

УТВЕРЖДАЮ:
Первый вице-президент
ОАО «РЖД» **В.Н. Морозов**
«___» _____ 2006 г

ИНСТРУКЦИЯ

о порядке подготовки к работе

в зимний период и организации снегоборьбы

на железных дорогах ОАО «РЖД»

Содержание

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	5
1.1. Система метеорологического предупреждения и прогнозирования	5
1.2. Классификация метеорологических явлений и интенсивности снегоотложения сети железных дорог и принимаемые меры для обеспечения устойчивой работы железнодорожного транспорта...	6
1.3. Защита от снежных заносов.....	8
2. ПОДГОТОВКА ХОЗЯЙСТВ К РАБОТЕ В ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ..	10
2.1. Организация подготовки. Общие для всех хозяйств требования по подготовке к работе в зимних условиях.....	10
2.2.ХОЗЯЙСТВО ПЕРЕВОЗОК.....	16
2.3.ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО.....	17
2.4.ХОЗЯЙСТВО АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ.....	20
2.5.ХОЗЯЙСТВО СВЯЗИ И ВЫЧИСЛИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ.....	21
2.6.ХОЗЯЙСТВО ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ И ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ.....	23
2.7.ЛОКОМОТИВНОЕ ХОЗЯЙСТВО.....	25
2.8.ВАГОННОЕ ХОЗЯЙСТВО.....	28
2.9.ХОЗЯЙСТВО КОММЕРЧЕСКОЙ РАБОТЫ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК	30
2.10. ХОЗЯЙСТВО ПАССАЖИРСКИХ СООБЩЕНИЙ.....	33
2.11.ХОЗЯЙСТВО ГРАЖДАНСКИХ СООРУЖЕНИЙ, ВОДОСНАБЖЕНИЯ И ВОДООТВЕДЕНИЯ.....	38
2.12.МЕДИЦИНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	41
2.13. МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ.....	43
2.14.НЕГОСУДАРСТВЕННЫЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ ОАО «РЖД»	44
2.15 ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ ПОЕЗДА.....	45
3.ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТ В ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ И УПРАВЛЕНИЕ СНЕГОБОРЬБОЙ.....	47
3.1.Общее руководство и общие положения по работе в зимних условиях и организации снегоборьбы.....	47
3.2.ХОЗЯЙСТВО ПЕРЕВОЗОК.....	49
3.3.ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО.....	51
3.4.ХОЗЯЙСТВО АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ.....	57
3.5.ХОЗЯЙСТВО СВЯЗИ И ВЫЧИСЛИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ.....	58
3.6.ХОЗЯЙСТВО ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ И ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ.....	59
3.7.ЛОКОМОТИВНОЕ ХОЗЯЙСТВО.....	60
3.8.ВАГОННОЕ ХОЗЯЙСТВО.....	61
3.9.ХОЗЯЙСТВО ПАССАЖИРСКИХ СООБЩЕНИЙ.....	62
3.10.ХОЗЯЙСТВО КОММЕРЧЕСКОЙ РАБОТЫ В	

СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	64
3.11.ХОЗЯЙСТВО ГРАЖДАНСКИХ СООРУЖЕНИЙ, ВОДОСНАБЖЕНИЯ И ВОДООТВЕДЕНИЯ.....	66
3.12. МЕДИЦИНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ.....	67
3.13. ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ ПОЕЗДА.....	68
4. МЕРЫ ПО ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ МЕТЕОУСЛОВИЯХ.....	68
4.1.Общие требования для всех хозяйств.....	68
4.2.ХОЗЯЙСТВО ПЕРЕВОЗОК.....	69
4.3.ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО.....	70
4.4.ХОЗЯЙСТВО АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ.....	72
4.5.ХОЗЯЙСТВО СВЯЗИ И ВЫЧИСЛИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ.....	74
4.6.ХОЗЯЙСТВО ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ И ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ.....	75
4.7.ЛОКОМОТИВНОЕ ХОЗЯЙСТВО.....	77
4.8.ВАГОННОЕ ХОЗЯЙСТВО.....	79
4.9.ХОЗЯЙСТВО ПАССАЖИРСКИХ СООБЩЕНИЙ.....	79
4.10. ХОЗЯЙСТВО КОММЕРЧЕСКОЙ РАБОТЫ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	81
4.11.ХОЗЯЙСТВО ГРАЖДАНСКИХ СООРУЖЕНИЙ, ВОДСНАБЖЕНИЯ И ВОДООТВЕДЕНИЯ.....	82
4.12. МЕДИЦИНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ.....	84
4.13. ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ ПОЕЗДА.....	85
5.ОСОБЕННОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ РАБОТАЮЩИХ В ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ.....	85
ПРИЛОЖЕНИЯ	
Приложение № 1. Типы и конструкции постоянных снегозадерживающих и снегопередувающих заборов и переносных щитов постоянные снегозадерживающие заборы.....	96
Приложение № 2. Схемы ограждения железнодорожных переездов и приспособлений для забивки кольев.....	103
Приложение №3. Схематическая карта снегозаносимых участков пути и существующих снегозащитных средств.....	104
Приложение № 4. Технологические схемы очистки и уборки пути от снега машинным способом.....	105
Приложение № 5. Перечень документации, прилагаемой к оперативному плану снегоборьбы.....	108
Приложение №6. Технология очистки пути от снега на перегонах.....	111
Приложение №7. Машины для очистки пути от снега на перегонах и станциях.....	125
Приложение №8. Стационарные устройства для очистки стрелок от снега.....	139
Приложение №9. Ведомость данных о заносимых местах и их ограждениях.....	141

Термины, используемые в инструкции

«Первозимник» - впервые принятый или переведенный из подразделения в подразделение внутри ОАО «РЖД» работник, характер работы которого существенно изменился и который впервые в зимних условиях выполняет работы, связанные с движением поездов.

Снегоуборочная техника - снегоуборочные поезда, плужные снегоочистители, струги-снегоочистители, электрические роторные снегоочистители, машины пневмоочистительные вентиляторные и другая техника, предназначенная для очистки пути, стрелочных переводов и уборки снега.

Снегоочиститель – путевая машина различных конструкций для очистки железнодорожных путей от снега. (Плужный, вентиляторный, электрический роторный и фрезерно-роторный).

Снегоуборочный поезд – путевая машина для уборки путей и стрелочных переводов от снега. Снегоуборочные поезда типа СМ-2 (СМ-2А, СМ-2Б, СМ-2М) и СМ-7Н состоят из головной машины, промежуточных и концевого полувагонов.

