочерних обществ ОАО «РЖД», так и сторонних организаций.

Применение настоящей инструкции дочерними обществами ОАО «РЖД», а также другими сторонними организациями оговаривается в договорах (соглашениях) с ОАО «РЖД».

1.3.3. На железных дорогах на основании настоящей Инструкции разрабатываются и утверждаются дорожные инструкции, определяющие порядок рассмотрения заявок и оформления разрешений на предоставление «окон» с учетом местных условий.

1.3.4. К работам, для выполнения которых требуется предоставление «окон», относятся: реконструкция (модернизация) железнодорожного пути, капитальный и средний ремонты пути, смена рельсов, в том числе сплошная, укладка плетей бесстыкового пути, смена стрелочных переводов, в том числе замена металлических частей стрелочных переводов или сплошная замена брусьев, сварка рельсовых стыков, выгрузка рельсов и рельсовых плетей, уборка материалов ВСП, работа снегоуборочной техники, ремонт мостов и тоннелей, лечение земляного полотна, планово-предупредительная выправка пути, ремонт водоотводных сооружений, ремонт и текущее содержание пути, контактной сети, линий связи, устройств СЦБ, механизированных и автоматизированных горок, реконструкция существующих и строительство новых сооружений, в том числе ремонт пассажирских платформ, электрификация железных дорог, строительство линий связи, устройств СЦБ и

других обустройств железнодорожного транспорта, проведение восстановительных работ и устранение повреждений устройств пути, контактной сети, линий связи, электроснабжения, СЦБ.

Выполнение работ предусматривается специализированными подразделениями ОАО «РЖД» и сторонними подрядными организациями, имеющими допуск к выполнению соответствующих работ.

В случаях отказов устройств инфраструктуры, представляющих угрозу безопасности движения, запрашиваются аварийные «окна», которые предоставляются вне зависимости от поездной обстановки, при уведомлении ответственного работника соответствующей службы о закрытии объекта инфраструктуры для движения.

1.3.5. Работы по реконструкции (модернизации) железнодорожного пути, ремонту пути и стрелочных переводов выполняются в несколько этапов, последовательность которых определяется утвержденными ОАО «РЖД» техническими заданиями.

1.3.6. Работы по очистке, углублению и расширению кюветов, нарезка новых кюветов, уборка засорителей, лишнего грунта и балласта механизированным способом с применением машин СЗП-600, МНК-1, КТМ и других машин с погрузкой в железнодорожный состав или уборкой в отвал проводятся, как правило, в «окно», предоставляемое для выполнения основных работ.

«Окна», предоставляемые для работы машин глубокой очистки щебня должны максимально совмещаться с «окнами», предоставляемыми для работ по укладке путевой решетки, укладке и сварке плетей бесстыкового пути.

1.3.7. При производстве работ по ремонту пути с применением машин по глубокой очистке щебня, с заменой балластного слоя или понижением отметки головки рельса, а также при реконструкции (модернизации) и ремонте контактной сети, линий связи, допускается закрытие одного пути перегона на длительный период (сутки и более). При производстве работ по реконструкции (модернизации) железнодорожного пути, ремонту пути, контактной сети, линий связи, допускается закрытие одного пути перегона на длительный период (сутки и более) при соответствующем технико-экономическом обосновании.

Закрытие перегона для производства работ на срок более суток до двух суток, вызывающее необходимость пропуска грузовых поездов в обход по другим участкам инфраструктуры, производится только по решению ОАО «РЖД», более двух суток - по решению ОАО «РЖД» с уведомлением федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, уполномоченного на оказание государственных услуг.

1.3.8. Все работы, требующие предоставления перерывов движения меньшей продолжительности, чем выделенное «окно» на установленном перегоне, должны выполняться в одно совмещенное по направлению и времени «окно» (в «створе»).

При планировании работ в совмещенные «окна» хозяйств Э (со снятием напряжения) и П, предусматривается выделение локомотивов из тепловозного парка.

1.3.9. В ГДП предусматриваются технологические «окна» для выполнения работ по текущему содержанию железнодорожного пути, искусственных сооружений, контактной сети, устройств СЦБ, технологической электросвязи, в соответствии с п.40 ПТЭ.

Технологические «окна» для текущего содержания устройств инфраструктуры предоставляются, как правило, в светлое время суток. Порядок согласования и предоставления технологических «окон», предусмотренных ГДП, устанавливается Н.

На участках, где «окна» в ГДП предусматриваются в темное время суток, руководитель работ обязан обеспечить освещение места работ. Перечень работ, которые могут выполняться в темное время суток, устанавливается приказом владельца инфраструктуры перед началом планирования ремонтных работ.

1.3.10. Для управления ремонтными работами на перегонах и станциях должна применяться ремонтно-оперативная радиосвязь, предназначенная для обеспечения двусторонней связи внутри ремонтных подразделений с руководителем работ, руководителя работ с машинистами локомотивов хозяйственных поездов, машинистами специального самоходного подвижного состава, участвующими в ремонтных работах, и дежурным аппаратом соответствующих подразделений (служб).

Перечень участков, оборудуемых этой радиосвязью, определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. (Приложение № 2 Пункт 4 ПТЭ).

1.3.11. При подготовке к проведению «окон» предусматривается шурфовка и вынос кабельных трасс устройств СЦБ, связи и электроснабжения за фронт производства работ. Запрещается складирование горючих материалов ВСП в зоне прохождения трасс волоконно-оптических кабелей и воздушных линий связи, кабелей систем ЖАТ, связи и электроснабжения.

1.3.12. В исключительных случаях, исходя из эксплуатационной обстановки, допускается изменение времени начала «окна» на более позднее, но не более чем на 1 час без изменения общей продолжительности «окна», по согласованию с руководителем работ по распоряжению ДНЦ, а более чем на 1 час по распоряжению ДЦУП, регистрируемому в книге приказов ДЦУП.

Об изменении времени предоставления «окна» ДНЦ не позднее, чем за 1 час до планового времени начала «окна», должен предупредить ДИЦУСИ. Диспетчеры ДИЦУСИ должны немедленно проинформировать причастные подразделения функциональных филиалов об изменении времени начала «окна».

1.3.13. Порядок получения подразделениями ОАО «РЖД», на которые возложены функции заказчика и подрядными строительными организациями разрешающих документов на производство работ в зоне действия технических сооружений и устройств железных дорог, а также порядок обеспечения контроля за их производством определены «Положением об обеспечении безопасной эксплуатации технических сооружений и устройств железных дорог при строительстве, реконструкции и (или) ремонте объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 30.08.2013 № 1932р.

Разрешающими документами на производство работ являются разрешение на строительство (реконструкцию) объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», акт-допуск на строительство, реконструкцию объектов инфраструктуры ОАО «РЖД» и наряд-допуск на производство работ в зоне действия технических сооружений и устройств инфраструктуры.

2. Планирование ремонтных и строительно-монтажных работ

2.1. Годовое планирование ремонтных и строительно-монтажных работ

2.1.1. Планирование объемов ремонтных и строительно-монтажных работ на предстоящий год, производится исходя из фактического состояния инфраструктуры по критериям назначения того или иного вида ремонта, определяемым по результатам комиссионных осмотров и проверок диагностическими средствами параметров устройства и содержания объектов инфраструктуры, а также на основе паспортных данных о классе, конструкции верхнего строения, плане и профиле пути, наработанном тоннаже и др.

Планирование параметров бюджетов филиалов ОАО «РЖД» и их структурных подразделений осуществляется в соответствии с Регламентом формирования и контроля исполнения консолидированных бюджетов Холдинга, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 2 декабря 2013 года №2684р.

Разработанный план на предстоящий год, в соответствии с Техническими условиями на работы по ремонту и планово-предупредительной выправке пути от 30 сентября 2003 года №ЦПТ-53, с обоснованием потребностей во всех видах ремонта, направляется ПЧ, ШЧ, ЭЧ в ДИ не позднее апреля года,

предшествующего году ремонта. ДИ после корректировки титула на производство работ защищают его в ЦДИ.

2.1.2. ЦДИ в срок до 1 июня года, предшествующего планируемому, формирует и направляет в ДИ предварительно сформированные титульные участки ремонта для разработки проектной документации и календарных планов их выполнения, возможности обеспечения рабочей силой и материалами конкретных ремонтных и строительно-монтажных организаций, а также наличия своей техники и техники строительных организаций.

2.1.3. ДИ, ДРП, ДКРЭ, ДКРС, ДКСС, ДПО, РДЖВ в срок до 15 июня года, предшествующего планируемому, направляют в Д перспективные адресные планы реконструкции (модернизации), капитального ремонта объектов инфраструктуры и других видов работ, требующих предоставления «окон» на следующий год.

После рассмотрения планов причастными подразделениями совместно с Д формируются:

а) На основании выполненных расчетов наличной и требуемой пропускной способности на период проведения работ, мероприятия по снятию инфраструктурных ограничений, которыми определяются:

- места установки временных путевых постов;
- перегоны, которые необходимо оборудовать двухсторонней блокировкой;
- станции, на которых необходима укладка временных стрелочных переводов, в том числе диспетчерских съездов;
- необходимость частичной модернизации устройств СЦБ и связи;
- переезды (на 2-х путных линиях), которые необходимо оборудовать устройствами 2-х стороннего извещения о приближении поезда;
- другие мероприятия, в т.ч. предусмотренные «Регламентом организации ремонтных работ в период длительно зарытых перегонов», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 07.04.2014 № 872р;

б) Календарный план – график проведения ремонтных и строительно-монтажных работ, включающий в себя:

- организацию – исполнителя работ;
- объемы и место выполнения работ по всем видам ремонта пути и объектов инфраструктуры;
- продолжительность и количество «окон» на весь годовой объем работ;
- сроки начала и окончания ремонтных и строительно-монтажных работ на участках;
- технологию выполнения ремонтных и строительно-монтажных работ, порядок обслуживания хозяйственных поездов;
- необходимое количество локомотивов для обеспечения работы

звеносборочных баз, путевых машин и хозяйственных поездов, продолжительность и режим их работы;

- размеры движения поездов по стыковым пунктам железных дорог в дни предоставления «окон»;

- скорость движения поездов после производства работ в «окно»;

- расчетный срок установления нормативной скорости движения поездов на отремонтированном участке.

До 1 июля года, предшествующего планируемому, на междорожных стыковых совещаниях рассматриваются проекты календарных план – графиков в целях совмещения периодов предоставления «окон» между железными дорогами, определения этапности проведения ремонтных работ, необходимости отклонения вагонопотока с оформлением протокольного решения.

Не позднее 10 июля года, предшествующего планируемому, ДИ направляют причастным службам и дирекциям утвержденные НЗ-1 мероприятия по увеличению пропускной способности на период проведения ремонтных работ и календарный план – график производства ремонтных и строительно – монтажных работ.

2.1.4. С 15 июля года, предшествующего планируемому, проводится рассмотрение утвержденных календарных план-графиков ремонтных и строительно-монтажных работ в Центральных дирекциях, вносятся корректировки, необходимые для обеспечения максимальной пропускной способности и оптимального проведения ремонтных работ.

2.1.5. ДИ, Д, ДРП, ДКРЭ, ДКРС, ДКСС, ДПО, РДЖВ и причастные предприятия вводят рассмотренные и утвержденные в ОАО «РЖД» план – графики ремонтных и строительно – монтажных работ в АС АПВО, в срок до 1 октября года, предшествующего планируемому.

2.1.6. На основании введенных в АС АПВО годовых план - графиков ремонтных и строительно-монтажных работ на инфраструктуре по каждой железной дороге, ЦД совместно с ЦДИ и ЦДРП, разрабатывает годовой директивный план-график производства ремонтных и строительно – монтажных работ на сети железных дорог ОАО «РЖД» и в срок до 25 ноября года, предшествующего планируемому, направляют его на согласование с Департаментами и Дирекциями ОАО «РЖД».

2.1.7. В срок до 14 декабря года, предшествующего планируемому, годовой директивный план-график производства ремонтных и строительно – монтажных работ на сети железных дорог ОАО «РЖД» предоставляется на утверждение курирующему первому вице-президенту ОАО «РЖД».

2.1.8. При расчете оптимальной продолжительности «окон» должно предусматриваться обеспечение выработки не ниже расчетной, снижение расходов на выполнение работ и затрат, связанных с задержками поездов на

весь период проведения работ.

Оптимальная технология проведения работ определяется согласно «Методики расчета эффективности технологических процессов по капитальному ремонту и модернизации (реконструкции) пути в «окна» продолжительностью 8-12 часов и на закрытых перегонах», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 30.11.2013 № 2718р.

Ремонтные и строительно- монтажные работы не должны планироваться одновременно на двух и более параллельных ходах, а также на нескольких подходах к железнодорожным узлам.

При планировании работ на соседних участках одного направления, «окна» должны быть расположены «в створе», обеспечивающем минимальный «съем» поездов.

Нормативы годовой потребности в окнах для технического обслуживания и текущего ремонта устройств контактной сети указаны в Приложении А.

2.2. Месячное планирование работ по ремонту и текущему содержанию инфраструктуры.

2.2.1. Оперативные штабы железных дорог, на основании годового директивного план-графика и уточненных потребностей региональных дирекций, в срок до 25 числа разрабатывают план-график работы на предстоящий месяц с учетом сложившейся эксплуатационной обстановки и вносят его в АС АПВО МП.

2.2.3. При месячном планировании в оперативных штабах уточняется возможность обеспечения принятой технологии производства работ, готовность к работе и достаточность машин, механизмов и рабочей силы, своевременность погрузки и доставки к месту работ хоппер-дозаторных вертушек, выполнение мероприятий по подготовке к «окнам», обеспечение работ локомотивами.

2.2.4. Для анализа исполнения плана ремонтных и строительно – монтажных работ за месяц используется блок анализа АС АПВО МП.

