МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

ПО ПРИМЕНЕНИЮ ВАХТОВОГО МЕТОДА ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА ПРИ СКОРОСТНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Москва 1982

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ВСЕСОЮЗНЫЙ ДОРОЖНЫЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
СОЮЗДОРНИИ

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

ПО ПРИМЕНЕНИЮ ВАХТОВОГО МЕТОДА ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА ПРИ СКОРОСТНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Одобрены Минтрансстроем

МОСКВА 1982

УДК 625.7.08:658.387(083.131)

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРИМЕНЕНИЮ ВАХТОВОГО МЕТОДА ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА ПРИ СКОРОСТНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ. Союздорнии. М., 1982.

"Методические рекомендации" разработаны на основании результатов исследований применения вахтового метода организации труда при скоростном строительстве автомобильных дорог.

В работе дается классификация экономических, экономико-географических и внеэкономических факторов, влияющих на метод организации труда.

Предлагается методика определения области эффективного применения вахтового метода, основанная на сравнении приведенных затрат при традиционном и вахтовом методах организации труда.

Даются рекомендации по выбору рационального режима труда с учетом требований КЗОТ и психофизиологических факторов, а также по порядку оплаты труда рабочих-"вахтовиков".

Приводятся перечень и технико-экономические характеристики зданий и сооружений для вахтовых поселков.

Табл.6, рис.3.

© Государственный всесоюзный дорожный научно-исследовательский институт, 1982

УДК 625.7.08:658.387(083.131)

Предисловие

XXУ1 съездом КПСС поставлена задача всемерного развития прогрессивных форм организации труда при строительстве дорог, в том числе вахтового метода.

Одним из факторов, обусловливающих целесообразность применения вахтового метода при скоростном строительстве автомобильных дорог, является увеличение темпов строительства в результате применения высокопроизводительных машин типа "Автогрейд".

Внедрение вахтового метода организации труда в практику дорожного строительства связано с решением таких вопросов, как обоснование области его рационального применения, разработка режимов труда и отдыха и системы оплаты труда рабочих, занятых по вахтовому методу.

"Методические рекомендации" разработаны на основании результатов проведенных Союздорнии в 1978-1981 гг. исследований применения вахтового метода при скоростном строительстве автомобильных дорог.

При разработке "Методических рекомендаций" учтен опыт ряда министерств, применяющих вахтовый метод организации труда, в том числе опыт Миннефтегазстроя.

"Методические рекомендации" разработаны канд. экон.наук Е.М.Зейгером и инж. И.Н.Головановой при участии инж. З.А.Сементовской.

Замечания и пожелания по данной работе просьба направлять по адресу: 143900, Московская обл., Балашиха-6, Союздорнии.

I. Общие положения

1.1. Настоящие "Методические рекомендации" предназначены для использования их проектными и строительными организациями при выборе и обосновании способа организации труда при скоростном строительстве автомобильных дорог на стадии разработки проектов организации строительства (ПОС) и проектов производства работ (ППР).

1.2. Применение вахтового метода обусловлено относительно быстрым продвижением фронта работ при скоростном строительстве автомобильных дорог и увеличением в связи с этим времени доставки рабочих от мест постоянного жительства к месту производства работ, а также необходимостью более частых передислокаций строительных организаций.

1.3. Вахтовый метод организации труда внедряется в целях повышения эффективности производства и ускорения строительства автомобильных дорог на основе совершенствования организационных и экономических методов управления, улучшения социально-бытовых условий работников строительных организаций и повышения стабильности производственных коллективов.

1.4. На вахтовый метод организации труда может быть переведено подразделение подрядной строительной организации или строительная организация в целом (СУ, механизированная колонна и др.).

1.5. Расходы строительных организаций, связанные с применением вахтового метода организации труда (содержание вахтовых поселков, оплата проезда работников от мест постоянного жительства к месту производства работ и обратно, дополнительные расходы на заработную плату, финансирование социально-бытовых мероприятий и др.), должны включаться в соответствующие разделы сводных смет на строительство автомобильных дорог.

1.6. В организационной структуре дорожной строительной организации должны учитываться: дополнительные функции, связанные с внедрением вахтового метода; необходимость тщательной инженерной и социально-бытовой подготовки строительства; организация регулярной замены вахтовых бригад.

2. Область рационального применения вахтового метода организации труда

2.1. При решении вопроса о целесообразности применения вахтового метода необходимо учитывать следующие факторы, влияющие на способ организации труда (рис.1): экономические, экономико-географические, внеэкономические.