Струг-снегоочиститель – путевая машина для производства снегоочистительных работ, нарезки кюветов, очистки от снега путей на станциях и перегонах, отвалки снега в местах его выгрузки, очистки кюветов от снега и удаления снега из выемки.

Линейные подразделения – линейные структурные подразделения железной дороги (дистанции пути, сигнализации централизации и блокировки, электроснабжения, локомотивные, моторвагонные, вагонные депо, путевые машинные станции и другие подразделения железной дороги) непосредственно участвующие в перевозочном процессе.

Важнейшие станции – сортировочные, грузовые, участковые и крупные пассажирские железнодорожные станции, на которых под председательством начальника станции формируется оперативный штаб по снегоборьбе. Перечень таких станций, определяется начальником железной дороги, исходя из степени их влияния на эксплуатационную работу железной дороги.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящая Инструкция определяет порядок подготовки к работе в зимних условиях, организацию работ по снегоборьбе, меры по обеспечению безопасности и бесперебойности движения поездов, порядок работы при экстремальных метеоусловиях, устанавливает сроки, систему планирования работ и контроль за их выполнением.

Требования настоящей Инструкции обязательны для работников всех хозяйств железных дорог—филиалов ОАО «РЖД» (далее — железные дороги), других филиалов, а также дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» (далее—ДЗО) и других организаций, участвующих в перевозочном процессе или выполняющих работы по обслуживанию и ремонту объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры на договорных условиях. Для таких организаций в учредительных документах и договорах с ОАО «РЖД» и его подразделениями должны быть отражены требования о соблюдении действующих в ОАО «РЖД» нормативных документов, а также о привлечении рабочей силы и техники для снегоборьбы, предоставления ОАО «РЖД» и его подразделениям права осуществления проверок и других контрольных полномочий, предусмотренных настоящей Инструкцией.

Все работы по подготовке хозяйств к работе в зимних условиях должны выполняться в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог, инструкций и регламентов, определяющих по каждому хозяйству порядок технического обслуживания объектов и устройств, инструкций по охране труда, производственной санитарии и других нормативных документов.

1.1. Система метеорологического предупреждения и прогнозирования

Информацию о прогнозах погоды готовит отдел гидрометеорологии Департамента пути и сооружений ОАО «РЖД» (далее - ЦПМет), а также геофизические станции железных дорог (далее - ПГМ).

ЦПМет, получая первичную гидрометеорологическую информацию от государственной гидрометеорологической сети, составляет прогнозы погоды, которые выполняются в картографическом виде по железным дорогам на период с 18-00 час. текущих суток до 18-00 час. следующих суток.

Ежедневно до 11-00 суточный прогноз направляется руководству ОАО «РЖД» и в департаменты: пути и сооружений, управления перевозками, коммерческой работы в сфере грузовых перевозок, электрификации и электроснабжения, а также в другие департаменты по их запросам.

При ожидаемых опасных метеорологических явлениях (ОЯ), ЦПМет обязан дать телефонограмму о штормовом предупреждении ПГМ.

При особо опасных (ООЯ) и сверхопасных метеорологических явлениях (СОЯ), штормовые предупреждения на железные дороги отправляются телеграммой за подписью руководства ЦП в адрес *первого заместителя*

начальника железной дороги–начальника оперативного штаба по снегоборьбе, заместителя начальника железной дороги по путевому хозяйству и начальника службы пути.

При получении от ЦПМет штормового предупреждения о возникновении опасного явления (ОЯ), ООЯ или СОЯ (см. табл. 1), ПГМ должна проанализировать его с учетом местных условий, известить руководство железной дороги и направить его отделениям железных дорог и линейным подразделениям для принятия мер. В штормовом предупреждении должны быть сообщены данные об ожидаемом месте и времени возникновения метеорологического явления на территории железной дороги, его виде, интенсивности и продолжительности. Предупреждения о прогнозируемом возникновении вышеуказанных явлений должны передаваться заблаговременно, не менее чем за два часа до их начала.

1.2. Классификация метеорологических явлений и интенсивности снегоотложения сети железных дорог и принимаемые меры для обеспечения устойчивой работы железнодорожного транспорта

Таблица 1

Виды метеорологических явлений и степень их влияния на эксплуатационную деятельность железнодорожного транспорта

Вид метеорологического явления	Степень влияния на эксплуатационную деятельность железнодорожного транспорта	Количественная характеристика метеорологического явления	Меры, принимаемые в соответствии с оперативными планами снегоборьбы
Снегопад умеренный	ОЯ	Интенсивность снегоотложения 5-9 см снега за сутки	Задействуются стационарные устройства для очистки стрелочных переводов и рабочая сила первой очереди, при необходимости снегоуборочная техника.
Снегопад значительный	ООЯ	Интенсивность снегоотложения 10-19 см за сутки	Необходимо задействовать снегоочистительную и снегоуборочную технику, стационарные устройства для очистки стрелок. Привлекается рабочая сила 1 и 2 очереди на очистку стрелочных переводов.
Снегопад сильный	СОЯ	Интенсивность снегоотложения 20 см и более за сутки	Необходимо задействовать всю снегоочистительную и снегоуборочную технику. Привлекается рабочая сила 1 и 2 очереди, а при необходимости и 3 очереди на очистку стрелочных переводов.
Снегопад с мокрым снегом умеренный	ОЯ	Интенсивность снегоотложения 3-7 см за сутки	Задействуются стационарные устройства для очистки стрелочных переводов и рабочая сила 1й очереди. При необходимости задействуется снегоуборочная техника.
Снегопад с мокрым снегом значительный	ООЯ	Интенсивность снегоотложения 7-14 см за сутки	Необходимо задействовать снегоочистители, снегоуборочные поезда, все стационарные устройства для очистки стрелок. Привлекается рабочая сила 1й и 2й очереди, а на очистку стрелочных переводов.