2.3. Формирование наряд-заказов

2.3.1. Взаимодействие подразделений железных дорог при формировании и исполнении наряд-заказов по предоставлению «окон» для производства текущего содержания и ремонта объектов железнодорожной инфраструктуры осуществляется в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» «Об организации перехода на единую систему формирования и контроля исполнения показателей, выполняемых работ филиалов (дирекций) ОАО «РЖД» на основе

соглашений и наряд-заказов» от 8.02.2013 № 311р.

2.3.2. Подтверждением актуальности наряд-заказа заключаемого между ЦДИ и ЦД является соответствие потребности в «окнах» количеству «окон», запланированных в АС АПВО МП.

3. Организация ремонтных и строительно-монтажных работ и подачи заявок на предоставление «окон»

3.1. При подготовке к проведению «окон», перед выдачей подрядчику акта-допуска, в ДИ назначается рассмотрение ППР, разработанного подрядчиком, согласованного ПЧ, ШЧ, ЭЧ, РЦС, ДС и другими подразделениями, имеющими коммуникации и технические средства в зоне производства работ и утвержденного НЗтер.

3.2. Все виды ремонтных и строительно-монтажных работ должны выполняться в соответствии с утвержденным годовым план-графиком производства работ, разработанными и согласованными установленным порядком ППР, типовыми и рабочими технологическими процессами, технологическими картами.

3.3. На период производства ремонтных и строительно-монтажных работ в управлениях железных дорог под руководством НЗ-1 создается оперативный штаб (группа) из представителей причастных служб и дирекций, также создаются оперативные штабы под руководством НЗтер.

3.4. Оперативные штабы, исходя из сложившейся эксплуатационной обстановки и плана перевозок на предстоящий месяц, разрабатывают план-график работы на месяц, предусматривающий порядок и последовательность предоставления или совмещения «окон» для подразделений и предприятий, выполняющих работы в «окно», а также разрабатывают мероприятия по обеспечению пропуска поездопотоков в соответствии с принятым Вариантным графиком и направляют разработанную документацию в Д, ДИЦУСИ, ДЦУП, ЦУТР и ДРП.

Оперативный штаб (группа) и ДИЦУСИ контролируют и анализируют выполнение организационно-технических мероприятий по подготовке к проведению работ в «окно».

3.5. В соответствии с план-графиком ремонтных и строительно – монтажных работ на месяц, руководители ПМС, ПЧ, ШЧ, РЦС, ЭЧ, других организаций подают суточные заявки посредством АС АПВО на предоставление «окон» для производства ремонтных и строительно – монтажных работ в соответствующие территориальные подразделения в следующие сроки:

не позднее, чем за 4 суток до начала работ, если не требуется согласование

с ОАО «РЖД» и не требуется отмена или изменение расписания движения пассажирских и пригородных поездов;

не позднее, чем за 20 суток до начала работ, если требуется отмена или изменение расписания движения пригородных поездов в пределах одной железной дороги, отмена «ниток» пассажирских поездов не ежедневного обращения, изменение размеров грузового движения в пределах двух и более железных дорог;

не позднее, чем за 25 суток до начала работ, если требуется изменение расписания движения пригородных поездов при сдаче на соседние железные дороги;

не позднее, чем за 65 суток до начала работ, если требуется отмена, изменение маршрута следования или расписания движения пассажирских поездов по станциям посадки, высадки пассажиров;

не позднее, чем за 95 суток до начала работ, если требуется отмена, изменение маршрута следования или расписания движения пассажирских поездов по станциям посадки, высадки пассажиров для пассажирских поездов, на которые установлен срок реализации проездных документов за 60 суток до отправления.

3.6. Заявки на «окна» рассматриваются оперативным штабом (группой) с представителями служб и дирекций.

На основании заявок уточняются технология работы, готовность к работе и достаточность машин, механизмов и рабочей силы, своевременность погрузки и доставки к месту работ хоппер-дозаторных вертушек, выполнение организационно – технических мероприятий по подготовке к проведению работ в «окно», обеспечение работ локомотивами и локомотивными бригадами, организация пропуска плановых поездопотоков и другие вопросы, связанные с предоставлением «окон». Одновременно ведется планирование выполнения соответствующих работ ПЧ, ШЧ, ЭЧ, РЦС.

3.7. По результатам рассмотрения заявок, не позднее 3-х суток до начала работ, на каждое «окно» издается Телеграмма-разрешение за подписью НЗ-1 (Приложение Г).

Телеграммы-разрешения направляются в адрес всех причастных руководителей подразделений дирекций инфраструктуры и по ремонту пути (ПЧ, ШЧ, ЭЧ, РЦС, ПМС) ЦУТР, ДЦУП, ДИЦУСИ и других подразделений, которые заявили «окна», а также НЗтер, ДНЦ, ДЦС, ДС, ДСП региона на котором запланировано производство работ.

3.8. Телеграммы-запросы на предоставление «окон» продолжительностью более 6 часов на однопутных перегонах и более 8 часов на двухпутных перегонах, а также на закрытие перегонов, согласованные с причастными дирекциями, направляются в ЦД за подписью НЗ-1 в следующие сроки:

- не позднее, чем за 15 суток до начала проведения работ, если требуется изменение размеров грузового движения в пределах двух и более железных дорог, отмена «ниток» пассажирских поездов не ежедневного обращения и не требуется изменение расписания движения пассажирских поездов по станциям посадки, высадки пассажиров;

- не позднее, чем за 20 суток до начала проведения работ, если требуется изменение расписания движения пригородных поездов при сдаче на соседние железные дороги;

- не позднее, чем за 60 суток до начала проведения работ, если требуется изменение расписания движения пассажирских поездов по станциям посадки, высадки пассажиров;

- не позднее, чем за 85 суток до начала проведения работ, если требуется изменение расписания движения пассажирских поездов по станциям посадки, высадки пассажиров для пассажирских поездов, на которые установлен срок реализация проездных документов за 60 суток до отправления.

Заявки на предоставление «окон», связанных с отменой и изменением расписания или маршрута следования пассажирских и пригородных поездов, на железных дорогах предварительно согласовываются с руководителями региональных служб развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре.

Все работы, для которых требуется отмена, изменение маршрута следования пассажирских поездов, курсирующих в пределах двух и более железных дорог, выполняются с разрешения ОАО «РЖД». Разрешением является телеграмма за подписью старшего вице-президента ОАО «РЖД», курирующего железнодорожные перевозки.

Изменение расписания следования пассажирских поездов, курсирующих в пределах двух и более железных дорог, изменение расписания движения пригородных поездов при сдаче на соседние железные дороги, а также отмена «ниток» пассажирских поездов не ежедневного обращения выполняется с разрешения ЦД по согласованию с ЦЛ.

3.9. Для получения разрешения ОАО «РЖД» на производство работ железные дороги представляют следующие документы:

а) Телеграмму-запрос на предоставление «окна» или закрытие перегона (пути), подписанную НЗ-1 и причастными руководителями с указанием следующих сведений:

основание для закрытия пути или перегона и вид ремонта;

направление, участок и станции, ограничивающие перегон;

дата начала и окончания работ, продолжительность «окна»;

наименование исполнителя работы и готовность техники, применяемой при выполнении работ;

порядок пропуска поездов в ходе проведения «окна», в особенности при проведении работ на станции;

необходимость выполнения дополнительных мероприятий (выключение устройств СЦБ, врезка секционного изолятора и т.д.);

фамилии и должности руководителей, ответственных за производство работ и обеспечение безопасности от строительно-монтажной организации и структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД»;

количество поездных локомотивов, отвлеченных от поездной работы для выполнения ремонтных работ;

б) Вариантный график с пояснительной запиской, разработанный на период предоставления «окна» или закрытия перегона, утвержденный НЗ-1 и согласованный с Д смежных железных дорог при изменении размеров движения или расписания пассажирских и пригородных поездов по междорожным стыкам;

в) предложения по отклонению транзитных поездов с участка проведения «окон» на параллельные направления;

г) ППР и другие технологические документы на выполнение ремонтных и строительно-монтажных работ в период предоставления «окон» или на закрытом перегоне, утвержденные НЗ-1.

3.10. Организация ремонтных и строительно-монтажных работ с применением комплексов путевых машин должна обеспечивать минимальную продолжительность периода стабилизации балластной призмы и действия ограничений скорости после выполнения работ. Состояние пути после проведения «окна» должно обеспечивать безопасный пропуск поездов со скоростями, регламентированными нормативными документами ОАО «РЖД».

Оперативный штаб (группа) и ДИЦУСИ контролируют выполнение этих требований.

3.11. Пропуск хозяйственных поездов и специального самоходного подвижного состава к месту работ и обратно на производственную базу должен осуществляться по специально выделенным «ниткам» Вариантного графика со скоростями, в соответствии с Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 29.12.2012 № 2790р и Нормами допускаемых скоростей движения подвижного состава по железнодорожным путям колеи 1520 (1524) мм федерального железнодорожного транспорта, утвержденными МПС России 12.11.2001 № 41.

3.12. Продвижение хозяйственных поездов осуществляется согласно специализированных «ниток» в Вариантном графике, заблаговременно разработанных отделом разработки «окон» и взаимодействия с инфраструктурой Дирекции управления движением, на основании информации,

представленной в заявке на «окно» производителем работ и предусмотренной ППР.

ДСП в соответствии с заявкой руководителя работ организует формирование хозяйственных поездов. Маневровая работа по формированию хозяйственных поездов производится руководителем маневров, предоставляемым заказчиком «окна».

Длины хозяйственных поездов приведены в приложении Б.

3.13. С целью исключения случаев смены локомотивных бригад в пути следования общее время нахождения хозяйственных поездов, путевых машин и специального самоходного подвижного состава в пути следования к месту работы в период работы в «окно» и возвращения обратно на базу не должно превышать 12 часов.

При невозможности выполнения данного условия пункты смены локомотивных бригад должны быть заранее определены в Вариантном графике, на основании информации, представленной руководителем работ и предусмотренной ППР.

Смена локомотивных бригад самоходного подвижного состава и путевых машин с арендованными локомотивами должна производиться с учетом обеспечения турной езды.

При организации смены локомотивных бригад и бригад самоходного подвижного состава, работающих по технологии «турной» езды, производитель работ организует проведение предрейсового медицинского осмотра на ближайшей станции или на месте проведения работ аттестованными медицинскими работниками.

3.14. Руководитель работ не позднее, чем за 1 час до отправления хозяйственных поездов к месту работы, докладывает ДСП станции отправления о готовности хозяйственного поезда для прицепки локомотива, проведения технического осмотра и опробования тормозов, а также о приведении в транспортное положение (оформляет запись в журнале диспетчерских распоряжений). О готовности хозяйственных поездов к отправлению ДСП докладывает ДНЦ.

3.15. Отправление хозяйственных поездов на базы дислокации по окончании их работы должно осуществляться по специально выделенным «ниткам» Вариантного графика после получения от руководителя работ ДСП (ДНЦ) уведомления о готовности к отправлению и приведению в транспортное положение (запись в журнале диспетчерских распоряжений). О готовности хозяйственных поездов к отправлению ДСП докладывает ДНЦ.

3.16. Ремонтные и строительно-монтажные работы, требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости на станционных путях производятся с соблюдением требований главы V ПТЭ и п.п. 42, 43 радела IV ИСИ с согласия ДСП после предварительной записи руководителя работ в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств

сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети (формы ДУ-46) с выдачей предупреждения. На участках оборудованных диспетчерской централизацией, в дополнение к указанным требованиям такие работы должны выполняться с согласия ДНЦ.

Ремонтные и строительно-монтажные работы на перегонах, требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, производятся с соблюдением требований главы V ПТЭ и п.п. 36 - 40 раздела IV ИСИ.

3.17. Ко времени окончания предоставленного «окна», предусматриваемые планом работы должны быть полностью закончены, сооружения и устройства приведены в соответствие с требованиями ПТЭ, обеспечивающее безопасное движение поездов, сигналы остановки сняты, при необходимости остаются сигналы уменьшения скорости и соответствующие сигнальные знаки.

3.18. Средние нормы выработки машинных комплексов при всех видах реконструкции и ремонтов пути приведены в приложении В.

3.19. Организация ремонтных и строительно – монтажных работ в период длительного закрытия перегонов осуществляется в соответствии с «Регламентом организации ремонтных работ в период длительного закрытия перегонов», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» 07.04.2014 № 872р.

3.20. Для ремонта и восстановления устройств контактной сети, воздушных линий используются аварийно-восстановительные средства. Количество и продолжительность «окон», исходя из поездной обстановки, для проведения восстановительных работ в устройствах электроснабжения определяет руководитель аварийно – спасательных работ совместно с руководителем оперативного штаба (группы), в соответствии с Инструкцией о порядке восстановления поврежденных устройств электроснабжения на железных дорогах, утвержденной МПС РФ 27.12.2001 № ЦЭ-871.

3.21. Взаимодействие с органами местного самоуправления и Государственной инспекцией безопасности дорожного движения осуществляется в соответствии с Инструкцией по эксплуатации железнодорожных переездов МПС России от 29 июня 1998 г. № ЦП/566.

4. Организация движения поездов и мероприятия по форсированию пропускной и провозной способности на период предоставления «окон».

4.1. Мероприятия по форсированию пропускной и провозной способности на период предоставления «окон».