2.2. При выборе метода организации труда следует учитывать степень влияния на него указанных выше факторов. По степени влияния на метод организации труда факторы подразделяются на основные, вспомогательные и факторы-ограничения (рис.2).

2.3. Выбор наиболее эффективного метода организации труда (вахтовый, традиционный) для конкретного объекта производится по критерию приведенных затрат на основании следующей формулы:

$$P_i = C_i + E_н K_i \qquad (i = 1; 2), \qquad (1)$$

где P_i – приведенные затраты по i-му варианту;

C_i – текущие затраты по i-му варианту;

$E_н$ – нормативный коэффициент эффективности капитальных вложений;

K_i – единовременные затраты по i-му варианту.

2.4. Состав текущих и единовременных затрат (капитальных вложений) в общем случае для каждого варианта метода организации труда определяется с учетом приведенных факторов (см.рис.2).

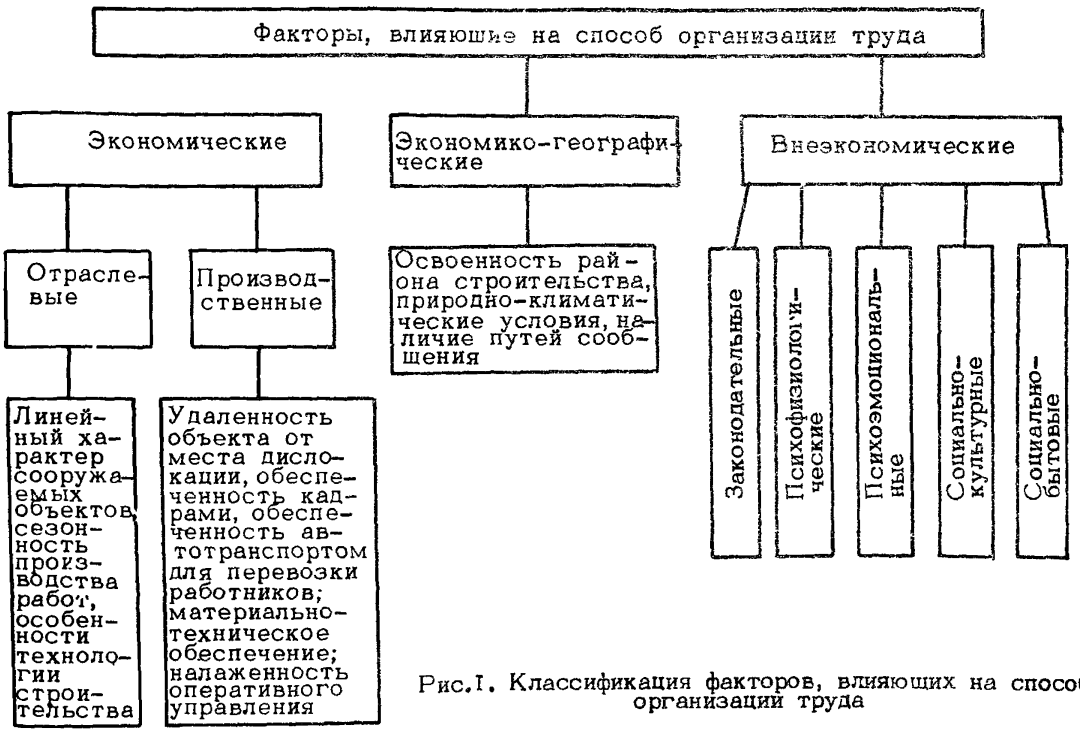


Рис.I. Классификация факторов, влияющих на способ организации труда

2.5. При вахтовом методе организации труда в состав текущих могут включаться следующие затраты:

на содержание вахтовых поселков;

на организацию питания работников на вахте;

на перевозку рабочих на вахту от места постоянного жительства и обратно;

на доставку работников к месту выполнения работ от вахтового поселка и обратно;

связанные с дополнительными выплатами работникам за работу при вахтовом методе;

на содержание постоянного жилого фонда в месте дислокации строительной организации.