Снегопад с мокрым снегом сильный	СОЯ	Интенсивность снегоотложения 15 см и более за сутки	Необходимо задействовать всю снегоочистительную и снегоуборочную технику. Привлекается рабочая сила 1 и 2 очереди, а при необходимости и 3 очереди на очистку стрелочных переводов.
Метель умеренная	ОЯ	Продолжительность менее 3 ч при скорости ветра до 10 м/с	Привлекается рабочая сила 1 и 2 очереди, на очистку стрелочных переводов.
Метель значительная	ООЯ	Продолжительность от 3 до 12 ч при скорости ветра 10-14 м/с	Необходимо задействовать снегоочистители, снегоуборочные поезда, стационарные устройства для очистки стрелок. Привлекается рабочая сила 1 и 2 очереди, а при необходимости и 3 очереди на очистку стрелочных переводов.
Метель сильная	СОЯ	Продолжительность 12 ч и более при скорости ветра 15 м/с и более	Требуется принятие экстренных мер по обеспечению снегоуборочных работ. Привлекается рабочая сила 1 и 2 очереди и 3 очереди на очистку стрелочных переводов.
Гололед и изморозь	ОЯ	Гололед до 5 мм, изморозь до 20 мм	Назначаются осмотры воздушных линий и при необходимости задействуются электровозы с вибропантографами, установки МОГ, включаются схемы профилактического подогрева контактной сети.
Гололед и изморозь	ОЯ	Гололед 6-19 мм, изморозь 20-49 мм	Назначаются осмотры воздушных линий, задействуются электровозы с вибропантографами, установки МОГ, включаются схемы профилактического подогрева контактной сети. Организуются дополнительные проверки контактной сети ВИКС.
Гололед и изморозь	ООЯ	Гололед 20 мм и более, изморозь 50 мм и более	Назначаются осмотры воздушных линий, на линиях связи организуется обивка наледи с проводов, задействуются электровозы с вибропантографами, установки МОГ, включаются схемы профилактического подогрева контактной сети. Организуются дополнительные проверки контактной сети ВИКС.
Низкая температура нар. воздуха	ОЯ	-25 °С и ниже	Организуются дополнительные обходы и объезды, задействуются мобильные средства контроля состояния рельсов, линий связи, контактной сети. Возможно ограничение весовой нормы грузовых поездов.
Сильный ветер	ОЯ	15 м/с и более	Прекращаются погрузочно-разгрузочные работы. Ограничивается скорость движения ЭПС при автоколебаниях проводов контактной/сети.

По сроку наступления зимнего периода железные дороги России делятся на две группы:

первая группа – железные дороги Урала, Сибири, Дальнего Востока и северные участки Октябрьской и Северной железных дорог, где снегопады и метели наблюдаются ранее, чем на остальной территории сети железных дорог;

вторая группа – все остальные железные дороги сети.

По степени снегозаносимости железные дороги делятся на 5 групп:

1 - особо сильнозаносимой является Западно-Сибирская железная дорога, на территории которой в течение зимы наблюдаются снегопады и метели с очень сильной интенсивностью.

2 - к сильнозаносимым относятся Свердловская, Южно-Уральская, Куйбышевская, Красноярская, Северная (выше широты ст. Сыктывкар), Октябрьская (выше широты ст. Беломорск) и Сахалинская железные дороги, на территории которых наблюдаются снегопады с очень сильной интенсивностью, а метели с сильной интенсивностью.

3 - к заносимым относятся Восточно-Сибирская, Дальневосточная, Горьковская железные дороги, а также южные участки Северной и Октябрьской железных дорог, на территории которых наблюдаются снегопады и метели с сильной интенсивностью.

4 - к среднезаносимым относятся Юго-Восточная, Приволжская, Московская, Северо-Кавказская и Калининградская железные дороги, на территории которых наблюдаются снегопады с сильной интенсивностью снегоотложения и метели со значительной интенсивностью.

5 - слабозаносимой является Забайкальская железная дорога, на территории которой наблюдаются снегопады и метели с умеренной интенсивностью.

Участки пути делятся на 3 категории снегозаносимости и должны ограждаться в следующей последовательности:

В первую очередь - заносимые места **первой категории** - выемки глубиной более 0,4 м и нулевые места, расположенные на косогорах;

Во вторую очередь - заносимые места **второй категории** - выемки глубиной до 0,4 м и нулевые места;

В третью очередь - заносимые места **третьей категории** - насыпи высотой до 0,7 м в равнинной местности и до 1,0 м на косогорах.

1.3. Защита пути от снежных заносов

Защита пути от снежных заносов на перегонах и станциях железных дорог осуществляется, как правило, с помощью защитных лесонасаждений.

В случаях, когда по почвенно-климатическим условиям не представляется возможным вырастить такие насаждения, защиту пути следует обеспечивать устройством постоянных снегозадерживающих заборов.

Применение переносных снегозадерживающих щитов допускается только как временная мера на период ввода в действие постоянных средств защиты или в качестве вспомогательных средств к стационарным снегозадерживающим устройствам в случаях недостаточной их снегоемкости. (Конструкции переносных снегозадерживающих щитов приведены в приложении № 1)

Защиту пути от снежных заносов следует предусматривать вдоль всех снегозаносимых участков перегонов, отдельно для каждой стороны пути, а также вокруг станций и, в ряде случаев, внутри станционных территорий.

Типы и мощности снегозадерживающих устройств при открытой прилегающей к железной дороге снегосборочной площади выбираются с

учетом данных, приведенных в таблице 2, исходя из расчетного годового объема метелевого снегоприноса, установленного для каждой стороны снеготранспортируемого участка пути, с корректировкой мощности средств защиты пути в сторону уменьшения при наличии на снеготранспортирующей площади вблизи пути местных постоянных препятствий переносу снега (полезащитных лесополос, естественных насаждений, балок, оврагов и т. д.).

Таблица 2.

**Характеристика средств защиты пути от снежных заносов
в зависимости от расчетного годового объема метелевого снегоприноса**

Участок пути	Расчетный годовой объем снегоприноса куб. м/пог. м	Средства защиты пути от снежных заносов
Слаботранспортируемый	До 100	Одно-двухполосные лесонасаждения или одно-двухрядные щитовые линии
Среднетранспортируемый	101-300	Двух-трехполосные лесонасаждения или постоянный забор высотой до 5,5 м, или забор облегченного типа высотой 4-5 м
Сильнотранспортируемы й	301-600	Трех-четыреполосные лесонасаждения или один-два ряда постоянных заборов высотой до 5,5 м, или забор облегченного типа высотой 5 м, дополненный забором просветностью 60-75%
Особо сильнотранспортируемый	Более 600	Четыреполосные и с большим числом полос лесонасаждения или два ряда постоянных заборов высотой 5,5 м, или два ряда заборов облегченного типа высотой 5 м, снегоперудувающие заборы. Перепрофилирование снеготранспортируемых участков земляного полотна в снеготранспортируемые профили.

Снегозадерживающие лесонасаждения и заборы, размещаемые на перегонах, должны перекрывать все протяжение снеготранспортируемых мест и заканчиваться у насыпей высотой не менее 2 м.

Вновь создаваемые или восстанавливаемые на месте погибших защитные лесонасаждения следует размещать с учетом исключения в будущем выхода кроны деревьев в зону видимости сигналов, падения деревьев на путь, провода линий электроснабжения и контактной сети, а также касания ветвями деревьев указанных линий.