4.1.1. В целях сокращения задержек поездов в период предоставления «окон» реализуются следующие организационно-технические мероприятия, позволяющие повысить использование пропускной и провозной способности поездоучастка:

а) организация обращения соединенных поездов (если предусматривается следование соединенных поездов по всему направлению, то соединять поезда целесообразно на станции формирования поездов или выполнения технических операций с ними с модернизацией контактной сети для сокращения интервала попутного следования поездов до 8-10 минут, влияние вождения соединенных поездов на пропускную и провозную способность устанавливается отдельно для каждого конкретного участка);

б) применение устройств, позволяющих обеспечить движение поездов по сигналам АЛСН по неправильному пути;

в) организация двустороннего пакетного движения поездов в период «окна» на временно однопутном перегоне;

г) обеспечение проверки двухсторонней автоблокировки по соседнему пути не более чем за 3 суток и не менее чем за 30 минут до начала «окна»;

д) обеспечение выполнения мероприятий по проследованию переездов с установленной скоростью (выставление охраны на переезде без дежурного работника);

е) закрытие малодеятельных переездов (при невозможности - обеспечение их охраны и подачи извещений о приближающемся по неправильному пути поезде);

ж) ликвидация защитных блок-участков;

з) своевременное внесение изменений в приказ об устанавливаемых скоростях движения поездов и об ограничении веса поезда, проведение инструктажа в локомотивных депо;

и) открытие временных путевых постов, в том числе с укладкой стрелочных переводов с крестовинами пологих марок

к) укладка временных съездов между главными путями на перегоне вблизи постов секционирования, воздушных промежутков станций, в том числе у воздушных промежутков закрытых станций без электрификации съездов, установление однопутного движения на части перегона;

л) концентрация выполнения работ различными службами с максимальным использованием технических средств на закрытом перегоне;

м) назначение наиболее опытных ДНЦ для дежурства в дни предоставления «окон»;

н) организация изучения всеми причастными работниками порядка пропуска поездов в дни предоставления «окон»;

о) составление именных графиков машинистов, которые имеют право вождения соединенных поездов;

п) передислокация локомотивного парка к местам формирования и отправления поездов для обеспечения форсированного пропуска поездов до начала «окна» и обеспечения максимального пропуска поездов после его завершения;

р) обеспечение на период производства ремонтных и строительно-

монтажных работ необходимого количества локомотивов, локомотивных бригад, путевых машин и механизмов, материалов, дополнительного штата работников дирекций, организация экипировки локомотивов и путевых машин на перегонах;

с) выполнение максимального объема работ по ремонту и текущему содержанию всех обустройств железных дорог до начала капитального и среднего ремонтов пути с целью обеспечения безотказной работы технических средств в период предоставления «окон» большой продолжительности на соседнем с ремонтируемым перегонам и соседнему пути;

т) организация на период ремонтных и строительно – монтажных работ круглосуточного дежурства руководителей станции и ДЦС, ремонтно - технического персонала ремонтных локомотивных депо и сервисных компаний по обслуживанию тягового подвижного состава для обеспечения своевременного обслуживания и устранения неисправностей локомотивов, работающих на «окне» и следующих по прилегающим участкам железных дорог.

На двухпутных участках, оборудованных односторонней автоблокировкой, с фактическими размерами движения более 70% наличной пропускной способности, запрещается предоставлять «окна» продолжительностью свыше 4 часов (кроме разовых «окон») без оборудования временно однопутного перегона устройствами двухсторонней автоблокировки или устройствами для движения в неправильном направлении по показаниям АЛСН.

4.1.2. В целях ускорения отправления хозяйственных поездов к месту работ, а также беспрепятственного приема их с закрытого перегона в дни предоставления «окон», в помощь ДСП может выделяться помощник, по квалификации - не ниже ДСП. Продолжительность и порядок работы помощника устанавливает ДЦС.

4.1.3. Для обеспечения своевременного вывода поездов с сортировочных станций и пунктов оборота на период предоставления «окон» формируется резерв локомотивов и локомотивных бригад.

В каждом конкретном случае порядок подсылки локомотивов устанавливается ЦУТР в зависимости от поездного положения на направлении в сутки, предшествующие дню предоставления «окна».

4.1.4. При невозможности (по схеме путевого развития) приема поездов с временно однопутного перегона по неправильному пути с одновременным приемом хозяйственных поездов с закрытого перегона, необходимо в Вариантном графике за 40-50 минут до окончания предоставленного «окна» предусматривать пропуск поездов по временно однопутному перегону только по правильному пути.

Перед закрытием перегона должно быть открыто движение по закрытым участкам пути и стрелочным переводам на станциях, ограничивающих перегон,

и отменены предупреждения на соседних перегонах, а общее количество неграфиковых предупреждений на этих перегонах и соседнем пути не должно превышать 15% от предупреждений, предусмотренных ГДП. Приступать к ремонту следующего перегона разрешается только после открытия движения на ранее закрытом участке с установленной скоростью.

4.1.5. Организационно-технические мероприятия, обеспечивающие пропуск поездов в установленных размерах и выполнение ремонтных и строительно – монтажных работ в «окна», являются основанием для разработки Вариантных графиков и последующего составления детальных графиков работы ПМС, ПЧ, ЭЧ, ШЧ, РЦС и строительно-монтажных поездов.

4.2. Требования к разработке вариантных графиков и способов пропуска поездов на период предоставления «окон»

4.2.1. На время предоставления «окна» разрабатывается Вариантный график, в котором предусматривается:

а) расчет перегонных времен хода для всех категорий поездов при организации движения по правилам однопутного перегона в условиях производства ремонта одного из путей;

б) проведение расчетов с определением интервалов движения поездов с учетом их предельного веса;

в) выполнение опытных поездок, проведение хронометража проследования поездов, для минимизации перегонных времен хода и интервалов попутного следования поездов;

г) возможность закрытия движения поездов для производства работ;

д) пропуск пассажирских поездов вариантным расписанием;

е) увеличение интенсивности пропуска грузовых поездов до начала предоставления «окна» за счет максимального использования пропускной способности, сдваивания поездов и т.п.;

ж) своевременный подвод к фронту работ и отправку на базу дислокации всех хозяйственных поездов с техникой и материалами и своевременный вывод их из зоны работ после завершения работ на «окне», на основании информации, представленной руководителем работ, и технологии, предусмотренной ППР;

з) пропуск поездов до и после предоставления «окна» с ограничениями скорости, предусмотренными ППР.

4.2.2. Утвержденный Вариантный график приравнивается к ГДП в период предоставления «окна».

В пояснительной записке к Вариантному графику отражается следующая информация:

а) количество грузовых поездов, снимаемых Вариантным графиком в четном и нечетном направлениях;

б) участковая скорость поездов, предусмотренная Вариантным графиком;

в) готовность технических средств на станциях и перегонах для обеспечения пропуска поездов по Вариантному графику.

Вариантный график, разрабатываемый при предоставлении «окон», обеспечивает максимальные размеры грузового движения при минимальных задержках пассажирских поездов и утверждается Д.

Вариантные графики для участков, на которых расположены междорожные стыки, должны обеспечивать установленные ОАО «РЖД» размеры движения в рассматриваемый период. Согласование Вариантных графиков между Д соседних дорог производится по имеющимся видам связи (факс, электронная почта).

Вариантные графики для участков направлений с интенсивным движением (80% и более от наличной пропускной способности) и высокоскоростным пассажирским движением поездов утверждаются НЗ-1.

4.2.3. Для определения размеров движения поездов в сутки предоставления «окон» необходимо произвести расчеты пропускной способности участка с учетом влияния перерывов движения. При этом сутки условно делятся на три периода: время от 18 часов до начала предоставления «окна», время «окна» и время после предоставления «окна», завершение которого может совпадать с окончанием суток или перейти на следующие сутки (в этом случае расчет пропускной способности следует производить за двое суток одновременно).

Пропускная способность участка на период времени предоставления «окна» определяется в двух случаях:

а) движение поездов закрывается на однопутном и обоих путях двухпутного участка;

б) движение поездов прекращается по одному из путей двухпутного или многопутного участка.

4.2.4. Для разработки Вариантных графиков и Телеграмм-разрешений на производство работ, производителем работ должны предоставляться следующие материалы:

а) Заявка на производство работ (Приложение Д), в которой отражается:

вид работ (при ремонте пути указывается: реконструкция (модернизация), капитальный ремонт на новых материалах, капитальный ремонт на старогодных материалах, средний ремонт и т.д.);

конкретный перечень участков работ (по километрам «от» и «до», перегоны, четный, нечетный путь, номер пути), с указанием сроков начала и окончания работ;

перечень, скорости и маршруты следования рабочих поездов и путевых машин, связанных с ремонтными и строительно- монтажными работами, и объекты доставки стройматериалов;

ограничения скорости движения поездов, связанные с предоставлением «окна» (протяженность участков, на которых снижается скорость, величины

допускаемых скоростей, время действия ограничений);

график отмены действующих на участке ограничений скорости, не заложенных в ГДП;

требования по обеспечению производства работ к смежным региональным дирекциям;

необходимость отключения и включения устройств СЦБ и электроснабжения;

фамилия, имя, отчество и должность руководителя работ;

структурное подразделение, ответственное за ограждение опасного места производства работ;

другие данные в соответствии с порядком, установленным Н;

б) календарный план для каждого вида работ с указанием даты, продолжительности и объема работ;

в) расчет продолжительности и периодичности предоставления «окон»;

г) ППР, включающий в себя описание технологии проведения работ, порядок ограждения опасного места производства работ, отправления, прибытия и маневровой работы с хозяйственными поездами, организации движения поездов в период «окна».

4.2.5. Вариантные графики на период предоставления «окон» разрабатываются технологами-графистами Д с использованием эксплуатируемых программно - технологических комплексов. При планировании «окон» на полигонах функционирования АПК Эльбрус – построение Вариантных графиков осуществляется с его использованием. Построение Вариантных графиков в АПК Эльбрус позволяет определить влияние планируемых «окон» на изменение параметров движения на полигоне, на междорожных стыках.

4.3. Организация местной работы при предоставлении «окон»

4.3.1. Местная работа в период предоставления «окон» производится с учетом заблаговременного обеспечения грузовых фронтов необходимым количеством вагонов под погрузку и выгрузку.

Планирование местной работы на период предоставления «окна» начинается с определения в ГДП «ниток» поездов с вагонами, следующими под погрузку и выгрузку (далее - местные вагоны), время работы которых на станциях совпадает с предоставлением «окна». При предоставлении «окна» продолжительностью до 12 часов на однопутных перегонах или двухпутных участках с прекращением движения необходимо принять меры по своевременному отправлению поездов с местными вагонами со станций формирования поезда и проследованию их по ремонтируемому перегону до начала предоставления «окна».

4.3.2. При отсутствии возможности отправления поездов с местными

вагонами до начала предоставления «окна», местные вагоны, задержанные на станции формирования поезда, должны подбираться с учетом привязки к маневровым районам и грузовым фронтам для станций назначения вагонов, с целью максимального сокращения затрат времени на маневровую работу и ускорения их подачи под выгрузку (погрузку) после окончания «окна».

4.3.3. По итогам планирования поступления местных вагонов для отдельных грузовых фронтов Д составляет план в целом для станций участка.

С учетом проследования местных вагонов до станции назначения определяется необходимое время отправления их со станции формирования поезда. Возможность более раннего отправления местных вагонов зависит от прогнозируемого времени прибытия (если времени от прибытия до отправления достаточно для выполнения технологических и технических операций, то поезда с местными вагонами планируются к отправлению до начала предоставления «окна»).

При необходимости оперативная корректировка времени отправления поездов с местными вагонами на участках предусматривается в Вариантных графиках, при этом Вариантными графиками должен быть предусмотрен пропуск не менее 50% поездов с местными вагонами от их общего количества, предусмотренного ГДП.

5. Порядок предоставления «окон»

5.1. В соответствии с утвержденным месячным план-графиком (с разбивкой по декадам) предоставления «окон», выпущенными Телеграммами-разрешениями и действующим порядком предоставления «окон» ПЧ, ЭЧ, ШЧ, РЦС, ПМС, другие исполнители работ не позднее, чем за трое суток до начала работ представляют в Д согласованные с причастными Службами и Дирекциями в автоматизированной системе АС АПВО заявки на предоставление «окон».

В дни проведения «окон» большой продолжительности и длительных закрытий перегонов время предоставления «окон» для выполнения работ по текущему содержанию объектов инфраструктуры корректируется в соответствии с Вариантными графиками.

Необходимый период времени для выполнения планового объема работ с закрытием перегона следует определять по лимитирующей машине.

Отделы (Службы) причастных дирекций, ДИЦУСИ, ДЦУП и оперативные штабы (группы) контролируют готовность к проведению работ в «окно».

Телеграмма-разрешение, установленной формы, на проведение работ дается при выполнении следующих условий:

наличие акта проверки исправного действия технических средств при организации движения по правилам однопутного перегона, подписанного ДИ;

наличие акта шурфления подземных кабельных коммуникаций или их выноски из зоны производства работ;

обеспечение сохранности действующих устройств СЦБ, электроснабжения и связи.

Запрещается предоставлять «окно» при отсутствии концентрации всех хозяйственных поездов на станциях, ограничивающих перегон или к ним прилегающих, до начала «окна».

5.2. Телеграмма-разрешение на производство работ подписывается:

при сохранении размеров грузового движения или изменении в пределах дороги – Н или НЗ-1;

при необходимости изменения размеров грузового движения в пределах двух и более дорог – Н или НЗ-1 по согласованию с ЦД;

при необходимости отмены или изменения расписания пассажирских и пригородных поездов, курсирующих в пределах одной железной дороги – Н или НЗ-1;

при необходимости изменения расписания пассажирских поездов, курсирующих в пределах двух и более железных дорог, изменения расписания пригородных поездов при сдаче на соседние железные дороги или отмены «ниток» пассажирских поездов не ежедневного обращения – Н или НЗ-1 после согласования с ЦД и ЦЛ;

при необходимости отмены или изменения маршрута следования пассажирских и пригородных поездов, курсирующих в пределах двух и более железных дорог - Н после согласования со старшим вице-президентом ОАО «РЖД», курирующим железнодорожные перевозки.

До подписания телеграммы-разрешения на производство работ ревизорским аппаратом железной дороги проверяется наличие всех необходимых разрешений и технической документации и также заверяется подписью.

Телеграмма-разрешение на производство работ, связанных с изменением порядка курсирования пассажирских и пригородных поездов, направляется в следующие сроки:

- не позднее, чем за 16 суток до даты отправления поезда при отмене или изменении расписания движения пригородных поездов;

- не позднее, чем за 46 суток до даты отправления поезда при отмене или изменении расписания движения пассажирских поездов по станциям посадки, высадки пассажиров;

- не позднее, чем за 61 сутки до даты отправления поезда при отмене или изменении расписания движения пассажирских поездов по станциям посадки, высадки пассажиров для пассажирских поездов, на которые установлен срок реализации проездных документов за 60 суток до отправления.