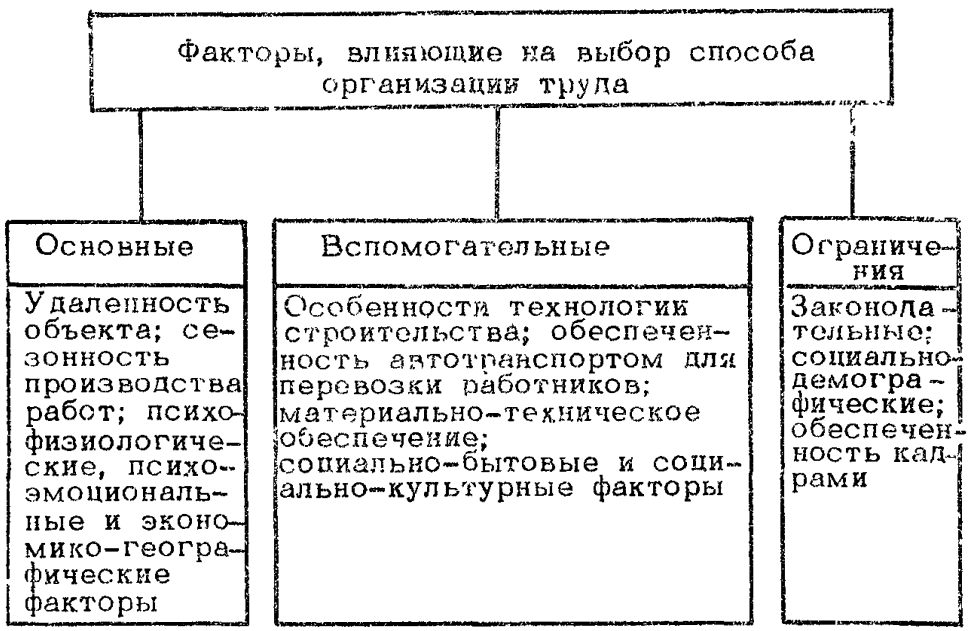


Рис.2. Классификация факторов, влияющих на способ организации труда, по их значимости

2.6. При вахтовом методе организации труда в состав единовременных затрат включаются следующие:

на строительство и обустройство вахтовых поселков;

на строительство постоянного жилья в месте дислокации строительной организации;

на приобретение транспорта для перевозки работников от места постоянного жительства к вахтовому поселку и от вахтового поселка к месту производства работ и обратно.

2.7. При традиционном методе организации труда в состав текущих включаются следующие затраты:

на содержание временных жилгородков в местах дислокации строительной организации;

на ежедневную доставку работников от мест постоянного жительства к месту выполнения работ и обратно;

на организацию питания на трассе;

на содержание бытовых помещений на трассе;

на содержание капитального жилья в местах дислокации строительной организации;

дополнительные, вызванные потерями из-за сменяемости коллектива в связи с возможными передислокациями строительной организации;

дополнительные в связи со снижением производительности труда рабочих и текучестью кадров из-за неблагоприятных социально-бытовых условий (длительное пребывание в пути, проживание в неблагоприятных жилищно-коммунальных условиях во временных жилгородках и др.).

2.8. При традиционном методе организации труда в состав единовременных затрат включаются следующие:

на строительство и обустройство временных жилгородков;

на передислокацию строительной организации в целях приближения ее к строящемуся объекту;

на строительство капитального жилья в местах дислокации строительной организации;

на строительство бытовых помещений на трассе;

на приобретение транспорта для перевозки работников от места дислокации строительной организации к месту производства работ и обратно.

2.9. Дополнительные затраты, вызванные потерями из-за сменяемости коллектива в связи с возможными передислокациями строительной организации, рассчитываются по методике определения потерь от текучести кадров, исходя из коэффициента сменяемости, устанавливаемого на основе обработки статистических данных[x].

Дополнительные затраты в связи со снижением производительности труда рабочих из-за длительного пребывания в пути от места жительства к месту производства работ определяются из расчета: пребывание в пути более 1 ч на 15-25% увеличивает период врабатываемости и требует дополнительного 15-минутного перерыва для отдыха после поездки.

Дополнительные затраты в связи с текучестью кадров из-за неблагоприятных социально-бытовых условий рассчитываются по методике определения потерь от текучести кадров.

Все остальные затраты, перечисленные в пп.2.3 - 2.8, определяются на основе данных учета, периодической отчетности или расчетным путем.

2.10. При решении вопроса о наиболее эффективном методе организации труда в целом для дорожно-строительного треста сравниваются по приведенным затратам различные варианты метода организации труда низовых строительных организаций. При этом каждым трестом определяются число, мощность, местоположение и метод организации труда низовых строительных организаций треста.

Возможны следующие варианты деятельности треста:

1 - Все низовые строительные организации треста

---

[x] По данным обследований, проведенных Союздорнии, коэффициент сменяемости коллектива при передислокации строительной организации составляет 0,6-0,8.