До полного вступления в самостоятельную защитную работу создаваемых и восстанавливаемых снегозадерживающих защитных лесонасаждений снеготранспортируемые участки пути ограждают переносными щитами.

Установка щитовых линий в двух-, трех- и многополосных насаждениях осуществляется на расстоянии трех-пяти метров от крайнего ряда путевой опушки полевой лесополосы с таким расчетом, чтобы собираемый щитами метелевый снег откладывался в полевом межполосном интервале, а также с наветренной стороны посадок на расстоянии 50-60 метров. При необходимости для ограждения сильнотранспортируемой зоны железнодорожных переездов основную линию щитов разрывают и отводят в сторону (Приложение 2)

При наличии однополосных насаждений щитовая линия устанавливается в поле, также на расстоянии в 50-60 метров от полевых опушек защитных лесонасаждений.

Запрещается устанавливать щиты на месте занесенных снегом деревьев и кустарников во избежание их повреждения навалами снега.

При устройстве щитовых линий колья устанавливают в грунт заранее до наступления заморозков на равном расстоянии друг от друга -1,9 м.

2. ПОДГОТОВКА ХОЗЯЙСТВ К РАБОТЕ В ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ

2.1. Организация подготовки. Общие для всех хозяйств требования по подготовке к работе в зимних условиях.

Организация подготовки.

Общее руководство подготовкой хозяйств железных дорог и кадров к работе в зимних условиях осуществляет оперативный штаб ОАО «РЖД».

Оперативный штаб ОАО «РЖД» возглавляет руководитель штаба – первый вице-президент ОАО «РЖД». В состав оперативного штаба включаются вице-президенты, руководители департаментов и управлений ОАО «РЖД», центральных дирекций, причастных к обеспечению устойчивой работы железнодорожного транспорта в зимний период.

Рабочим органом постоянно действующего оперативного штаба ОАО «РЖД» является рабочая группа в составе руководителей департаментов, управлений и дирекций. Рабочая группа обеспечивает взаимодействие и слаженность в работе всех департаментов, управлений и центральных дирекций, хозяйств железных дорог, непосредственно связанных с подготовкой к работе в зимних условиях и организацией снегоборьбы.

В департаментах, управлениях и центральных дирекциях создаются рабочие группы во главе с руководителями департаментов, управлений и центральных дирекций для оказания практической помощи и контроля за ходом подготовки на железных дорогах сети, в структурных подразделениях и ДЗО.

На основе анализа прошедшего зимнего периода, **в срок до 1 июня издается распоряжение ОАО «РЖД»**, в котором:

утверждаются план работы оперативного штаба, планы подготовки снегоуборочной и снегоочистительной техники, производственных и служебно-бытовых зданий и сооружений, объектов стационарной теплоэнергетики, усиления и технического оснащения объектов инфраструктуры железных дорог для обеспечения устойчивой работы в предстоящий зимний период;

устанавливаются задания по созданию нормативных запасов топлива, запасных частей, материалов и оборудования.

Оперативный штаб ОАО «РЖД» осуществляет контроль за выполнением мероприятий, направленных на подготовку хозяйств к работе в зиму, заслушивает на заседаниях штаба руководителей департаментов, управлений,

центральных дирекций и железных дорог о ходе работ по своевременному выполнению мероприятий.

С этой целью оперативный штаб ОАО «РЖД» осуществляет комплексные проверки во всех хозяйствах железных дорог, рассматривает итоги проверок с руководителями филиалов, служб железных дорог, отделений железных дорог и ДЗО, намечает меры по ликвидации отставаний.

На железных дорогах руководство подготовкой хозяйств и кадров к работе в зимних условиях и организацией снегоборьбы осуществляет оперативный штаб, возглавляемый первым заместителем начальника железной дороги.

В состав оперативного штаба входят начальники служб пути, перевозок, локомотивной, вагонной, сигнализации, централизации и блокировки, материально-технического обеспечения, электрификации и электроснабжения, коммерческой работы в сфере грузовых перевозок, пассажирской, управления персоналом, капитального строительства, гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения, охраны труда и промышленной безопасности, технической политики, медицинского обеспечения, начальники дирекций по ремонту пути, по ремонту грузовых вагонов, по управлению терминально-складским комплексом, связи, дорожного центра рабочего снабжения и представители Дорожного профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей (по согласованию).

При необходимости для оказания помощи и контроля за ходом подготовки к работе в зимний период линейных подразделений железной дороги в службах железных дорог организуются рабочие группы во главе с начальниками служб.

В ходе подготовки хозяйств к работе в зимний период оперативный штаб железной дороги организует и контролирует выполнение организационно-технических мероприятий по подготовке к работе в зиму, разработанных на железных дорогах, других филиалах ОАО «РЖД» и ДЗО (в пределах железной дороги). С этой целью два раза в месяц оперативный штаб ведет учет и контроль выполнения мероприятий по каждому хозяйству до полного их завершения в установленные сроки.

На отделениях железных дорог руководство подготовкой хозяйств и кадров к работе в зимних условиях осуществляет постоянно действующий оперативный штаб, под руководством первого заместителя начальника отделения железной дороги.

Состав оперативного штаба отделения железной дороги формируется из начальников отделов отделения железной дороги аналогично штабу железной дороги, он организует и контролирует выполнение организационно-технических мероприятий, связанных с подготовкой хозяйств, а также подразделений к работе в зиму в пределах отделения железной дороги, в соответствии с порядком, установленным для железной дороги.

При безотделенческой структуре железной дороги функции оперативного штаба отделения железной дороги выполняет постоянно действующий оперативный штаб железной дороги, который формирует в причастных службах

рабочие группы для контроля за ходом подготовки к работе в зимних условиях и организации снегоборьбы в зимний период на закрепленных станциях и территориях железной дороги.

В линейных подразделениях под председательством начальников подразделений создаются рабочие группы по подготовке подразделений к работе в зимних условиях, организации работ в зимних условиях и снегоборьбы, работе в экстремальных метеоусловиях.

На важнейших станциях под председательством начальника станции создаются оперативные штабы для координации работ по подготовке к работе в зимних условиях и организации работ по снегоборьбе в пределах станции.

Приказом начальника отделения железной дороги для таких станций определяется:

состав оперативного штаба, куда, как правило, включаются заместители начальников линейных подразделений (или начальники участков, цехов), расположенных на станции;

раскрепление районов обслуживания – конкретных территорий, путей, стрелочных переводов и количество выделяемых на эти цели работников для каждого линейного подразделения.