Допускается в период вынужденного отсутствия Н и НЗ-1 (командировка, больничный) Телеграммы-разрешения на «окна» подписывать главным

инженером железной дороги.

При необходимости изменения руководителя работ и ответственного за безопасность (ДС, ПЧ, ЭЧ, ШЧ и др.), изменения наименования, количества используемых хозяйственных единиц и порядок их отправления формируется новая Телеграмма-разрешение, согласованная с ревизорским аппаратом железной дороги, подписанная НЗ-1.

5.3. В случае одновременного проведения работ несколькими строительно-монтажными организациями и (или) несколькими структурными подразделениями ДИ в период проведения одного «окна» назначается единый руководитель работ (не ниже заместителя начальника линейного предприятия), который координирует проведение всех работ.

При проведении «окна» более 12 часов руководитель работ может меняться. В этом случае к Телеграмме-разрешению должен прилагаться график дежурств ответственных. При вступлении на «смену» руководитель работ обязан сделать отметку в журнале формы ДУ-58 у ДСП и лично сообщить ДНЦ о прибытии на место работ по прямой связи (маневровой, поездной и т.д.), а также подтвердить план предстоящей работы или заявки на выезд хозяйственных единиц.

«Должностные лица, назначаемые руководителями работ, должны пройти аттестацию (в знании ПТЭ и иных нормативных правовых актов федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта), в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 26.03.2013 № 731р «О проведении аттестации работников ОАО «РЖД», производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования», а для подрядных организаций в соответствии с Приказом Минтранса России от 11 июля 2012 г. № 231 «Об утверждении порядка и сроков проведения аттестации работников железнодорожного транспорта, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования, а также порядок формирования аттестационной комиссии».

Списки руководителей работ, прошедших аттестацию в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 26.03.2013 №731р, заверенные заместителем главного инженера железной дороги по региону, предоставляются ДИ в Д, ДЦС и ДС (на полигонах которых запланированы ремонтные работы) в срок до 01 февраля текущего года и должны находиться на рабочих местах ДНЦ и ДСП.

Запрещается предоставление «окна» для производства ремонтных и строительно – монтажных работ, как на перегоне, так и на станции при отсутствии указанного в разрешении руководителя работ и ответственного за безопасность движения поездов на месте их проведения.

ДС обязан перед началом работ ознакомить всех причастных работников

хозяйства перевозок с утвержденной технологией проведения «окна», Телеграммой-разрешением о предоставлении «окна» и провести целевой инструктаж с работниками станции. В журнале целевого инструктажа должна быть соответствующая запись об изучении технологии производства работ.

5.4. В соответствии с разрешением на производство работ перед закрытием перегона (пути перегона) не позднее, чем за два часа до установленного времени начала «окна», руководитель работ передает ДСП, ограничивающим перегон, и ДНЦ заявку о последовательности отправления на закрытый перегон хозяйственных поездов, с указанием для каждого поезда километра первоначальной остановки на закрытом перегоне (или главном пути) и станции, маршруте следования по окончании работ.

5.5. Согласно приложения № 8 пункта 4. ИДП с наступлением срока начала работ с закрытием перегона (железнодорожного пути) ДНЦ устанавливает его свободность от поездов или свободность соответствующего железнодорожного пути на двухпутном и многопутном участках, после чего дает ДСП, ограничивающих перегон, и руководителю работ приказ о закрытии.

Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ регистрируемого приказа ДНЦ (письменного, или радиосвязи) и до ограждения места работ порядком, установленным Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 29.12.2012 № 2790р, в редакции распоряжения ОАО «РЖД» от 10.06.2014 № 1491р;

5.6. Началом и окончанием предоставления «окна» для ремонтных и строительно-монтажных работ считается приказ ДНЦ о закрытии и, соответственно, открытии перегона (железнодорожного пути).

5.7. Порядок организации движения хозяйственных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава при производстве работ на железнодорожных путях и искусственных сооружениях устанавливается в соответствии с требованиями, предусмотренными в приложении № 8 ИДП.

5.8. По окончании ремонтных и строительно – монтажных работ и при условии освобождения фронта работ от хозяйственных поездов, руководитель работ, перед уведомлением ДНЦ об окончании работ, дает письменное уведомление электромеханику ШЧ о возможности включения устройств СЦБ и работнику ЭЧ - о возможности подачи напряжения в контактную сеть.

5.9. Согласно приложения № 8 пункта 14 ИДП открытие перегона (железнодорожного пути) производится приказом ДНЦ только после получения уведомления (письменного, по телефону или радиосвязи) от уполномоченного представителя подразделения путевого хозяйства владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, об окончании путевых работ или работ на искусственных сооружениях, об отсутствии на перегоне хозяйственных поездов, специального

самоходного железнодорожного подвижного состава (или об их отправлении по правильному железнодорожному пути двухпутного перегона), а также других препятствий для безопасного движения поездов, независимо от того, какая организация выполняла работы. Уведомление передается лично ответственным по телеграмме руководителем ДНЦ непосредственно или через ДСП ближайшей станции. Уведомление, полученное по телефону или радиосвязи, ДНЦ записывает в журнал диспетчерских распоряжений.

5.10. Закрытие перегона или железнодорожных путей общего пользования для производства ремонтных и строительно – монтажных работ на срок более двух суток, вызывающее необходимость пропуска грузовых поездов в обход по другим участкам инфраструктуры, допускается с уведомлением федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, уполномоченного на оказание государственных услуг.

6. Контроль за предоставлением «окон» и анализ их использования

6.1. Д, ДИЦУСИ и соответствующие дирекции, структурные подразделения которых выполняют ремонтные и строительно-монтажные работы на инфраструктуре ОАО «РЖД» осуществляют с использованием АС АПВО оперативный контроль фактического предоставления «окон», хода работ в «окно», своевременного открытия перегонов и путей станций.

Руководитель работ несет ответственность за своевременный и достоверный ввод заявки на проведение работ в АС АПВО, своевременное согласование заявки всеми причастными службами и дирекциями, а также за передачу информации диспетчерскому аппарату Д, ДИ, ДРП и др. о фактической выработке в «окно», причинах отказа от «окна». Причастные работники Д несут ответственность за ввод информации в АС АПВО о фактическом времени начала и окончания «окна», пропуске поездов по Вариантным графикам, причинах отмены, отказа, срыва, переноса начала «окна», передержке окончания «окна», фактическом пропуске поездов.

Отделы предоставления «окон» и взаимодействия с инфраструктурой Д, ДИЦУСИ формируют анализ предоставления и использования «окон» на основе справочных материалов (отчетов, планов, перечней и др.) установленных АС АПВО и, в необходимых случаях, разрабатывают мероприятия по изменению организации пропуска вагонопотоков и порядка выполнения работ.

6.2. Каждый случай нарушения установленного порядка работы и продолжительности предоставленного «окна» должен немедленно расследоваться руководителями причастных дирекций с разработкой организационно-технических мероприятий по рациональному использованию предоставленных «окон».

НЗ-1 и НЗтер еженедельно рассматривают результаты использования

предоставленных «окон» на основе отчетных форм, подготовленных с использованием АС АПВО.

6.3. В ходе оперативного контроля выполнения плана производства ремонтных и строительно-монтажных работ особое внимание обращается на:

реализацию мероприятий для форсированного использования пропускной способности;

соблюдение Вариантных графиков и календарного план-графика предоставления «окон» для производства работ;

выполнение за период предоставления «окна» установленного объема работ;

соблюдение продолжительности «окна»;

своевременную подготовку и обеспечение работ материалами, машинами и механизмами;

своевременное продвижение хозяйственных поездов, своевременную доставку рабочих от производственных баз к месту работ и обратно;

обеспечение радиосвязи для руководителей работ с сигналистами, ДСП, ДНЦ и диспетчером по электроснабжению;

своевременную выдачу и отмену предупреждений об ограничении скорости.

6.4. Совместный учет и отчетность по использованию запланированных и предоставленных «окон», длительных закрытий перегонов ведут отделы предоставления «окон» и взаимодействия с инфраструктурой Д, ДРП, ПМС и ДИЦУСИ на основе отчетных форм АС АПВО.

6.5. Анализ использования «окон», подготавливаемый с использованием АС АПВО содержит следующую информацию:

продолжительность предоставленных «окон» для различных видов работ;

соответствие предоставляемых «окон» директивному план – графику;

продолжительность закрытия главных путей или перегонов;

количество и продолжительность планируемых и фактически предоставленных «окон»;

выполненный объем ремонта;

выработка за час предоставленного «окна»: средняя, наименьшая, наибольшая, приведенная;

выработка за сутки закрытого пути или перегона: средняя, наименьшая, наибольшая, приведенная;

случаи отказов, срывов и отмен запланированных и предоставленных «окон», с разложением по видам работ, службам, причинам;

случаи передержек предоставленных «окон».

Приложение А
к Инструкции о порядке
предоставления и использования
«окон» для ремонтных и строительно-монтажных
работ на железных дорогах ОАО «РЖД»

Нормативы
годовой потребности в окнах для технического обслуживания и текущего ремонта устройств контактной сети

Продолжительность и необходимое количество предоставляемых «окон» устанавливаются в ежемесячных календарных план-графиках, разрабатываемых дистанциями электроснабжения, которые согласовываются с начальником дирекции управления движением и утверждаются заместителем начальника железной дороги (по территориальному управлению). Работы по ремонту контактной сети могут совмещаться с работами, выполняемыми другими службами в период предоставления одного и того же окна.

Норматив годовой потребности в окнах на 1 км эксплуатационной длины главных путей контактной сети в однопутном исчислении для технического обслуживания и текущего ремонта устройств контактной сети:

Контактная сеть	Годовая потребность предоставления окна на 1 км при продолжительности окна, час			
	1,5	1,7	1,9	2,0
Постоянного тока	2,6	2,3	2,0	1,8
Переменного тока	1,9	1,7	1,5	1,4

Приложение Б
к Инструкции о порядке
предоставления и использования
«окон» для ремонтных и строительно-монтажных
работ на железных дорогах ОАО «РЖД»

Таблица 1

Длина хозяйственных поездов, в метрах

Фронт работ по замене путевой решетки окно	Составы для засорителей СЗ-240-6	Щебнеочистительная машина	Путеразборочный поезд с краном УК	Путеукладочный поезд с краном УК	Хоппер-дозаторный поезд	Выправочно-подбивочно-отделочная машина ВПО-3000	Выправочно-подбивочно-рихтовочные машины ВПРи "Дуоматик"	Динамический стабилизатор ДСП	Суммарная длина всех хозяйственных поездов
До 1000	150	100	330	360	400	100	50	50	1540
1250	150	100	390	420	450	100	50	50	1710
1500	150	100	460	490	600	100	50	50	2000
1750	150	100	520	550	690	100	50	50	2210
2000	150	100	580	610	780	100	50	50	2420
2250	150	100	640	670	880	100	50	50	2640
2500	150	100	720	750	970	100	50	50	2890
3000	150	100	830	860	1150	100	50	50	3290

Примечание:
1. Количество звеньев путевой решетки, погруженной на платформы пакетом, равно 5.
2. Расход балласта - 1330 куб.м/км.
3. Вагоны прикрытия под стрелой путеукладочного крана учтены дополнительной длиной 30 м.
4. При размещении нескольких поездов на одном пути между ними должны быть разрывы не менее 50 м.

Таблица 2

Длина хозяйственных поездов при комплексе работ по глубокой очистке щебеночного балласта, м

Щебнеочистительный комплекс	Длина щебнеочистительного комплекса	Состав для засорителей	Выправочно-подбивочная машина ВПО	Выправочно-подбивочная машина ВПР	Динамический стабилизатор ДСП	Выправочно-подбивочная машина Дуоматик	Планировщик балласта ПБ, РБ	Машина для нарезки кюветов СЗП, МНК и др.	Хоппердозаторная вертушка ХДВ	Суммарная длина очистительных комплексов
СЧ-600, 601	150	300	100	50	50	50	15	-	200	915
RM-76, 80	80	300	100	50	50	50	15	150	200	995
RM-2002	120	300	100	50	50	50	15	-	200	885
ЩОМ 1200	120	300	100	50	50	50	15	-	200	885
СЧ-1200	110	300	100	50	50	50	15	10	200	1025
ЩОМ-6У	105	300	100	50	50	50	15	-	200	870
ЩОМ-6БМ	105	300	100	50	50	50	15	150	200	1020

Приложение В
к Инструкции о порядке
предоставления и использования
«окон» для ремонтных и строительно-монтажных
работ на железных дорогах ОАО «РЖД»

Общие положения

Нормы выработки путевых машин на всех видах реконструкции и ремонтов пути (далее - Нормы выработки) разработаны Проектно-технологическо-конструкторским бюро по пути и путевым машинам - филиалом ОАО "РЖД" (ПТКБ ЦП ОАО "РЖД") и открытым акционерным обществом "Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта" (ОАО "ВНИИЖТ") в соответствии с Планом разработки проекта технологии производства работ на инфраструктуре ОАО "РЖД" на 2011 год (указание первого вице-президента ОАО "РЖД" В.Н. Морозова от 11.10.2010 N 71, пункт 3.3).

С вводом настоящего документа ранее действующие "Нормированные показатели использования основных путевых маши на период до 2015 года", утвержденные ОАО "РЖД" 29.12.2008, отменяются.

Настоящие Нормы выработки предназначены для определения обоснованных плановых объемов работ, выполняемых в окна различной продолжительности и по технологии закрытого перегона машинными комплексами, а также для оценки эффективности использования машин.

Нормы выработки определены по машинным комплексам, используемым в ОАО "РЖД" на всех видах работ по реконструкции и ремонту пути. Производительность машинного комплекса определена с учетом выработки (рабочей скорости) головной (ведущей) машины, длины хозяйственных поездов, обеспечения безопасного расстояния между работающими машинами и других условий в соответствии с Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 29.12.2012 № 2790р в редакции распоряжения ОАО «РЖД» от 10.06.2014 № 1491р. Комплексы машин для выполнения различных работ сформированы с учетом анализа технологий выполнения ремонтно-путевых работ путевыми машинными станциями - структурными подразделениями региональных дирекций по ремонту пути, входящих в состав Центральной дирекции по ремонту пути ОАО "РЖД".