работают традиционным методом и не осуществляют передислокаций. Это пример треста, выполняющего все виды работ на дорогах всех категорий и имеющего полностью загруженную мощность на прогнозируемый период. Подобные организации не рассматриваются в настоящих "Методических рекомендациях".

2 - Все низовые строительные организации треста выполняют строительные работы традиционным методом и периодически осуществляют передислокации в зоне действия треста. Число и местоположение низовых подразделений определяют исходя из количества, местоположения проектируемых объектов и планируемого объема работ на них.

3 - Часть низовых строительных организаций треста работает по вахтовому методу, другая часть - по традиционному и при этом не передислоцируется.

4 - Часть низовых строительных организаций треста работает по вахтовому методу, другая часть - традиционным и осуществляет передислокации.

5 - Все низовые строительные организации треста ведут строительство по вахтовому методу.

2.11. При сравнении вариантов деятельности треста суммируются приведенные затраты всех низовых строительных организаций, которые рассчитывают по формуле (1) настоящих "Методических рекомендаций".

При этом для варианта 3 из приведенных затрат низовых строительных организаций, работающих по традиционному методу, исключаются следующие:

на строительство и обустройство временных жилгородков;

на содержание временных жилгородков в местах дислокации строительной организации;

на передислокацию низовой строительной организации в целях приближения ее к строящемуся объекту;

дополнительные, вызванные потерями из-за сменяемости коллектива в связи с возможными передислока -

циями низовой строительной организации;

дополнительные в связи со снижением производительности труда рабочих и текучестью кадров из-за неблагоприятных социально-бытовых условий.

3. Режимы труда при вахтовом методе

3.1. Вахтовый метод организации труда строится на возможности применения суммированного учета рабочего времени[x]).

3.2. При суммированном учете рабочего времени переработка в одни дни учетного периода может компенсироваться недоработкой в другие дни того же периода.

3.3. Суммированный учет рабочего времени может вводиться по различным периодам - за месяц, квартал и др. Продолжительность рабочего времени за учетный период (т.е. за полный цикл труда и отдыха) не должна превышать нормального числа рабочих часов за этот же период. Продолжительность рабочего времени за год в любом случае не может превышать нормального количества рабочих часов.

3.4. Режимы труда устанавливаются в зависимости от следующих факторов:

социальных и медико-биологических ограничений трудовой деятельности;

условий и видов производства строительно-монтажных работ;

---

x) Постановление Государственного комитета Совета Министров СССР по труду и социальным вопросам и Секретариата ВЦСПС от 30 декабря 1977 г. № 455/24 "О порядке суммирования рабочего времени работников строительно-монтажных организаций, оплаты их труда при удлиненных и сокращенных рабочих сменах, а также предоставления и оплаты дополнительных дней отдыха" (объявлено распоряжением Минтрансстроя № 75-р от 24 марта 1978 г.)

природно-климатических характеристик района строительства;

длительности времени пребывания работников в пути от места постоянного проживания к месту работы;

характера используемых транспортных средств и возможности организовать бесперебойную доставку работников.

3.5. Основным параметром режима труда следует принимать полный цикл труда и отдыха, состоящий из вахты, времени в пути и периодического отдыха.

Продолжительность вахты исчисляется как количество дней, отработанных на объекте, без выезда к месту постоянного проживания, суммированных с выходными днями. Время в пути определяется как число дней, в том числе неполных дней, с момента выезда с места постоянного проживания до прибытия в вахтовый поселок. Время в пути не учитывается при расчете числа дней отдыха.

Продолжительность периодического отдыха рассчитывается как число дней отдыха в местах постоянного проживания после вахты, включая дни, предоставляемые в качестве компенсации, выходные и праздничные дни.

3.6. Минимальная продолжительность вахты устанавливается из условия, что общее время в пути в оба конца не превышает 10% рабочего времени за один цикл труда и отдыха.

3.7. Следует учитывать, что на длительность рабочего дня влияют следующие факторы: время развития утомления человека, возможность изменения рода деятельности в течение рабочего дня (совмещение профессий), возможность установления пауз, социально-бытовое обеспечение.

3.8. Рабочий день на вахте не может превышать 10 ч, рабочая неделя - 60 ч. Выходной день должен предоставляться не менее 1 раза в неделю.