Подробный перечень работ и мероприятий, выполняемых при подготовке к работе в зимний период, определяется организационно-техническими мероприятиями, разрабатываемыми линейными подразделениями, отделениями железных дорог и железными дорогами.

В ходе подготовки хозяйств к работе в зимний период оперативные штабы и рабочие группы линейных подразделений разрабатывают организационно-технические мероприятия по подготовке хозяйств к работе в зиму и организуют их выполнение.

Общие для всех хозяйств требования по подготовке к работе в зимних условиях

Оперативный штаб ОАО «РЖД» в период подготовки хозяйств к работе в зимний период устанавливает задания хозяйствам железных дорог по подготовке:

кадров;

пути и сооружений;

снегоуборочной техники;

локомотивного хозяйства;

устройств контактной сети и электроснабжения;

устройств СЦБ;

хозяйства коммерческой работы в сфере грузовых перевозок;

подвижного состава;

пассажирских обустройств;

горочного хозяйства;

связи;

зданий и сооружений, объектов энергоснабжения и стационарной теплоэнергетики, социальной и непромышленной сферы;

нормативного запаса запасных частей и материалов для обеспечения устойчивой работы в зимний период и пр.

В органе управления железной дороги рассматриваются и утверждаются:

до 1 апреля адресный план работ по оздоровлению путевого хозяйства решающих станций;

до 25 апреля план капитального и среднего ремонта снегоуборочной техники;

до 1 июня планы капитального и текущего ремонта объектов терминально-складского комплекса, подкрановых путей, погрузочно-разгрузочной техники хозяйства коммерческой работы в сфере грузовых перевозок;

до 1 ноября года, планы капитального ремонта объектов теплоэнергетики и инженерных сетей на следующий год;

в соответствии с регламентами, установленными поставщиками, оформляются договоры на обеспечение объектов стационарной теплоэнергетики газом и электроэнергией;

до 1 июля планы обеспечения неснижаемым запасом топлива, реагентов и других расходных материалов;

до 1 октября:

план расстановки и укомплектование бригадами снегоуборочной техники;

план расстановки путевых машинных станций по узлам и станциям;

план закрепления специально оборудованных локомотивов для работы с роторными снегоочистителями.

Начальник отделения железной дороги в ходе подготовки хозяйств отделения организует выполнение следующих мероприятий:

до 1 июня проводит анализ работы в прошедшую зиму хозяйств отделения и в течение июня разрабатывает мероприятия по подготовке к работе в предстоящую зиму с учетом допущенных эксплуатационных и технологических потерь;

до 1 июня на снегозаносимых отделениях железных дорог рассматривает и утверждает план ремонта и изготовления щитов, ремонта постоянных снегозадерживающих заборов, установленным порядком планирует постройку новых снегозадерживающих заборов и обеспечивает поставку необходимого количества материалов;

не позднее 15 июня, по окончании отопительного сезона рассматривает и утверждает мероприятия и план-график подготовки к работе в зимних условиях объектов теплоэнергетики, водоснабжения и водоотведения, жилищного фонда и социально – бытовых объектов, контролирует их выполнение;

до 1 августа формирует из работников линейных подразделений постоянно действующие бригады под руководством начальников станций для уборки территорий станций от рассыпавшихся грузов, деталей и частей подвижного состава, материалов верхнего строения пути. Обеспечивает завершение этих работ до 1 октября для обеспечения беспрепятственной работы снегоуборочной техники в зимний период;

до 15 октября организует комиссионную проверку состояния освещения станций в горловинах, стрелочных районах и, при необходимости, обеспечивает установку дополнительных точек освещения;

до 1 октября организует проверку стационарной громкоговорящей радиосвязи, работу колонок двухсторонней связи, сигнализаторов оповещения и других технических средств, используемых для оповещения о приближении поезда и маневровом передвижении локомотивов;

до 15 октября организует под председательством руководителей отдела пути комиссионное опробование снегоуборочной техники и под председательством главных инженеров отделений железной дороги устройств пневмообдувки и электрообогрева стрелочных переводов от снега;

не позднее 15 октября обеспечивает подготовку необходимых помещений для приема пищи и обогрева рабочих бригад второй и третьей очереди, привлекаемых на работы по уборке снега;

до 15 ноября организует заключение договоров о выделении рабочей силы от территориальных организаций на период сильных снегопадов и метелей;

не позднее 1 ноября организует обеспечение работников линейных подразделений спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты, укомплектовать аварийно-восстановительный запас материально-технических ресурсов, в т.ч. зимними сортами топлива и смазки для снегоуборочной техники, ССПС, транспортных средств, крановых установок согласно установленным нормам;

не позднее 1 ноября обеспечивает завершение ремонтных работ по подготовке к зиме служебно-технических зданий и помещений, укомплектование штата работников линейных подразделений кадрами основных профессий в соответствии с установленными нормативами.

Выполнение мероприятий по подготовке хозяйств к работе в зиму должно завершаться:

на железных дорогах первой группы - до 15 октября текущего года;

на железных дорогах второй группы - к 1 ноября текущего года.

После завершения всех работ, связанных с подготовкой к работе в зимний период, «Свидетельство о готовности к работе в зимний период», вручается железной дороге – ОАО «РЖД», отделению железной дороги – железной дорогой, линейному подразделению – отделением железной дороги.

Разработка оперативных планов снегоборьбы

Начальник дистанции пути совместно с начальниками станций разрабатывает оперативный план снегоборьбы на дистанции пути, который должен быть согласован с начальниками отделов управления перевозками, локомотивного хозяйства и пути и до 1 октября утвержден начальником отделения железной дороги.

Начальник станции до 20 сентября совместно с начальником дистанции пути готовит оперативный план снегоборьбы на станции, в котором разрабатывается технология уборки снега и график работы снегоуборочной техники на станции в увязке с единым технологическим процессом работы станции. Выписки из утвержденного оперативного плана очистки и уборки снега на станции вывешивают в помещениях дежурных по станции, станционных и маневровых диспетчеров, дежурных по горкам и паркам.

По важнейшим станциям оперативный план снегоборьбы должен быть рассмотрен начальником отделения железной дороги и до 1 ноября утвержден первым заместителем начальника железной дороги.

Начальник отделения железной дороги до 1 октября разрабатывает оперативный план снегоборьбы в целом по отделению железной дороги и утверждает его до 1 ноября у первого заместителя начальника железной дороги.

(Схематическая карта снегозаносимых участков пути и существующих снегозащитных средств, технологические схемы очистки и уборки пути от снега машинным способом и перечень документов используемых в оперативных планах снегоборьбы приведены в приложениях № 3, 4, 5).