Разработка норм выработки выполнена на основе анализа типовых технологических процессов, разработанных ПТКБ ЦП - филиалом ОАО "РЖД", рабочих технологических процессов, разработанных региональными дирекциями по ремонту пути - структурными подразделениями ЦДРП, технической (паспортной) производительности машин, фактических данных по использованию машинных комплексов.

При разработке Норм выработки использованы:

- отраслевые нормы времени на работы по ремонту верхнего строения пути. Технолого-нормировочные карты, утвержденные 08.04.2004;

- отраслевые элементарные сметные нормы на ремонты верхнего строения железнодорожного пути ОЭСН (РП)-2001 (ОАО "РЖД" 2007 г.);

- типовые технически обоснованные нормы времени на работы по текущему содержанию пути. Издание шестое, откорректированное и дополненное.

Нормы выработки разработаны для проведения реконструкции и ремонтов пути (далее - ремонтно-путевых работ) в "окна" различной продолжительности и на "закрытых" для движения поездов перегонах на длительное время (на сутки и более).

Нормы выработки разработаны для различных конструкций верхнего строения пути, режимов и условий работы путевых машин. Они также включают корректирующие коэффициенты, учитывающие влияние на производительность (рабочую скорость) машин, различных эксплуатационных условий, конструкции пути и других факторов.

Нормы выработки определены с учетом потерь времени на пропуск поездов по соседнему пути в соответствии с Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 29.12.2012 № 2790р в редакции распоряжения ОАО «РЖД» от 10.06.2014 № 1491р.

Нормы выработки на выполнение ремонтно-путевых работ

1. **Средние нормы** выработки машинных комплексов при ремонтно-путевых **работах на перегонах.**

1.1. Средние нормы выработки машинных комплексов при замене рельсошпальной решетки

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средняя норма выработки в окно, м пути							
		При работе в отдельное окно продолжительностью, час				При работе в совмещенное окно продолжительностью, час			
		6	8	10	12	6	8	10	12
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Замена РШР со срезкой балласта бульдозером и автогрейдером на глубину до 10 см: ЭЛБ-4, разборочный поезд с УК-25/9-18, бульдозер, автогрейдер, укладочный поезд с УК-25/9-18, ХДВ, ВПО-3000, ВПР-02								
1.1	на железобетонных шпалах	1050	1550	2050	2550	800	1300	1800	2300
1.2	на деревянных шпалах	1300	1925	2550	3150	1000	1625	2250	2850
2	Замена РШР с вырезкой балласта бульдозерами и автогрейдерами среднего или тяжелого типа на глубину до 30 см и балластировкой на один слой: ЭЛБ-4, разборочный поезд с УК-25/9-18, пять бульдозеров и три автогрейдера среднего типа или три бульдозера и два автогрейдера тяжелого типа, укладочный поезд с УК-25/9-18, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР- 02, ДСП, ПБ	750	1200	1550	1900	-	1000	1350	1700

3	Замена РШР с вырезкой балласта бульдозерами и автогрейдерами среднего или тяжелого типа на глубину до 50 см и балластировкой на один слой: ЭЛБ-4, разборочный поезд с УК-25/9-18, семь бульдозеров и четыре автогрейдера среднего типа или четыре бульдозера и три автогрейдера тяжелого типа, укладочный поезд с УК-25/9-18, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ	-	900	1250	1600	-	-	1100	1450
4	Замена РШР с вырезкой балласта бульдозерами и автогрейдерами среднего и тяжелого типа на глубину до 50 см и балластировкой на два слоя: ЭЛБ-4, разборочный поезд с УК-25/9-18, семь бульдозеров и четыре автогрейдера среднего типа или четыре бульдозера и три автогрейдера тяжелого типа, укладочный поезд с УК-25/9-18, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР, ДСП, ПБ	-	-	1075	1400	-	-	925	1250

1.2. Средние нормы выработки машинных комплексов при работах по капитальному ремонту пути по технологии закрытого перегона

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средняя норма выработки в сутки на "закрытом" перегоне, м пути		
		Глубина очистки (вырезки), см		
		40	50	60
1	2	3	4	5
1.	Замена РШР с очисткой балласта, балластировкой, укладкой бесстыкового пути: ЭЛБ-4, разборочный поезд с УК-25/9-18, бульдозер, автогрейдер, укладочный поезд с УК-25/9-18, два щебнеочистительных комплекса, ХДВ, ВПО, ВПР-02, ДСП, ХДВ, ВПР-02, ДСП, ПБ, комплекс для укладки бесстыкового пути			
1.1	с применением двух щебнеочистительных машин:			
1.1.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200 ПУ, РМ-2002	1760	1450	1240
1.1.2	СЧ-1200	1650	1360	1160
1.1.3	СЧУ-801	1450	1200	1020
1.1.4	СЧУ-800	1400	1160	990
1.1.5	ЩОМ-700	1270	1050	-
1.1.6	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У	1200	990	840
1.1.7	СЧ-601,РМ-80	1180	970	830
1.1.8	СЧ-600, МОБ	1130	930	800
2.	Замена РШР с вырезкой балласта, балластировкой, укладкой бесстыкового пути: ЭЛБ-4, разборочный поезд с УК-25/9-18, бульдозер, автогрейдер, укладочный поезд с УК-25/9-18, щебнеочистительный комплекс, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ, комплекс для укладки бесстыкового пути			
2.1	с применением двух щебнеочистительных машин:			
2.1.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200 ПУ, РМ-2002	1580	1300	1110
2.1.2	СЧ-1200	1480	1220	1040
2.1.3	СЧУ-801	1300	1080	920
2.1.4	СЧУ-800	1260	1040	890

2.1.5	ЩОМ-700	1140	940	-
2.1.6	ЩОМ-6БМ, Щ0М-6У	1080	890	750
2.1.7	СЧ-601, РМ-80	1060	870	740
2.1.8	СЧ-600, МОБ	1020	840	720
2.1.9	АХМ-801	1410	1160	970
3	Замена РШР с вырезкой балласта бульдозерами и автогрейдерами среднего или тяжелого типа, балластировкой и укладкой бесстыкового пути: ЭЛБ-4, разборочный поезд с УК-25/9-18, шесть бульдозеров и три автогрейдера среднего типа или три бульдозера и два автогрейдера тяжелого типа, укладочный поезд с УК-25/9-18, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР- 02, ДСП, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ, комплекс для укладки бесстыкового пути	2130	1870	1680

1.3. Средние нормы выработки машинных комплексов при реконструкции пути по технологии закрытого перегона

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средняя норма выработки в сутки на закрытом перегоне, м пути
1	2	3
1	Замена РШР с устройством ЗПС, балластировкой и укладкой бесстыкового пути: ЭЛБ-4, разборочный поезд с УК-25/9-18, шесть бульдозеров, четыре автогрейдера, думпкарная вертушка, два виброкатка, разборочный поезд с УК-25/9-18 (укладка старых звеньев), ХДВ, ПБ, ЭЛБ-4, РОМ, ХДВ, ПБ, ЭЛБ-4, РОМ, разборочный поезд, два автогрейдера, два виброкатка, укладочный поезд с УК-25/9-18, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ, комплекс для укладки бесстыкового пути	
1.1	С вырезкой балласта землеройной техникой на глубину до 70 см	720
1.2	С вырезкой балласта землеройной техникой	610

	на глубину до 90 см	
2 .	Замена РШР с устройством ЗПС, балластировкой и укладкой бесстыкового пути: четыре щебнеочистительных комплекса, ХДВ, ПБ, ЭЛБ-4, РОМ, ХДВ, ПБ, ЭЛБ-4, РОМ, разборочный поезд, два автогрейдера, два виброкатка, укладочный поезд с УК-25/9-18, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР- 02, ДСП, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ, комплекс для укладки бесстыкового пути	
2.1	С вырезкой балласта на глубину до 70 см с применением четырех щебнеочистительных машин:	
2.1.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200 ПУ, РМ-2002	750
2.1.2	СЧ-1200	730
2.1.3	АХМ-801	700
2.1.4	СЧУ-801	650
2.1.5	СЧУ-800	630
2.1.6	ЩОМ-700	570
2.1.7	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У	540
2.1.8	СЧ-601, РМ-80	530
2.1.9	СЧ-600, МОБ	510
2.2	С вырезкой балласта на глубину до 90 см с применением четырех щебнеочистительных машин:	
2.2.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200 ПУ, РМ-2002	620
2.2.2	СЧ-1200	600
2.2.3	АХМ-801	580
2.2.4	СЧУ-801	530
2.2.5	СЧУ-800	520
2.2.6	ЩОМ-700	470
2.2.7	Щ0М-6БМ, Щ0М-6У	450
2.2.8	СЧ-601,РМ-80	440
2.2.9	СЧ-600, МОБ	420

1.4. Средние нормы выработки машинных комплексов для очистки балласта на всех видах ремонтно-путевых работ

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средняя норма выработки в окно, м пути							
		При работе в отдельное окно продолжительностью, час				При работе в совмещенное окно продолжительностью, час			
		6	8	10	12	6	8	10	12
	Глубокая очистка балласта на железобетонных шпалах: щебнеочистительный комплекс-ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР- 02, ДСП, ПБ								
1	на глубину до 30 см								
1.1	СЧУ-801	670	1010	1370	1710	500	840	1180	1540
1.2	СЧУ-800	610	930	1260	1580	460	760	1090	1420
1.3	ЩОМ-700	550	830	1120	1410	410	680	970	1260
1.4	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У	510	790	1060	1330	380	660	920	1180
1.5	СЧ-601.РМ-80	490	740	1000	1250	360	610	870	1130
1.6	СЧ-600, МОБ	460	680	930	1170	340	570	800	1040
1.6	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	410	620	840	1050	300	510	720	940
2	на глубину до 40 см								
2.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200ПУ, РМ- 2002;	890	1350	1830	2300	660	1120	1590	2060
2.2	СЧ-1200;	700	1030	1380	1750	520	850	1200	1550
2.3	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У:	390	600	810	1010	290	500	700	900
2.4	СЧУ-801	510	770	1040	1300	380	640	900	1170
2.5	ЩОМ-700	420	630	850	1070	310	520	740	960

2.6	СЧ-601,РМ-80	370	560	760	950	270	460	660	860
2.7	СЧ-600, МОБ	350	520	710	890	260	430	610	800
2.8	СЧУ-800	470	700	960	1200	350	580	830	1080
2.9	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	310	470	640	800	230	390	550	720
3	на глубину до 50 см								
3.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200ПУ, РМ- 2002;	740	1120	1510	1900	550	930	1310	1700
3.2	СЧ-1200;	580	860	1140	1440	430	710	990	1290
3.3	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У:	320	490	670	830	240	410	580	740
3.4	СЧУ-801	420	630	860	1070	310	520	740	960
3.5	ЩОМ-700	350	520	700	880	260	430	610	790
3.6	СЧ-601,РМ-80	300	460	630	780	220	380	540	700
3.7	СЧ-600, МОБ	290	440	590	740	210	360	510	660
3.8	СЧУ-800	390	580	790	990	290	480	680	890
3.9	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ -800	260	390	530	660	190	320	460	590
4	на глубину до 60 см								
4.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200ПУ, РМ- 2002;	620	950	1290	1620	460	790	1120	1460
4.2	СЧ-1200;	490	730	970	1230	360	600	840	1100
4.3	ЩОМ-6У:	270	420	570	710	200	350	500	640
4.4	СЧУ-801	360	540	730	910	260	450	640	820
4.5	СЧ-601	260	390	530	670	190	320	460	600
4.6	СЧ-600, МОБ	250	370	500	630	180	310	430	560
4.7	СЧУ-800	330	500	680	850	240	410	590	760
4.8	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	220	330	450	560	160	270	390	500

1.5. Средние нормы выработки машинных комплексов для замены балласта **на всех видах ремонтно-путевых работ** при балластировке на один слой

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средняя норма выработки в окно, м пути							
		При работе в отдельное окно продолжительностью, час				При работе в совмещенное окно продолжительностью, час			
		6	8	10	12	6	8	10	12
	Замена балласта на железобетонных шпалах: щебнеочистительный комплекс- ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ								
1	на глубину до 30см								
1.1	СЧУ-801	540	810	1100	1370	400	670	940	1230
1.2	СЧУ-800	490	740	1010	1260	370	610	870	1130
1.3	ЩОМ-700	440	660	890	1120	330	540	770	1000
1.4	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У	410	630	850	1060	300	530	740	950
1.5	СЧ-601,РМ-80	390	590	800	1000	290	490	690	900
1.6	СЧ-600, МОБ	370	540	740	940	270	450	640	830
1.7	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	330	500	670	840	240	410	580	750
2	на глубину до 40 см								
2.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200ПУ, РМ- 2002;	710	1080	1460	1840	540	910	1280	1650
2.2	СЧ-1200;	560	820	1100	1400	370	680	960	1240
2.3	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У:	310	480	650	810	230	400	560	720
2.4	СЧУ-801	410	620	830	1040	300	510	720	930