3.9. Продолжительность рабочего дня на вахте следует устанавливать 9–10 ч с одним или двумя перерывами для приема пищи (общей продолжительностью не более 1,5 ч) и введением пауз помимо обеденного перерыва.

3.10. Рабочий день водителей автотранспорта, занятых по вахтовому методу, устанавливается с учетом требований безопасности движения и в соответствии с действующим законодательством.

3.11. Длительность обеденного перерыва устанавливают в пределах 45 мин – 1 ч. Более короткие перерывы нежелательны.

При большой удаленности столовых от рабочих мест допускается в виде исключения увеличивать продолжительность перерыва до 1,5 ч. Более рациональна в таких случаях доставка питания на трассу.

3.12. Один из возможных вариантов режима труда рабочих-"вахтовиков" при 10-часовом рабочем дне представлен на рис.3.

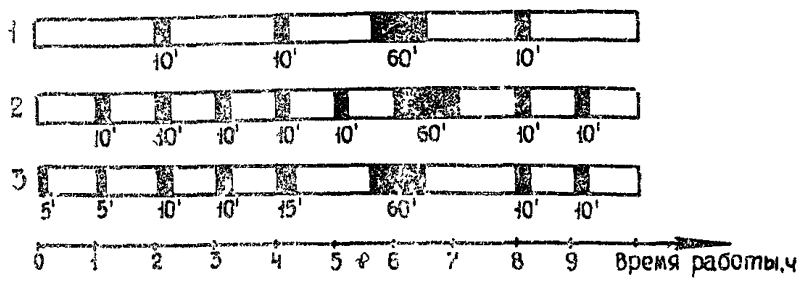


Рис.3. Суточные режимы труда и отдыха для рабочих-"вахтовиков": 1 – для машинистов дорожно-строительных машин и водителей грузовых автомобилей; 2 – для рабочих, занятых тяжелым физическим трудом; 3 – для рабочих, выполняющих общестроительные работы

3.13. Начало работы следует назначать не ранее 7 ч, поскольку с 4 до 6 ч наблюдается спад физической активности.

3.14. Необходимо учитывать, что физиологический характер изменения работоспособности в течение суток требует уменьшения нагрузки в первые и последние часы работы, ее проектируют на 10-15% меньше, чем в середине дня, а общую нагрузку во второй половине дня целесообразно предусматривать на 15% меньше, чем в первой.

3.15. При небольшой удаленности объекта от места дислокации строительной организации (на расстояние, не превышающее 12 ч нахождения в пути) устанавливают 6-дневную рабочую неделю с соответствующим количеством дней отдыха.

3.16. При 6-дневной продолжительности вахты возможна односменная организация труда. Суть ее заключается в том, что после окончания вахты строительная бригада возвращается на отдых домой. В это время не производятся строительно-монтажные работы на объекте, а осуществляется доставка строительных материалов, техническое обслуживание и ремонт дорожных машин.

3.17. При значительной удаленности объекта от места постоянной дислокации строительного управления возможны более длительные вахты.

3.18. Возможные варианты длительности вахт и последующего отдыха представлены в табл.1.

3.19. При необходимости отдых между вахтами может быть сокращен с последующей компенсацией свободным временем в удобный для организации и работников сезон. Разрешается присоединять дни отдыха к очередному или другим предусмотренным законом отпускам.

3.20. Общий цикл труда и отдыха линейных инженерно-технических работников (мастеров, прорабов), занятых по вахтовому методу, совпадает с циклом труда и отдыха рабочих.

Таблица 1

Расчет количества дней отдыха в зависимости от времени работы на вахте

Число дней работы на вахте	Количество отработанных часов			Количество переработанных часов		Число дней отдыха за переработку		Общее число выходных дней	
	по норме	9-часовой рабочий день	10-часовой рабочий день	9-часовой рабочий день	10-часовой рабочий день	9-часовой рабочий день	10-часовой рабочий день	9-часовой рабочий день	10-часовой рабочий день
5	34,2	45	50	10,8	15,8	1,6	2,3	2,6	3,3
6	41,0	54	60	13,0	19,0	1,9	2,8	2,9	3,8
7	47,8	63	70	15,2	22,2	2,2	3,3	3,2	4,3
8	54,7	72	80	17,3	25,3	2,5	3,7	3,5	4,7
9	61,5	81	90	19,5	28,5	2,9	4,2	3,9	5,2
10	68,3	90	100	21,7	31,7	3,2	4,6	4,2	5,6
11	75,2	99	110	23,8	34,8	3,5	5,1	4,5	6,1
12	82,0	108	120	26,0	38,0	3,8	5,6	4,8	6,6
13	88,8	117	130	28,2	41,2	4,1	6,0	5,1	7,0
14	95,6	126	140	30,4	44,4	4,5	6,5	5,5	7,5
15	102,5	135	150	32,5	47,5	4,8	7,0	5,8	8,0

Примечание. Дополнительные дни отдыха устанавливаются из расчета 1 день отдыха за 7 ч переработки.