Контроль хода подготовки к работе в зимних условиях

Рассмотрение хода подготовки хозяйств к работе в зимний период производится:

- оперативным штабом ОАО «РЖД» - 1 раз в месяц;
- начальником железной дороги – 1 раз в месяц;
- начальником отделения железной дороги – 2 раза в месяц;
- начальником соответствующей службы – 2 раза в месяц;
- начальник линейного подразделения железной дороги рассматривает выполнение мероприятий еженедельно.

Организация подготовки персонала к работе в зимних условиях

В хозяйствах пути и сооружений, локомотивном, вагонном, перевозок, автоматики и телемеханики, электрификации и электроснабжения, коммерческой работы в сфере грузовых перевозок, связи и вычислительной техники подготовка «первозимников» осуществляется в соответствии с утвержденными соответствующими департаментами 40 - часовой программе для работников основных профессий. По остальным хозяйствам - по 20 - часовой программе.

За «первозимником» приказом по линейному подразделению закрепляется наставник из числа специалистов или квалифицированных рабочих.

В линейном подразделении до 1 июля составляются списки «первозимников», до 1 августа утверждаются списки руководителей производственного обучения, издается приказ об организации курсов по их подготовке.

Руководителем производственного обучения назначается квалифицированный работник, имеющий стаж работы в данной должности (по данной профессии) не менее трех лет.

Обучение «первозимников» должно быть завершено до 1 октября. С работниками, оформленными на работу после 1 октября, занятия проводятся индивидуально в соответствии с приказом начальника линейного подразделения.

До 15 октября в линейных подразделениях, которые выделяют свой персонал для работы в бригадах первой и второй очереди, должно быть проведено обучение работников особенностям и безопасным приемам работы по очистке путей и стрелочных переводов в зимнее время в соответствии с утвержденной Департаментом пути и сооружений 4 - часовой программой. Для обучения работников привлекаются опытные работники дистанции пути.

Ответственность за своевременное обучение работе в зимних условиях «первозимников», работников бригад первой и второй очереди и опытных монтеров пути, руководящих рабочими территориальных организаций, временно привлекаемых на работы по ликвидации снежных заносов возлагается на главного инженера каждого линейного подразделения.

2.2. ХОЗЯЙСТВО ПЕРЕВОЗОК

Детальный перечень работ по подготовке хозяйства перевозок в зимний период и сроки их исполнения изложены в Инструкции по подготовке хозяйства перевозок в работе в зимних условиях.

Начальник службы перевозок организует проведение следующих мероприятий:

до 1 июня проводит анализ работы хозяйства перевозок в зиму и в течение июня разрабатывает мероприятия по подготовке хозяйства перевозок в предстоящую зиму с учетом допущенных эксплуатационных и технологических потерь;

до 1 сентября в соответствии с перечнем особо снегозаносимых станций, разрабатывает варианты плана формирования, который вводится при возникновении затруднений с пропуском вагонопотоков через такие станции, в том числе с переносом сортировочной работы на другие станции;

до 1 октября производит корректировку графика движения поездов в связи с окончанием летних ремонтно-путевых работ и отменой некруглогодичных пассажирских поездов;

до 1 октября определяет перечень станций для дислокации вагонов запаса подвижного состава для обеспечения погрузки.

Начальник отделения железной дороги организует:

до 15 сентября (для железных дорог 1 группы) и до 1 октября (для железных дорог 2 группы) проведение комиссионного осмотра готовности станционного хозяйства к работе в зиму;

до 1 сентября закрепление руководителей отделения за крупными станциями для оказания практической помощи в вопросах подготовки станций к зиме, с непосредственным выездом ответственных на эти станции.

Начальник станции проводит следующие мероприятия:

до 1 июня проводит анализ работы станции в зиму и в течение июня разрабатывает мероприятия по подготовке станционного хозяйства в предстоящую зиму с учетом допущенных эксплуатационных и технологических потерь;

до 1 сентября формирует оперативный штаб по подготовке станционного хозяйства в зиму (важнейшие станции);

до 1 сентября, совместно с начальником дистанции пути, определяет станционные пути для отстоя снегоуборочной техники и пути для выгрузки снега;

до 15 сентября с причастными подразделениями проводит комплексную комиссионную проверку готовности к зиме всех обустройств станции;

контролирует и требует от причастных руководителей уборки закрепленных территорий, мест погрузки и выгрузки.

2.3. ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

При подготовке хозяйства пути и сооружений к работе в зимний период и организации работ в зиму следует руководствоваться подразделом 3.12. раздела 3 Инструкции по текущему содержанию пути, инструкциями по эксплуатации средств диагностики, эксплуатации снегоочистителей и снегоуборочных поездов, Правилами по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений.

Департамент пути и сооружений в ходе подготовки хозяйства по итогам прошедшего зимнего периода:

до 1 июня готовит анализ работы железных дорог и мероприятия по подготовке хозяйства пути и сооружений к предстоящему зимнему периоду;

до 1 июля организует рабочую группу из руководителей и специалистов Департамента для контроля и оказания помощи железным дорогам при подготовке к зиме;

в августе-октябре в соответствии с установленным графиком организует контрольные проверки хода подготовки к зимнему периоду с выездом на железные дороги;

начиная с августа и до полного завершения плановых мероприятий, в соответствии с план-картой, 2 раза в месяц контролирует ход работ по подготовке к работе в зимний период.

Начальник службы пути:

до 1 июня готовит анализ прошедшего зимнего периода с оценкой работы дистанций пути, готовит мероприятия к работе в предстоящую зиму;

на основе анализа материалов весеннего комиссионного осмотра хозяйства пути до 1 июня корректирует, при необходимости, в установленном порядке адресные планы оздоровления путевого хозяйства важнейших сортировочных, грузовых, участковых и пассажирских станций;

до 1 июня рассматривает и утверждает план мероприятий по исправлению неудовлетворительных защитных лесонасаждений, утративших свои снегозадерживающие свойства;

до 1 ноября рассматривает и утверждает перечень мероприятий (в соответствии с разделом 4 настоящей Инструкции), проводимых при температурах наружного воздуха ниже - 30°C;

в сентябре-октябре организует детальную проверку пути на неблагополучных участках путеобследовательскими станциями и вагонами-дефектоскопами, организует работу по устранению недостатков, угрожающих безопасности движения и осуществляет контроль за этими участками в течение зимнего периода.