2.5	ЩОМ-700	330	500	680	850	250	420	590	770
2.6	СЧ-601,РМ-80	290	450	610	760	210	370	530	690
2.7	СЧ-600, МОБ	280	410	570	710	210	340	490	640
2.8	СЧУ-800	370	560	760	960	280	460	660	860
2.9	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	250	380	510	640	180	310	440	570
3	на глубину до 50 см								
3.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200ПУ, РМ-2002;	590	900	1210	1520	440	740	1040	1530
3.2	СЧ-1200;	460	690	910	1150	340	570	790	1030
3.3	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У:	250	390	530	660	190	330	460	590
3.4	СЧУ-801	330	510	690	850	250	410	590	770
3.5	ЩОМ-700	280	420	560	700	210	350	490	630
3.6	СЧ-601,РМ-80	240	370	500	620	180	300	430	560
3.7	СЧ-600, МОБ	230	350	470	590	170	290	410	530
3.8	СЧУ-800	310	460	630	790	230	380	540	710
3.9	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	210	310	420	520	150	260	360	470
4	на глубину до 60 см								
4.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200ПУ, РМ-2002;	490	760	1030	1300	370	630	900	1170
42	СЧ-1200;	390	580	780	980	290	480	670	880
4.3	ЩОМ-6У:	210	330	450	570	160	280	400	510
4.4	СЧУ-801	290	430	580	730	210	360	510	660
4.5	СЧ-601	210	310	420	530	150	260	370	480
4.6	СЧ-600, МОБ	200	300	400	500	140	240	340	450
4.7	СЧУ-800	260	400	540	680	190	330	470	610
4.8	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	170	260	360	450	130	220	310	400

1.6. Средние нормы выработки машинных комплексов для замены балласта на **всех видах ремонтно-путевых работ** при балластировке на два слоя

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средняя норма выработки в окно, м пути							
		При работе в отдельное окно продолжительностью, час				При работе в совмещенное окно продолжительностью, час			
		6	8	10	12	6	8	10	12
	Замена балласта на железобетонных шпалах: щебнеочистительный комплекс-ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР- 02, ДСП, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПО (ВПР-02), ДСП, ПБ								
1	на глубину до 30 см								
1.1	СЧУ-801	280	440	610	780	200	370	530	700
1.2	СЧУ-800	250	400	560	710	190	340	490	640
1.3	ЩОМ-700	230	360	500	630	170	300	430	560
1.4	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У	210	340	480	600	150	290	420	540
1.5	СЧ-601,РМ-80	200	320	450	560	150	270	390	510
1.6	СЧ-600, МОБ	190	290	410	530	140	250	360	470
1.7	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	170	270	370	470	120	220	320	420
2	на глубину до 40 см								
2.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200ПУ, РМ- 2002;	450	740	1020	1300	350	620	900	1170
2.2	СЧ-1200;	350	560	770	990	250	460	670	880
2.3	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У:	200	330	460	580	150	270	390	510
2.4	СЧУ-801	260	420	580	740	190	350	510	660

2.5	ЩОМ-700	200	340	480	610	160	290	420	440
2.6	С4-601JРМ-80	190	310	430	540	130	250	370	490
2.7	СЧ-600, МОБ	180	290	400	500	120	230	340	450
2.8	СЧУ-800	230	380	530	680	180	320	460	600
2.9	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	160	260	360	460	110	210	310	410
3	на глубину до 50 см								
3.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200ПУ, РМ-2002;	380	620	850	1080	280	510	740	1070
3.2	СЧ-1200;	300	470	640	810	220	390	560	730
3.3	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У:	160	270	370	470	120	220	320	420
3.4	СЧУ-801	210	350	490	620	160	280	410	540
3.5	ЩОМ-700	180	290	390	490	130	240	340	440
3.6	СЧ-601,РМ-80	150	250	350	440	110	200	300	400
3.7	СЧ-600, МОБ	150	240	330	110		200	290	380
3.8	СЧУ-800	200	310	440	560	150	260	380	500
3.9	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	130	210	290	370	100	180	250	330
4	на глубину до 60 см								
4.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200ПУ, РМ-2002;	320	520	720	920	240	430	630	830
4.2	СЧ-1200;	250	400	550	700	190	330	470	620
4.3	ЩОМ-6У:	140	230	320	400	100	190	280	360
4.4	СЧУ-801	190	300	410	520	130	250	360	470
4.5	СЧ-601	130	210	290	370	100	180	260	340
4.6	СЧ-600, МОБ	130	210	280	350	90	160	240	320
4.7	СЧУ-800	170	280	380	480	120	230	330	430
4.8	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	110	180	250	320	80	150	220	280

1.7. Средние нормы выработки машинных комплексов при балластировке и выправке пути на всех видах ремонтно-путевых работ

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средняя норма выработки в окно, м пути									
		При работе в отдельное окно продолжительностью, час					При работе в совмещенное окно продолжительностью, час				
		4	6	8	10	12	4	6	8	10	12
1	Балластировка и выправка пути:										
1.1	ХДВ, ЭЛБ-4, ВПО-3000, ВПР-02, ДСП, ПБ	1620	2700	3770	4850	5920	1080	2160	3230	4310	5390
1.2	ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ	1020	1550	2200	2800	3400	720	1300	1900	2500	3100
2	Подъемка и выправка пути: ХДВ, ВПО-3000, ДСП										
2.1	с подъемкой до 10 см	1830	2920	4020	5120	6220	1280	2380	3470	4570	5670
2.2	с подъемкой до 15 см	1810	2890	3980	5060	6150	1260	2350	3430	4520	5600
3	Подъемка до 10 см и выправка пути: ХДВ, ДСП, ПБ, выправочная машина циклического действия, с применением одной из машин:										
3.1	ВПР-02, ВПР-02М	820	1350	1900	2450	2900	560	1100	1550	2000	2450
3.2	Дуоматик 09-32	1450	2400	3300	4200	5100	1000	1950	2850	3750	4650

3.3	ВПРС-05	810	1310	1810	2320	2820	560	1060	1560	2070	2570
3.4	ПМА-1	1250	2150	2900	3650	4400	1100	1900	2600	3300	4000
3.5	Дуоматик 09-3Х	1650	2800	3850	4900	5950	1240	2340	3440	4540	5440
3.6	Дуоматик 09-4Х	2230	3780	5200	6600	8000	1650	3150	4650	6150	7300
4.	Выправка пути в плане и профиле с подъемкой и сдвижкой до 50 мм, с постановкой пути в проектное положение, в том числе по реперным отметкам с обеспечением совпадения начал переходных и круговых кривых по повышению и положению пути в плане и соблюдением норм уклонов отвода возвышения: ХДВ, ДСП, ПБ, выправочные машины циклического действия.										
4.1	По фиксированным точкам, с применением одной из машин:										
4.1.1	Дуоматик 09-32	2000	3400	4650	5900	7150	1500	2900	4100	5300	6500
4.1.2	Дуоматик 09-3Х	2300	3950	5400	6850	8300	1700	3250	4700	6150	7600

4.1.3	Дуоматик 09-4Х	3100	5200	7200	9200	11200	2100	4200	6200	8200	10200
4.2	С предварительной измерительной поездкой с применением одной из машин:										
4.2.1	ВПР-02, ВПР-02М	820	1500	2150	2800	3450	630	1250	1750	2250	2750
4.2.2	Дуоматик 09-32	1600	2700	3700	4700	5700	1100	2200	3200	4200	5200
4.2.3	ВПРС-05	900	1400	2000	2600	3200	620	1200	1750	2300	2850
4.2.4	ПМА-1	1400	2400	3250	4100	4950	1230	2100	2900	3700	4500
4.2.5	Дуоматик 09-3Х	1850	3150	4300	4450	6600	1400	2600	3750	4900	6050
4.2.6	Дуоматик 09-4Х	2500	4250	5800	7350	8900	1875	3550	5100	6650	7800

1.8. Средние нормы выработки машинных комплексов для замены рельсовых плетей инвентарными рельсами и для замены инвентарных рельсов рельсовыми плетями

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средняя норма выработки в окно, м пути/час окна									
		При работе в отдельное окно продолжительностью, час					При работе в совмещенное окно продолжительностью, час				
		4	6	8	10	12	4	6	8	10	12
1.	Замена рельсовых плетей инвентарными рельсами путеукладочным краном УК-25/9-18:										

1.1	с применением на раскреплении и закреплении рельсов ручного и механического инструментов	75	87	92	93	95	48	68	79	82	86
1.2	с применением на раскреплении и закреплении рельсов: гайковертов ПМГ, УК-25/9-18, ПМГ	70	83	90	90	93	42	65	76	80	84
2	Замена инвентарных рельсов сварными рельсовыми плетями										
2.1	с применением на раскреплении и закреплении рельсов ручного и механического инструментов	110	127	129	136	140	70	100	115	120	127
2.2	с применением на раскреплении и закреплении рельсов: гайковертов ПМГ, УК-25/9-18, ПМГ	102	122	125	133	138	62	95	105	116	124
3	Замена инвентарных рельсов сварными рельсовыми плетями с вводом в расчетную температуру закрепления с применением натяжного										

	устройства										
3.1	с применением на раскреплении и закреплении рельсов ручного и механического инструментов			42	61	70			25	47	62
3.2	с применением на раскреплении и закреплении рельсов: гайковертов ПМГ, УК-25/9-18, ПМГ			38	53	62			21	42	53
4	Замена инвентарных рельсов рельсовыми плетями с вводом в расчетную температуру закрепления и сваркой с применением натяжного устройства										
4.1	с применением на раскреплении и закреплении рельсов ручного и механического инструментов			38	57	68			21	44	59
4.2	с применением на раскреплении и закреплении рельсов: гайковертов ПМГ, УК-25/9-18, ПМГ			34	50	60			25	380	50
5	Замена инвентарных рельсов рельсовыми										

	плетями с вводом в расчетную температуру закрепления и сваркой с применением нагревательного устройства										
5.1	с применением на раскреплении и закреплении рельсов ручного и механического инструментов	68	98	109	115	122	-	72	94	103	113
5.2	с применением на раскреплении и закреплении рельсов: гайковертов ПМГ, УК-25/9-18, ПМГ	50	86	99	107	116	-	60	85	95	106
		2 стыка нити (один методом подтягивания, второй методом изгиба)									
6	Сварка рельсовых плетей машиной ПРСМ, шт	1	2	3	4	5	-	1	2	3	4

1.9. Средние нормы выработки машинных комплексов для срезки балласта с обочины, очистки кюветов, нарезки новых кюветов, устройства траншей под лотки

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средние нормы выработки в окно, м пути							
		При работе в отдельное «окно» продолжительностью, час				При работе в совмещенное «окно» продолжительностью, час			
		6	8	10	12	6	8	10	12
1	Очистка заработанных кюветов при работе во влажных грунтах с машинами								
1.1	СЗП-600, СЗП-600Р, КТМ, МКТ	740	1080	1420	1760	620	950	1280	1610
1.2	МНК	700	1030	1350	1680	580	900	1220	1540
1.3	МКТ-Ш	800	1160	1530	1900	670	1020	1380	1740
1.4	КОМ	780	1140	1490	1850	650	1000	1340	1700
1.5	МКТ-500	920	1350	1780	2200	770	1180	1600	2020
2	Нарезка новых кюветов при работе во влажных грунтах с машинами								
2.1	СЗП-600, СЗП-600Р, КТМ, МКТ	320	470	620	770	270	410	560	710
2.2	МНК	300	450	560	730	250	390	500	670
2.3	МКТ-Ш	350	510	670	830	290	450	600	760
2.4	КОМ	340	490	650	800	280	430	590	730
2.5	МКТ-500	400	590	780	960	330	520	700	880
3	Устройство траншей для укладки лотков при работе во влажных грунтах с машинами								
3.1	на глубину 95 см								
3.1.1	СЗП-600, СЗП-600Р, КТМ, МКТ	370	540	710	880	310	470	640	810
3.1.2	МНК	350	510	670	830	290	450	600	760
3.1.3	МКТ-1П	400	580	770	950	330	510	690	870
3.1.4	КОМ	390	570	750	930	330	500	680	850
3.1.5	МКТ-500	460	680	890	1100	380	600	800	1010
3.2	на глубину 120 см								

3.2.1	СЗП-600, СЗП-600Р, КТМ, МКТ	270	400	530	650	230	350	480	600
3.2.2	МНК	260	380	500	620	220	330	450	570
3.2.3	МКТ-1П	300	430	570	710	250	380	510	650
3.2.4	КОМ	290	420	550	690	240	370	500	630
3.2.5	МКТ-500	340	500	660	820	280	440	590	750
3.3	на глубину 145 см								
3.3.1	СЗП-600, СЗП-600Р, КТМ, МКТ	200	290	380	470	170	250	340	430
3.3.2	МНК	190	270	360	450	160	240	320	410
3.3.3	МКТ-1П	210	310	410	510	180	270	370	470
3.3.4	КОМ	200	300	400	490	180	260	360	450
3.3.5	МКТ-500	250	360	470	590	210	320	420	540
4	Устройство траншей для укладки дренажей при работе во влажных грунтах с машинами								
4.1	СЗП-600, СЗП-600Р, КТМ, МКТ	260	390	510	630	220	340	460	580
4.2	МНК	250	370	480	600	210	320	430	550
4.3	МКТ-1П	280	420	550	680	230	370	500	620
4.4	КОМ	270	400	530	660	230	350	480	610
4.5	МКТ-500	330	480	630	790	280	420	570	720
5	Уборка лишнего балласта с обочины земляного полотна с машинами								
5.1	СЗП-600, СЗП-600Р, КТМ, МКТ, МНК, МКТ-Ш, КОМ, МКТ-500	1420	2070	2730	3380	1180	1810	2460	3100

2. Средние нормы выработки машинных комплексов при ремонтно-путевых работах на станциях

2.1. Средние нормы выработки машинных комплексов при замене рельсошпальной решетки при реконструкции и капитальном ремонте пути на станции (с погрузкой вырезанного балласта в подвижной состав)