4. Оплата труда при вахтовом методе

4.1. Рабочим-сдельщикам, занятым по вахтовому методу, оплата труда производится исходя из действующих норм и расценок за фактически выполненный объем работ.

Норма выработки и процент ее выполнения определяются исходя из установленной продолжительности рабочего дня. Расценки в этих случаях остаются без изменения.

4.2. Труд рабочих-повременщиков оплачивается за фактически отработанное время по тарифным ставкам.

4.3. Инженерно-техническим работникам выплачивается должностной оклад пропорционально отработанному времени. Всем категориям работников доплата за сверхурочную работу в связи с удлиненными рабочим днем и рабочей неделей не производится.

4.4. Дни отдыха (отгулы) за переработанное рабочее время сверх установленной законодательством 41-часовой рабочей недели за период вахты оплачиваются следующим образом: для рабочих-сдельщиков и рабочих-повременщиков - из расчета тарифной ставки за переработанные часы; для инженерно-технических работников - из расчета должностного оклада.

4.5. При сокращении продолжительности удлиненной рабочей смены в связи с неблагоприятными погодными условиями, а также при полном прекращении работы доплата за время, на которое сокращен рабочий день, производится исходя из тарифной ставки или оклада.

Период вынужденного простоя сверх 8-часового рабочего дня не служит основанием для предоставления соответствующего периодического отдыха.

4.6. Оплата времени в пути от места дислокации строительной организации до вахтового поселка и обратно производится исходя из расчета тарифной ставки

или должностного оклада при 7-часовом рабочем дне и согласовывается с Госкомтруда СССР и ВЦСПС в установленном порядке.

4.7. Дорожно-строительные организации, пользующиеся статусом "мобильной организации", по согласованию с Госкомтруда СССР и ВЦСПС могут применять к заработной плате рабочих-"вахтовиков" районные коэффициенты, установленные для мест выполнения работ.

4.8. Работникам мобильных организаций выплачивается надбавка за подвижной характер работ взамен суточных, в размере 75% тарифной ставки (должностного оклада), но не более 3 руб.50 коп. в сутки. За время пребывания работников на вахте на строительстве объектов в районах, где установлены районные коэффициенты к заработной плате, выплата надбавки производится с учетом утвержденных коэффициентов, но не более 3 руб.50 коп. в сутки.

5. Формирование вахтовых поселков

5.1. Бытовое обслуживание рабочих на вахте включает: организацию нормальных жилищных условий; бесперебойное снабжение рабочих общественным питанием, спецодеждой, товарами первой необходимости, организацию культурно-массовых, санитарно-гигиенических, противопожарных и других мероприятий.

5.2. При размещении вахтовых поселков для строителей следует выбирать наиболее пригодные для жилья площади, находящиеся в непосредственной близости от трассы и по возможности в середине строящегося участка.

5.3. Жилые здания и бытовые помещения вахтового поселка могут быть различной конструкции:

дома-вагоны ВО-8, ЦУБ-24, В-6; здания передвижного типа;

контейнерные здания и сооружения;

сборно-разборные здания и сооружения.

Сборно-разборные здания серий 420-11 и 420-12 выпускаются заводами Главстройпрома Минтрансстроя, здания контейнерного типа изготавливаются на Нижне-Удинском и Солгинском заводах, здания передвижного типа на автомобильном ходу с подкатными тележками серии 420-01 - на Пушкинском заводе Главстроймеханизации Минтрансстроя.

5.4. Для оборудования и инвентарных зданий сборно-разборного типа принимается четырехкратная оборачиваемость, для передвижных - десятикратная, для контейнерных - тринадцатикратная.

5.5. Для вахтовых поселков целесообразно использовать контейнерные здания, учитывая, что они удобны при транспортировке и эксплуатации, характеризуются необходимым уровнем комфорта, малой трудоемкостью монтажа и экономичностью конструктивных решений.

5.6. Жилые и культурно-бытовые здания контейнерного типа принимаются по типовым проектам, разработанным с применением унифицированных типовых секций серии 420-04.