Начальник Дирекции по ремонту пути в ходе подготовки к зимнему периоду организует:

совместно с начальником службы пути до 1 октября определяет места дислокации и количественный состав работников путевых машинных станций для прикрытия на зимний период важнейших станций;

своевременную, по утвержденному графику, сдачу в эксплуатацию отремонтированных участков пути;

контролирует выполнение мероприятий по подготовке путевых машинных станций к работе в зимний период.

Начальники путевых машинных станций обеспечивают выполнение следующих мероприятий:

до 1 июня разрабатывают и утверждают в дирекции по ремонту пути комплекс мероприятий по приведению технических средств и технологического оборудования в состояние, соответствующее требованиям нормативных документов для работы в зимних условиях;

качественный ремонт и своевременную сдачу в эксплуатацию отремонтированных участков пути в соответствии с утвержденным графиком;

своевременную уборку старогодних материалов на фронтах ремонта пути;

до 1 ноября завершают:

подготовку к работе в зимний период путевых машин, кадров машинистов путевых машин и монтеров пути, используемых на работах по очистке станций и перегонов от снега;

подготовку территорий и производственных зданий и сооружений путевых машинных станций к работе в зиму;

подготовку баз складирования балласта для зимнего завоза, подготовку машин и механизмов для выгрузки балласта в зимний период.

Начальник отделения железной дороги:

до 1 октября на железных дорогах первой группы и до 15 октября на остальных железных дорогах осуществляет контроль за подготовкой пунктов обогрева и приема пищи для рабочих бригад второй и третьей очереди, привлекаемых на работы по уборке снега, проведением мероприятий по охране труда и обучению работников особенностям работы в зимнее время;

до 1 ноября обеспечивает укомплектование штата дистанций пути монтерами пути, машинистами путевых машин и компрессорных установок в соответствии с расчетными нормами;

обеспечивает завершение летне-путевых работ в установленные сроки и приведение территорий станций, пути на перегонах и полосы отвода в состояние, обеспечивающее безаварийную работу снегоуборочных и снегоочистительных средств.

Начальник дистанции пути в ходе подготовки путевого хозяйства к работе в зимний период ежегодно организует выполнение следующих мероприятий:

до 1 апреля проводит комиссионный осмотр снегоуборочной техники, с составлением акта осмотра и определением необходимого объема ремонта;

до 15 мая разрабатывает план ремонта, дополнительного изготовления щитов кольев и установки щитов в предзимний период на снегозаносимых местах, не огражденных защитными лесонасаждениями, при необходимости заблаговременно готовит предложения по строительству новых постоянных заборов для включения в план;

до 1 июня формирует постоянно действующие оперативно-наладочные бригады по ремонту и содержанию в постоянной исправности снегоуборочной техники, устройств пневмоочистки и электрообогрева стрелочных переводов, организует своевременный ремонт и подготовку техники согласно утвержденному графику;

до 15 октября на железных дорогах первой группы и в срок до 1 ноября на остальных железных дорогах:

осуществляет подготовку и укомплектование инструмента, инвентаря, переносных средств защиты пути от снежных заносов, сигнальных принадлежностей;

подготовку пути на перегонах и станциях (на крупных станциях - начальник станции) к беспрепятственному пропуску снегоочистителей и снегоуборочных машин, ограждение установленными знаками мест препятствий для работы снегоуборочной и снегоочистительной техники.

подготовку и ремонт снегоуборочной техники и устройств пневмоочистки и электрообогрева стрелочных переводов, компрессорных, сосудов, работающих под давлением;

организует пробные поездки плужных снегоочистителей по закрепленным участкам;

обеспечивает выбор мест выгрузки снега с учетом требований экологии и исключения подтопления искусственных сооружений, устройств, расположенных вдоль железнодорожной линии, производственных и жилых зданий;

закрепляет приказом по дистанции пути руководителей работ на снегоуборочной технике, за каждым снегоуборочным поездом три бригады машинистов, в составе машиниста и двух помощников машиниста, а за каждым снегоочистителем по две бригады в составе машиниста и помощника машиниста и руководителя работ. Все члены бригад должны быть в установленном порядке обучены и обязаны постоянно иметь при себе удостоверения установленного образца;

организует проведение технической учебы с руководителями работ по снегоборьбе, «первозимниками», членами бригад машинистов снегоуборочной техники (привлекаемых как из числа работников дистанции пути, так и из числа работников других подразделений) с испытаниями их в знании должностных инструкций, правил охраны труда, организации работ с применением снегоуборочной техники.

2.4. ХОЗЯЙСТВО АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ

Подготовка хозяйства автоматики и телемеханики к работе в зимних условиях осуществляется в соответствии с действующими нормативными документами ОАО «РЖД», указаниями и распоряжениями Департамента автоматики и телемеханики.

На основании результатов работы в прошедший зимний период Департамент автоматики и телемеханики организует разработку комплекса мероприятий по обеспечению готовности технических средств и технологического оборудования к работе в зимних условиях. Данные мероприятия включают организационные и технические меры, обеспечивающие устойчивую работу устройств СЦБ в зимний период.

Начальник службы автоматики и телемеханики обязан:

до 1 июля разработать и утвердить у главного инженера железной дороги комплекс мероприятий по приведению технических средств и технологического оборудования в состояние, соответствующее требованиям нормативных документов;

обеспечить постоянный контроль за выполнением комплекса мероприятий по своевременной подготовке хозяйства автоматики и телемеханики к работе в зимних условиях;

до 5-го числа каждого месяца, с августа по ноябрь, после заслушивания докладов начальников дистанций СЦБ, представлять письменный отчет о ходе выполнения комплекса мероприятий по подготовке устройств к работе в зимних условиях по хозяйству в Департамент автоматики и телемеханики по форме приложения №10 к настоящей инструкции;

в сентябре – октябре по утвержденному графику организовать проверки работниками службы автоматики и телемеханики выполнения комплекса мероприятий по подготовке дистанций СЦБ к работе в зимних условиях;

до 1 ноября предоставлять в Департамент автоматики и телемеханики и руководству железной дороги письменный отчет по результатам проведенных проверок и готовности дистанций СЦБ к работе в зимних условиях.

Начальник отделения железной дороги:

начиная с июля, осуществляет контроль за выполнением ремонтных и инвестиционных программ, направленных на повышение надежности работы устройств СЦБ, с разбором положения дел. Данная работа организуется под руководством главного инженера отделения железной дороги;

не реже 1 раза в квартал рассматривает ход выполнения ремонтных и инвестиционных программ, направленных на повышение надежности работы устройств СЦБ, включая механизированные и автоматизированные сортировочные горки.