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средняя норма выработки в сутки на закрытом пути, м пути
1	2	3
1	Замена РШР с устройством ЗПС и балластировкой на один слой: ЭЛБ-4, разборочный поезд с УК-25/9-18, четыре бульдозера, два автогрейдера, три экскаватора, думпкарная вертушка, два виброкатка, разборочный поезд с УК-25/9-18 (укладка старых звеньев), ХДВ, ПБ, ЭЛБ-4, РОМ, ХДВ, ПБ, ЭЛБ-4, РОМ, разборочный поезд, два автогрейдера, два виброкатка, укладочный поезд с УК-25/9-18, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ	
1.1	с вырезкой балласта землеройной техникой на глубину до 70 см и погрузкой в думпкары экскаваторами с емкостью ковша 1,25 куб. м	450
1.2	с вырезкой балласта землеройной техникой на глубину до 90 см и погрузкой в думпкары экскаваторами с емкостью ковша 1,25 куб.м	390
2	Замена РШР с устройством ЗПС и балластировкой на один слой: ЭЛБ-4, разборочный поезд с УК-25/9-18, четыре бульдозера, два автогрейдера, СЗП (КТМ, МНК), два виброкатка, разборочный поезд с УК-25/9-18 (укладка старых звеньев), ХДВ, ПБ, ЭЛБ-4, РОМ, ХДВ, ПБ, ЭЛБ-4, РОМ, разборочный поезд, два автогрейдера, два виброкатка, укладочный поезд с УК-25/9-18, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ	
2.1	с вырезкой балласта землеройной техникой на глубину до 70 см и погрузкой балласта в состав СЗ-6/240 с применением:	
2.1.1	СЗП-600	490
2.1.2	КТМ, МКТ	600
2.2	с вырезкой балласта землеройной техникой на глубину до 90 см и погрузкой балласта в состав СЗ-6/240 с применением:	
2.2.1	СЗП-600	420
2.2.2	КТМ, МКТ	530
3	Замена РШР со срезкой балласта бульдозерами и автогрейдерами среднего типа на глубину до 30 см: ЭЛБ-4, разборочный поезд с УК-25/9-18, два бульдозера, два автогрейдера, два экскаватора,	

	думпкарная вертушка, укладочный поезд с УК-25/9-18, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ	
3.1	с погрузкой в думпкары экскаваторами с емкостью ковша 1,25 куб.м	1080
4	Замена РШР со срезкой балласта бульдозерами и автогрейдерами среднего типа на глубину до 30 см: ЭЛБ-4, разборочный поезд с УК-25/9-18, два бульдозера, два автогрейдера, СЗП (КТМ, МНК) с составами универсальных вагонов СЗ-6/240, укладочный поезд с УК-25/9-18, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ	
4.1	с погрузкой балласта в состав СЗ-6/240 с применением:	
4.1.1	СЗП-600	1250
4.1.2	КТМ, МКТ	1560
5	Замена РШР с вырезкой балласта машиной СЗП (КТМ, МНК) на глубину до30 см: ЭЛБ-4, разборочный поезд с УК-25/9-18, СЗП (КТМ.МНК), два автогрейдера, укладочный поезд с УК-25/9-18, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ	
5.1	с погрузкой балласта в состав СЗ-6/240 с применением:	
5.1.1	СЗП-600	710
5.1.2	КТМ, МКТ	940

2.2. Средние нормы выработки машинных комплексов для смены стрелочных переводов на железобетонных брусьях

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средние нормы выработки для различных марок стрелочных переводов					
		1/9,1/11		1/18, 1/22		1/9 двойной перекрестный	
		объем работ	продолжитель-ность окна, ч	объем работ	продолжитель-ность окна, ч	объем работ	продолжитель-ность окна, ч
1	с перетяжкой блоков по платформам со срезкой балласта на глубину до 10 см (кран, бульдозер или автогрейдер, х/д, ВПРС-02, ДСП)						
1.1	УК-25СП	1 стр. перевод с примыкаю - щими участками	7,0	1 стр. перевод с примыкаю-щими участками	9,5	1 стр. перевод с примыкаю-щими участками	8,0
1.2	УК-25/28СП	1 стр. перевод с примыкаю-щими участками	6,5	1 стр. перевод с примыкаю-щими участками	7,5	1 стр. перевод с примыкаю-щими участками	7,0
1.3	ЕДК-500/ТС	1 стр. перевод с примыкаю-	9,5	1 стр. перевод с примыкаю-	13,0	1 стр. перевод с примыкаю-	10,0

		щими участками		щими участками		щими участками	
2	с подачей и уборкой платформ с блоками по одной штуке со срезкой балласта на глубину до 10 см (кран, бульдозер или автогрейдер, х/д, ВПРС-02, ДСП)						
2.1	УК-25СП	1 стр. перевод с примыкающими участками	8,0	1 стр. перевод с примыкающими участками	10,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	9,5
2.2	УК-25/28СП	1 стр. перевод с примыкающими участками	7,0	1 стр. перевод с примыкающими участками	9,0	1 стр. перевод с примыкающими участками	7,5
2.3	ЕДК-500/ТС	1 стр. перевод с примыкающими участками	10,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	15,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	11,5
3	с перетяжкой блоков по платформам с						

	вырезкой балласта на глубину до 40 см (кран, бульдозер, кран КДЭ с грейфером, думпкары, х/д, ВПРС-02, ДСП)						
3.1	УК-25СП	1 стр. перевод с примыкающими участками	10,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	13,0	1 стр. перевод с примыкающими участками	**12,0**
3.2	УК-25/28СП	1 стр. перевод с примыкающими участками	10,0	1 стр. перевод с примыкающими участками	11,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	**11,0**
3.3	ЕДК-500/ТС	1 стр. перевод с примыкающими участками	13,0	1 стр. перевод с примыкающими участками	**17,0**	1 стр. перевод с примыкающими участками	**14,0**
4	с подачей и уборкой платформ с блоками по одной штуке со срезкой балласта на						

	глубину до 40 см (кран, бульдозер, кран КДЭ с грейфером, думпкары, х/д, ВПРС-02, ДСП)						
4.1	УК-25СП	1 стр. перевод с примыкающими участками	**11,5**	1 стр. перевод с примыкающими участками	**14,0**	1 стр. перевод с примыкающими участками	**13,5**
4.2	**УК-25/28СП**	1 стр. перевод с примыкающими участками	**10,5**	1 стр. перевод с примыкающими участками	**12,5**	1 стр. перевод с примыкающими участками	**11,5**
4.3	**ЕДК-500/ТС**	1 стр. перевод с примыкающими участками	**14,0**	1 стр. перевод с примыкающими участками	**17,5**	1 стр. перевод с примыкающими участками	**15,0**

2.3. **Средние нормы выработки машинных комплексов** для глу**бокой очистки** щебеночного **балласта на** стрелочных переводах

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средние нормы выработки для различных марок стрелочных переводов					
		1/9,1/11		1/18, 1/22		1/9 двойной перекрестный	
		объем работ	продолжительность окна, ч	объем работ	продолжительность окна, ч	объем работ	продолжительность окна, ч

1	щебнеочистительные машины РМ-80 или ЩОМ-6У (РМ-80 или ЩОМ-6У, состав для засорителей СЗ-240-6, ХДВ, ВПРС-02, ДСП)						
1.1	На глубину очистки 40 см без разделительного слоя	1 стр. перевод с примыкающими участками	5,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	7,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	6,0
1.2	На глубину очистки 45 см с укладкой геотекстиля	1 стр. перевод с примыкающими участками	5,8	1 стр. перевод с примыкающими участками	8,0	1 стр. перевод с примыкающими участками	6,3
1,3	На глубину очистки 50 см с укладкой пенополистерола	1 стр. перевод с примыкающими участками	6,0	1 стр. перевод с примыкающими участками	8,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	6,5

2.4. Средние нормы выработки машинных комплексов для смены металлических частей стрелочных переводов

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средние нормы выработки для различных марок стрелочных переводов					
		1/9,1/П		1/18, 1/22		1/9 двойной перекрестный	
		объем работ	продолжитель-ность окна, ч	объем работ	продолжитель-ность окна, ч	объем работ	продолжитель-ность окна, ч
1	с применением	1 стр. перевод с	3,5	1 стр. перевод с	7,0	1 стр. перевод с	5,3

	мотовозов МПТ-4, МПТ-6 или грузовых дрезин ДГКу, АТС	примыкающими участками		примыкающими участками		примыкающими участками	

2.5. Средние нормы выработки машинных комплексов при балластировке и выправке **стрелочных переводов на** станции на всех видах ремонтно-путевых работ

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Продолжительность окна для работы на одном стрелочном переводе, мин
1	Подъемка до **10 см и выправка стрелочного** перевода - ХДВ, выправочная машина циклического действия, ДСП-С (кроме ВПРС-05) с применением одной из машин:	
1.1	ВПРС-02	210
1.2	ВПРС-05	205
1.3	Унимат 08-32	210
2	Подъемка до 10 см и выправка стрелочного перевода - ХДВ, выправочная машина циклического действия, ДСП-С с измерительной поездкой с применением одной	

	из машин:	
2.1	ВПРС-02	220
2.2	Унимат 08-32	280

Примечания к нормам выработки на выполнение всех видов реконструкции и ремонтов пути.

1. Примечания ко всем нормам.

1.1. Нормы выработки определены для работы на электрифицированных двухпутных и многопутных участках пути.

1.2. При работе на однопутных участках пути нормы выработки принимаются с корректирующим коэффициентом 1,25.

1.3. Нормы выработки в «окно» и на "закрытых" перегонах определены с учетом перерывов в работе, вызванных пропуском поездов по соседнему пути в количестве от 37 до 72 в сутки. Для другой интенсивности движения поездов нормативы принимаются со следующими корректирующими коэффициентами: менее 14 поездов в сутки - 1,25; от 14 до 36 - 1,06; от 73 до 112 - 0,79; от 113 до 140 - 0,7; свыше 140 - 0,62.

1.4. При работе в темное время суток нормы выработки принимаются с корректирующим коэффициентом 0,88.

1.5 При работе на станциях принимаются нормы выработки в совмещенное «окно» с корректирующим коэффициентом 0,75 (кроме реконструкции и капитального ремонта).

2. Примечания к нормам по очистке и замене балласта с применением щебнеочистительных машин.

2.1. Нормы выработки в «окно» щебнеочистительных машин определены при работе на перегоне длиной 10 км на прямых участках пути с щебеночным балластом, имеющем в своем составе до 30 % засорителей, с влажностью не более 5 %. При работе на перегонах длиной более 10 км нормы выработки принимаются с корректирующими коэффициентами:

11-20 км 0,98
21-30 км 0,94
31-40 км 0,90

2.2. Лишний балласт на обочине и откосе балластной призмы, расположенный за пределами зоны очистки щебнеочистительных машин, удаляется до начала их работы.

2.3. При работе машин с укладкой геотекстиля нормы выработки принимаются с корректирующим коэффициентом 0,9, с укладкой пенополистирола с коэффициентом 0,85.

2.4. При работе машин на участках с уплотненным балластом нормы выработки принимаются с корректирующим коэффициентом 0,85, на участках с сильнозагрязненным и уплотненным балластом с коэффициентом 0,7. Уплотненным считается балласт с пропущенным тоннажем более 200 млн.т. брутто после замены или очистки балласта. Сильнозагрязненным считается балласт, имеющий в своем составе более 40 % загрязнителей.

2.5. При повторной очистке балласта нормы выработки принимаются с корректирующим коэффициентом 1,35.

2.6. При работе машин на участках с влажным балластом (влажность более 5%) нормы выработки при очистке принимаются с корректирующим коэффициентом 0,7, при вырезке с коэффициентом 1,0.

2.7. При работе в пределах пассажирских платформ нормы выработки принимаются с корректирующим коэффициентом 0,65.

2.8. На участках с деревянными шпалами нормы выработки в «окно» принимаются с корректирующим коэффициентом 1,03.

2.9. При работе в кривых участках пути с возвышением 5 см и более нормы выработки в «окно» принимаются с корректирующим коэффициентом 0,9.

2.10. Время простоя машин по причине выгрузки составов для засорителей в нормах выработки не учитывается.

2.11. При работе на не электрифицированных участках пути нормы выработки принимаются с корректирующим коэффициентом 1.1.

3. Примечания к нормам по замене рельсошпальной решетки.

3.1. Нормы выработки в «окно» определены для работы на перегоне длиной 10 км на прямых участках пути с щебеночным балластом, на насыпях.

При работе на перегонах длиной более 10 км нормы выработки принимаются с корректирующими коэффициентами:

11-20 км 0,98
21-30 км 0,94
31-40 км 0,90

3.2. При работе в кривых участках пути с радиусом 400 м и менее нормы выработки принимаются с корректирующим коэффициентом 0,6, с радиусом от 401 до 500 м с коэффициентом 0,7, с радиусом от 501 до 600 м с

коэффициентом 0,8, с радиусом от 601 до 800 м с коэффициентом 0,9.

3.3. При выполнении работ по замене рельсошпальной решетки при реконструкции пути на станциях, регламентирующей работой является вырезка балласта землеройной техникой.

3.4. При работе на не электрифицированных участках пути нормы выработки принимаются с корректирующим коэффициентом 1.1.

3.5. Нормы выработки в «окно» не учитывают потери времени на перемещение автотракторной техникой вырезанного загрязненного балласта за пределы выемок и нулевых мест. Необходимо предусмотреть увеличение продолжительности «окна» в зависимости от конкретных местных условий (протяженность выемок, нулевых мест, подъемов и спусков).

3.6. При работе машин с укладкой геотекстиля нормы выработки принимаются с корректирующим коэффициентом 0,98, с укладкой пенополистирола с коэффициентом 0,95.

3.7. При работе на однопутных участках пути нормы выработки принимаются с дополнительным корректирующим (технологическим) коэффициентом 0,9.

4. Примечания к нормам по балластировке и выправке пути.

4.1. Нормы выработки в «окно» определены для работы на перегоне длиной 10 км на прямых участках пути с щебеночным балластом.

При работе на перегонах длиной более 10 км нормы выработки принимаются с корректирующими коэффициентами:

11-20 км 0,99
21-30 км 0,95
31-40 км 0,92

4.2. Для кривых участков пути нормы выработки в окно принимаются с корректирующим коэффициентом 0,92.

4.3. Для звеньевого пути нормы выработки в окно принимаются с корректирующим коэффициентом 0,96.

4.4. При использовании машины ВПРС-05, динамический стабилизатор пути ДСП в машинный комплекс не включается.

4.5. При выполнении планово – предупредительного ремонта пути с применением высокопроизводительных машин типа Дуоматик, при условии работы сдвоенных комплексов в одно «окно» организуется планирование «окон» продолжительностью не менее 6-и часов.