5.7. Перевозка инвентарных унифицированных контейнеров осуществляется в кузовах автомашин ЗИЛ-130, ЗИЛ-131, ГАЗ-53А, ГАЗ-54, „Урал-375" и в прицепах с тягачами этих же марок. Установка блоков на машины или прицепы и монтаж из блоков зданий производятся автокранами КС-356-А, КС-3751 грузоподъемностью 10 т.

Основные технико-экономические показатели временных зданий и сооружений контейнерного типа с деревянным каркасом и стальной опорной рамой серии 420-04 приведены в табл.2.

Технико-экономические показатели зданий и сооружений контейнерного типа с металлическим каркасом серии 420-02 приведены в табл.3.

Таблица 2

Технико-экономические показатели временных зданий и сооружений контейнерного типа серии 420-04 с деревянным каркасом и стальной опорной рамой

Временные здания и сооружения	Площадь застройки, $м^2$	Жилая площадь, $м^2$	Сметная стоимость общая, тыс.руб.	Трудоемкость возведения, чел.-дн.	Наибольшая масса контейнера с оборудованием, т	Номер типового проекта
Двухквартирный жилой дом	82,7	43,6	11,18	4	5,5	420-04-14
Общежитие						
на 12 чел.	82,8	43,2	16,77	4	5,6	420-04-50
на 16 чел.	124,2	57,8	22,51	6	5,6	420-04-51
на 24 чел.	165,6	86,6	26,69	8	5,6	420-04-13
Столовая						
на 20 мест	124,2	79,8	22,21	6	5,6	420-04-34
на 50 мест	273,6	255,2	31,77	12	5,4	420-04-16
Магазин на 2 рабочих места	82,8	43,6	26,83	4	5,6	420-04-15
Контора и медпункт	124,2	103,6	14,06	6	5,3	420-04-18
Медпункт 1У категории	82,8	65,6	8,85	4	5,3	420-04-39
Уборная на 2 очка	16,2	-	1,95	1	5,5	420-04-40

Примечание. Срок службы временных зданий и сооружений - 20 лет, их оборачиваемость - 13 раз.

Таблица 3

Технико-экономические показатели зданий и сооружений контейнерного типа серии 420-02 с металлическим каркасом

Наименование показателей	Наименование зданий		
	Общежитие на 18 чел.	Столовая на 40 посадочных мест	Гардеробная-душевая на 40 чел.
Номер типового проекта	420-02-1	420-02-2 x)	420-02-3
Площадь застройки, м^2	146,6	146,6	122,2
Площадь полезная, м^2	140,0	140,0	117,7
Площадь рабочая, м^2	131,3	138,0	113,3
Количество контейнеров в блоке, шт.	6	6	5
Сметная стоимость, тыс.руб.			
строительно-монтажных работ	1,37	1,37	1,17
инвентарных изделий	17,79	15,37	13,80
оборудования и мебели	6,33	10,93	5,51
общая	25,49	27,67	20,48
Трудовые затраты, чел.-дн.	7,00	7,00	7,00
Срок службы контейнера, годы	15,00	15,00	15,00
Оборачиваемость	10,00	10,00	10,00
Масса контейнера без оборудования, т			
1-я секция (крайняя)	4,15	4,15	4,15
2-я секция (средняя)	3,58	3,58	3,58
Общая масса блока с оборудованием, т	36,85	36,15	28,00

x) Утвержден Госстроем СССР 25.12.1964 г.

5.8. Для вахтовых поселков можно применять также здания передвижного типа на подкатных тележках, которые транспортируют тягачами ЗИЛ-130, МАЗ-200 или трактором.

Монтаж и демонтаж производятся автомобильным краном грузоподъемностью 5 т.

Для планировки площадок используется бульдозер на тракторе мощностью 60-75 кВт.

Площадь жилых поселков из зданий передвижного типа серии 420-01 составляет: на 20 чел. - 1000 $м^2$, на 25 чел. - 1200 $м^2$, на 50 чел. - 2500 $м^2$, на 100 чел. - 5000 $м^2$.

Показатели, характеризующие один дом-вагон: площадь застройки 24,3 $м^2$; полезная площадь 22 $м^2$; строительный объем 68 $м^3$.

5.9. Набор зданий серии 420-01 для бригадных поселков приведен в табл.4, сметная стоимость бригадных поселков и каждого здания этих поселков - соответственно в табл.5, 6.

5.10. Санитарно-бытовые помещения, входящие в комплекс зданий вахтового поселка для строителей, оборудуются в соответствии с гигиеническими требованиями к устройству и оборудованию санитарно-бытовых помещений для строительных рабочих.

5.11. Все санитарно-бытовые помещения необходимо обеспечивать водой в соответствии с требованиями санитарных норм на питьевую воду.

При отсутствии централизованного водоснабжения использование местных источников разрешается на основании заключения местных органов санитарного надзора.

Таблица 4

Набор зданий серии 420-01 для вахтовых поселков

Наименование зданий	Количество зданий				Номер типового проекта
	на 20 чел.	на 25 чел.	на 50 чел.	на 100 чел.	
Общежитие на 5 чел.	4	5	10	20	420-01-11
Магазин продовольственный на 1 продавца	–	–	1	1	420-01-2
Контора прораба на 3 места	1	1	1	1	420-01-3
Ателье бытового обслуживания на 2 рабочих места	–	–	–	1	420-01-4
Пункт питания – буфет на 10 мест	1	1	2	5	420-01-5
Красный уголок на 15-20 чел.	1	1	1	2	420-01-7
Гардеробная-душевая					
на 9 мужчин	1	1	4	8	420-01-6
на 7 женщин	1	1	2	4	420-01-8
Медпункт на 1 фельдшера	–	–	1	1	420-01-9
Баня на 4 помывочных места	–	–	1	2	420-01-10
Помещение для обогрева на 12 чел.	1	1	2	3	420-01-13
АТС на 50 номеров	–	–	–	1	420-01-12
Уборная на 2 очка					
Всего зданий	10	12	25	48	

Таблица 5

Сметная стоимость вахтовых поселков
(тыс.руб.)

Наименование зданий	Поселок			
	на 20 чел.	на 25 чел.	на 50 чел.	на 100 чел.
Общежитие на 5 чел.	13,52	16,90	33,80	67,60
Магазин	-	-	2,93	2,93
Контора прораба	2,59	2,59	2,59	2,59
Ателье бытового обслуживания	-	-	-	3,03
Пункт питания - буфет на 10 мест	3,71	3,71	7,42	18,55
Красный уголок на 15-20 чел.	3,49	3,49	3,49	6,98
Гардеробная-душевая				
на 9 мужчин	4,26	4,26	17,04	34,08
на 7 женщин	4,36	4,36	8,72	17,44
Медпункт	-	-	3,73	3,73
Баня	-	-	4,27	8,54
Помещение для обогрева	4,50	4,50	9,00	13,50
А Т С	-	-	-	8,04
Уборная				
Стоимость зданий с оборудованием и мебелью	36,43	39,81	92,99	187,01
Благоустройство	0,27	0,29	0,51	0,99
Общая стоимость поселка	36,70	40,10	93,50	188,00

Таблица 6

Сметная стоимость каждого здания в вахтовом поселке (тыс.руб.)

Наименование зданий (серии 420-01)	Сметная стоимость
Общежитие на 5 чел.	3,38
Магазин продовольственный на 1 продавца	2,93
Контора прораба на 3 места	2,59
Ателье бытового обслуживания на 2 рабочих места	3,03
Пункт питания - буфет на 10 мест	3,71
Красный уголок на 15-20 чел.	3,49
Гардеробная-душевая	
на 9 мужчин	4,26
на 7 женщин	4,36
Медпункт на 1 фельдшера	3,73
Баня на 4 помывочных места	4,27
Помещение для обогрева на 12 чел.	4,50
АТС на 50 номеров	8,04

Оглавление

	Стр.
Предисловие	3
1. Общие положения	4
2. Область рационального применения вахтового метода организации труда	5
3. Режимы труда при вахтовом методе . . .	11
4. Оплата труда при вахтовом методе	16
5. Формирование вахтовых поселков	17

x x x

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРИМЕНЕНИЮ ВАХТОВОГО МЕТОДА ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА ПРИ СКОРОСТНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Ответственный за выпуск инж. Е.И.Эппель

Редактор Т.М.Бирюшова
Технический редактор А.В.Евстигнеева
Корректор Л.В.Крылова

Подписано к печати 24/XI 1981г. Л 73739
Формат 60x84/16 Печать офсетная. Бумага офсетная №1.
Заказ 10-2 Тираж 350 1,2 уч.-изд.л. 1,4 печ.л.
Цена 18 коп.

Участок оперативной полиграфии Союздорнии
[illegible]ковская обл., г.Балашиха-6, ш.Энтузиастов,79

gost.e-ecolog.ru