5. Примечания к нормам по очистке заработанных кюветов, нарезке новых кюветов, устройству траншей для укладки лотков, устройству траншей для укладки дренажей, уборке лишнего балласта с обочины земляного полотна с применением кюветоочистительных машин.

5.1. Нормы выработки в окно определены для работы на перегоне длиной 10 км во влажных грунтах.

При работе на перегонах длиной более 10 км нормы выработки принимаются с корректирующими коэффициентами:

11-20 км	0,99
21-30 км	0,97
31-40 км	0,96

5.2. При очистке заработанных кюветов нормы выработки для сухих грунтов принимаются с корректирующим коэффициентом 1,3, для грунтов насыщенных водой с коэффициентом 0,85;

5.3. При нарезке новых кюветов, устройстве траншей для укладки лотков и дренажей, нормы выработки для сухих грунтов принимаются с корректирующим коэффициентом 1,3, для грунтов насыщенных водой с коэффициентом 0,7;

5.4. При уборке лишнего балласта с обочины земляного полотна и откоса балластной призмы нормы выработки для сухих грунтов принимаются с корректирующим коэффициентом 1,25, для грунтов насыщенных водой с коэффициентом 0,9.

5.5. При планировке обочин и откосов земляного полотна плугом для сухих, влажных и насыщенных водой грунтов нормы выработки принимаются с корректирующим коэффициентом 2,0 к нормам выработки по очистке кюветов.

5.6. Время простоя машин по причине выгрузки составов для засорителей в нормах выработки не учитывается.

5.7. При работе на не электрифицированных участках пути нормы выработки принимаются с корректирующим коэффициентом 1.18.

6. Примечания к нормам по замене стрелочных переводов.

6.1. Нормы со срезкой балласта до 10 см применимы для случая предварительной очистки или замены балласта на стрелочном переводе в предыдущие окна.

6.2. При смене стрелочного перевода для установки одного электропривода необходимо предусмотреть увеличение продолжительности окна на 40 минут.

Приложение Г
к Инструкции о порядке
предоставления и использования
«окон» для ремонтных и строительно-монтажных
работ на железных дорогах ОАО «РЖД»

ОБРАЗЕЦ ТЕЛЕГРАММЫ

Дата

Из**********Упр_____

НЗрег-, ДЦУП, НКИ, ДРП, ДЦС-, ТНЦ-, ДНЦ-, ЭЧЦ-, ЭЧК-, ЛВОК-, Л, В, Т, Э, Ш, П, Д, НС, ТЧ-, ЭЧ-, ШЧ-, ПЧ-, ПМС-, ВЧД гр, ТЧ, РЦС-, ОРС, ДС-, всем ДС.

Дата разрешаю предоставить «окно» с ____ до___ для производства _____ ремонта **** пути перегона ********** - ********** на **** км с применением машин: _____(наименования используемых машин, указать необходимо ли снятие напряжения в к/с и на какое время).

Назначить:

Руководителя работ - **********. ответственным за безопасное производство работ, ограждение места работ, охрану труда и своевременное открытие перегона.

ДС -, ДСП - **********. ответственными за безопасное производство маневровых работ, прием и отправление поездов (в том числе хозяйственных поездов), безопасное движение по станции на период окна.

ПЧ - **** - ответственным за безопасность движения поездов, своевременную подачу уведомления о возможности открытия пути для движения, проверку габарита и ограждение места работ.

ЭЧ - **** - ответственным за снятие напряжения, заземление контактного провода, провода группового заземления, кабеля ВОЛС и волновода, сохранность устройств электроснабжения, снятие и установку шунтов.

ШЧ - **** - ответственным за исправную работу устройств СЦБ, выключение и включение устройств СЦБ в централизацию, сохранность кабельных коммуникаций СЦБ

ПЧ - ответственным за охрану неохраняемого переезда ____км на весь период проведения окна.

Обязанности:

ДС - ********** - обеспечить своевременную передачу по поездной радиосвязи приказов ТЧМ на прием поездов (указать с какого на какой путь) для обеспечения безостановочного пропуска поездов; организовать движение поездов согласно вариантного графика; в соответствии с требованием ИДП выделить составителя поездов для производства маневров на ст. ********** к (время), ст. ********** к (время); сформировать разборщик по _____ пути к (время), укладчик по _____ пути к (время); отправить рабочие и хозяйственные поезда в (время).

ПЧ - **** - установить контроль за организацией работ с соблюдением технологии и качества производства работ; обеспечить проверку габарита и ограждение места работ; выделить сигналистов и дежурных работников на период окна для охраны неохраняемого переезда на ____ км; установить скорости пропуска поездов по фронту работ, переезду ____км, съездам __/__ ст ********** (указать конкретные значения); проверить наличие рельсовых соединителей по пути перегона ********** - ********** для обеспечения исправной работы автоблокировки в неправильном направлении.

ЭЧ - **** - обеспечить тех.надзор за производством работ; своевременное снятие и подачу напряжения в к/с.

ШЧ - **** - обеспечить тех. надзор за производством работ в зоне нахождения устройств СЦБ, шурфовку с представителем заказчика или подрядчика кабельных трасс ст. **********, (перегона**********), контроль за глубиной залегания кабеля СЦБ, сохранность кабельных коммуникаций, устойчивую работу устройств двухсторонней автоблокировки, устройств СЦБ в маршрутах пропуска поездов с составлением акта.

РЦС - **** - обеспечить связь ДНЦ ДЦУП, ДСП с местом работ по всему фронту работ.

Т - **** выдать (кол-во, серия) тепловозов; обеспечить явку, смену локомотивных бригад; выделить машиниста-инструктора на ст. ********** к (время); в суточный срок провести инструктаж с локомотивными бригадами о порядке движения поездов по _____ пути перегона в правильном и неправильном направлениях, фронту работ, переезду _____ км, съездам ст.__/__ в целях реализации установленных скоростей движения; принять меры к исправной работе устройств безопасности КЛУБ, САУТ. В соответствии с действующими предупреждениями и проведенными тяговыми расчетами установить перегонное время хода по главному пути перегона ********** - ********** для пассажирских поездов (указать каких и изменения времен хода).

Отправление хозяйственных поездов:

(указать наименование, ст., время, дату отправления, ст., время, дату, путь назначения).

Перегонное время хода:

(при применении блок-поста или в иных случаях, когда меняется перегонное время хода, в соответствии с разработанным вариантным графиком указать перегонное время хода для грузовых, пассажирских и пригородных поездов в правильном и неправильном направлении с указанием перегона и номера пути).

Отмененные поезда:

(указать отмененные грузовые, пассажирские и пригородные поезда, их номера, ст. отправления и дату отмены).

Примечания:

Инструктируйте причастных лиц.

НЗ-1

ДД

Приложение Д
к Инструкции о порядке
предоставления и использования
«окон» для ремонтных и строительно-монтажных
работ на железных дорогах ОАО «РЖД»
Д, П, Ш, Э, НС

Заявка

Для производства работ
_____
(наименование работ)
прошу предоставить в светлое (любое) время суток
_____
(дата)
Окно, продолжительностью _____
(время)
на
_____
(подробное описание места работ)
со снятием напряжения в к/сети, ЛЭП с
_____
(указать необходимость снятия напряжения на весь
_____
период окна или определенное время, перечень путей, съездов и т.д.)
Перечень и объем работ:
1. _____
2. _____
3. _____
Перечень выключаемых устройств СЦБ и способ выключения
_____
_____
Перечень машин и механизмов, привлекаемых к работам в окно:
1. _____
2. _____
3. _____
Прошу разработать расписание для подвода и возврата хозяйственных поездов:
1. _____

2. _____
3. _____

Для выполнения работ необходимо:

_____

_____

_____

(выделить: локомотив (место и время прибытия), ж.д. платформы и т.д.. Указать
выполнение подготовительных сопутствующих работ работниками смежных служб,
выдачу предупреждений об особых условиях следования поездов)

Другие сведенья (по усмотрению производителя работ)

_____

_____

_____

_____

Ответственные:

1. Общее руководство работами возлагается на:

_____

_____

2. Ответственный от (соответствующее подразделение железной дороги)

_____

_____

Производитель работ:

_____

дата (должность, подпись, расшифровка подписи)

Согласовано:

ПЧ _____

ШЧ _____

РЦС _____

ЭЧ _____

ДС _____

ДНЧ

Телефон исполнителя

Приложение Е
к Инструкции о порядке
предоставления и использования
«окон» для ремонтных и строительно-монтажных
работ на железных дорогах ОАО «РЖД»

Разрешение
на производство земляных работ

Начальника _____ дистанции сигнализации, централизации и блокировки о готовности устройств СЦБ,

начальника _____ регионального центра связи о готовности устройств связи,

начальника _____ дистанции электроснабжения о готовности устройств электроснабжения,

на фронте работ по капитальному ремонту пути на станции (перегоне) в следующих границах _____КМ _____ ПК - _____КМ _____ПК

Выдано: _____

1. Проведена инструментальная проверка трассы кабелей СЦБ, связи, электроснабжения, переходов через железнодорожные пути, установлены временные указатели на трассе и в местах переходов ж.д. путей.

2. Кабели СЦБ, связи, электроснабжения отшурфованы:

2.1. у сигнальных точек №№ _____

2.2. по трассам кабелей глубина закопки составляет _____ м

2.3. минимальное расстояние от торца шпал до трасс кабелей в районе составляет _____м

2.4. трассы кабелей проходят вдоль _____ пути

2.5. минимальная глубина переходов через ж.д. пути от подошвы шпал в районе _____составляет _____м

3. Акт совместной проверки трассы кабелей и шурфовки составили:

4. Наличие мостов и других искусственных сооружений на трассах кабелей:

5. Ответственные за обеспечение исправной работы автоблокировки и сохранности кабелей:

от ШЧ _____

от РЦС _____

от ЭЧ _____

6. По трассе кабелей установлены и сданы под охрану руководителю работ _____ временных знаков (при несовпадении количества временных знаков или их переустановке работу останавливать до выяснения).

7. Копии трасс кабелей с привязкой и акта шурфовки кабелей прилагаются.

8. Мероприятия по сохранности кабельных трасс в соответствии с актом

шурфовки выполнены.

9. Предупреждение.

Запрещены работы без представителей:

ШЧ- ____ на следующих местах:____КМ ___ПК - ____КМ. _____ПК;

РЦС- ____на следующих местах: ____ КМ _____ПК - ___КМ. ____ПК;

ЭЧ - на следующих местах: _____КМ _____ПК - _____КМ. _____ПК;

Начальник _____ дистанции сигнализации, централизации и блокировки

"___"_____ 20__ г. _____ _____/подпись/

/Ф.И.О./

Начальник _____ регионального центра связи

"___"_____ 20__ г. _____ _____/подпись/

Начальник _____ дистанции электроснабжения

"___"_____ 20__ г. _____ _____/подпись/

/Ф.И.О./

Разрешение получил (производитель работ) _____/подпись, / Ф.И.О., должность/

Приложение Ж
к Инструкции о порядке
предоставления и использования
«окон» для ремонтных и строительно-монтажных
работ на железных дорогах ОАО «РЖД»

АКТ
инструментальной проверки трассы кабелей СЦБ, связи, электроснабжения и инженерных сооружений на месте производства земляных работ

«__»_____ 20__ года станция (перегон)_____

Мы, нижеподписавшиеся: руководитель работ (от заказчика - дирекция инфраструктуры, ПЧ, ЭЧ и т.д.) _____, руководитель работ от подрядной организации _____, ответственные представители ШЧ- _____ РЦС- _____, ЭЧ _____произвели инструментальную проверку трасс кабелей СЦБ, связи, электроснабжения и инженерных сооружений в результате чего установлено:

1. На фронте производства работ от ___КМ ____ПК до ____КМ ____ПК (станции, перегона) на расстоянии от (оси пути, конца шпал, заглубления от нижней подошвы шпалы) проходят трассы следующих кабелей СЦБ, связи:

_____ марка _____ емкость _____ назначение _____

_____

глубина залегания кабелей (от нижней подошвы шпалы) и расстояние от (конца шпалы, оси пути) составляет: _____

_____

_____

_____

2. На месте работ отрыты шурфы на глубину _____

расстояние _____

Обнаружены кабели _____

_____

кабели не обнаружены, находятся на расстоянии более 2-х метров от зоны работ

_____

3. Кабельные переходы, трасса в зоне действия рабочих органов машин вскрыты.

4. По трассам кабелей установлено _____ сигнальных вешек и сданы под охрану руководителю работ (при несовпадении количества вешек, их переустановке работу останавливать до выяснения)

5. ШЧ - _____, РЦС - _____. ЭЧ _____ не несут ответственности за наличие кабелей других организаций в зоне действия работ.

6. Запрещены работы без представителей:

ШЧ - _____ на следующих местах: ____КМ ____ПК - ___КМ. ___ПК,

РЦС - _____ на следующих местах:____КМ ____ПК - ___КМ. ____ПК,

ЭЧ- _____ на следующих местах:___КМ ____ПК - ____КМ. ____ПК.

7. Необходимо принять следующие меры по защите или переносу кабельных трасс:

I. До начала земляных работ:

1. Выноска кабелей (длина, марка, емкость) ___КМ ___ПК___КМ ___ПК

2. Углубление кабелей (длина, марка, емкость) __КМ __ПК__КМ ___ПК

3._____

4. _____

II. При производстве земляных работ:

1. Ограничение заглубления рабочего органа машины от нижней подошвы шпалы до _____ м в местах ____КМ ____ПК____КМ ____ПК

2. Ограничение по приближению рабочего органа машины к трассам кабелей от конца шпалы _____ м в местах ____КМ ____ПК___КМ ____ПК

3._____

4. _____

Акт составлен в 4-х экземплярах, руководителю работ вручен, копия направлена в ШЧ - _____, РЦС - _____, ЭЧ _____ дирекцию инфраструктуры - _____.

(Акт уполномочены подписывать руководители предприятий в должности не ниже заместителей начальника).

gost.e-ecolog.ru