Начальник дистанции сигнализации, централизации и блокировки обязан:

в апреле – мае создать комиссию по проверке состояния технических средств и разработать комплекс мероприятий по приведению технических средств и технологического оборудования в состояние, соответствующее требованиям нормативных документов с целью обеспечения их бесперебойной работы в последующий зимний период. Эти мероприятия должны отражать комплекс работ по строительству, модернизации, капитальному, среднему и текущему ремонту обслуживаемых устройств, авто- и моторельсового транспорта, служебно-технических зданий и сооружений, а также подготовки кадров, обеспечению спецодеждой, аварийно-восстановительным запасом;

до 1 июня утвердить разработанный комплекс мероприятий у главного инженера отделения железной дороги, а при отсутствии отделений в составе железной дороги - у главного инженера железной дороги;

с августа по ноябрь организовать проверки хода выполнения мероприятий по подготовке устройств СЦБ к работе в зимних условиях во всех цехах дистанции;

принимать участие в осенних осмотрах состояния устройств, проводимых начальниками железных дорог и начальниками отделений железных дорог;

до 2 числа каждого месяца, с августа по ноябрь, предоставлять в службу автоматики и телемеханики письменный отчет о ходе выполнения указанных мероприятий, обеспечивая еженедельный оперативный контроль за ходом их выполнения через диспетчерский аппарат дистанции СЦБ.

Перечень основных мероприятий приведен в план-карте подготовки хозяйства автоматики и телемеханики к работе в зимних условиях.

2.5 ХОЗЯЙСТВО СВЯЗИ И ВЫЧИСЛИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

Основной перечень работ, связанных с подготовкой хозяйств связи, и сроки их выполнения изложены в Инструкции по подготовке дистанций сигнализации и связи железных дорог к работе в зимних условиях и Инструкции по технической эксплуатации волоконно-оптических линий передачи железнодорожного транспорта.

Начальник дорожной дирекции связи:

до 1 июля разрабатывает комплексные мероприятия по подготовке хозяйства к работе в зимний период и направляет их в региональные центры связи;

по утвержденному им графику организует учебно–тренировочные выезды радиорелейных станций на гололедные участки с организацией временных радиовставок в проводные линии связи;

в сентябре-октябре организует по утвержденному им графику проведение проверки работниками дирекции хода подготовки к работе в зимний период всех региональных центров связи;

в сентябре-октябре принимает участие в осеннем осмотре, проводимом начальником дороги. Недостатки и неисправности устройств и сооружений, обнаруженные в процессе осмотра, должны немедленно устраняться. Результаты осмотра рассматриваются у руководства железной дороги.

до 1 ноября по результатам проверок готовности хозяйства связи предоставляет в Департамент связи и вычислительной техники, а также руководству железной дороги окончательное заключение о готовности к работе в зимний период.

Начальник регионального центра связи организует выполнение следующих мероприятий:

до 1 сентября проведение регламентных работ и ремонт электростанций типа ЖЭС и ДГА, обеспечение неснижаемым запасом топлива и смазочных материалов, подготовку мобильных источников электроснабжения с проверкой наружных точек подключения;

до 1 октября, на основе утвержденных дорожной дирекцией связи мероприятий:

подготовку аккумуляторных батарей;

ревизию антенно–мачтовых сооружений поездной и станционной радиосвязи, спутниковых антенн, радиорелейных вышек;

проверку и укомплектование контрольных ремонтных пунктов поездной и маневровой радиосвязи необходимой контрольно – измерительной аппаратурой, запасными частями и материалами;

обеспечение аварийно - восстановительного запаса;

проверку фидерных линий громкоговорящей парковой связи, громкоговорителей, звуковых колонок, антенных устройств поездной радиосвязи, маневровой и технологической радиосвязи;

проверку состояния и ремонт линейных сооружений кабельных и воздушных линий связи;

проверку линейно-кабельных устройств волоконно-оптических линий передачи;

подвеску и закрепление на опорах кабельных муфт и технологического запаса волоконно-оптического кабеля;

регулировку стрелы провеса волоконно-оптических кабелей и проводов воздушных линий связи;

проверку состояния защитных заземлений;

осмотр оборудования и проверку исправности охранно – пожарной сигнализации в производственных и административных помещениях;

до 1 июня организует комиссионный осмотр подвижного состава летучек связи и составляет календарный план подготовки летучек связи в соответствии с Положением о ремонтно-восстановительной летучке связи на железнодорожном транспорте;

до 1 ноября обеспечивает подготовку транспортных средств к работе в зимних условиях;

по заявке начальника дистанции пути обеспечивает установку, проверку и ремонт средств проводной и радиосвязи на снегоуборочной и снегоочистительной технике.

2.6. ХОЗЯЙСТВО ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ И ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

Подготовка хозяйства электрификации и электроснабжения к работе в зимних условиях организуется в соответствии с требованиями «Инструкции по обеспечению надежности работы устройств электроснабжения железных дорог в зимних условиях».

На основе опыта работы в прошедшей зимний период Департамент электрификации и электроснабжения до 1 июня разрабатывает регламент подготовки хозяйства электрификации и электроснабжения к работе в зимних условиях. Регламентом предусматриваются организационные и технические мероприятия по обеспечению устойчивой работы в предстоящий зимний период устройств контактной сети, тяговых подстанций, электроснабжения устройств СЦБ, нетяговых потребителей, служебно-технических зданий и специального самоходного подвижного состава (ССПС).

Начальник службы электрификации и электроснабжения:

на основе регламента разрабатывает до 1 июля организационно-технические мероприятия по обеспечению устойчивой работы хозяйства электрификации и электроснабжения в предстоящую зиму, с учетом местных климатических условий, по каждой дистанции электроснабжения;

организует до 1 июня совместно со службами пути, автоматики и телемеханики, связи и вычислительной техники проверку содержания полосы отвода железной дороги, охранных зон воздушных линий электроснабжения СЦБ, определяет необходимые объемы расчистки их от древесно-кустарниковой растительности и деревьев, угрожающих падением на железнодорожный путь, контактную сеть и воздушные линии. Готовит и утверждает у начальника железной дороги план расчистки охранных зон ВЛ от древесно-кустарниковой растительности с привлечением структурных подразделений железной дороги;

до 1 октября пересматривает и корректирует оперативный план действий эксплуатационного персонала дистанций электроснабжения при наступлении неблагоприятных метеорологических условий;

организует проверки средств борьбы с гололедом, в т.ч. установок механической очистки гололеда (МОГ) на автомотрисах, дрезинах, прицепных платформах, схем профилактического подогрева контактного провода или плавки гололеда токами короткого замыкания в гололедных районах;

при наступлении отрицательных температур воздуха по утвержденному графику организует объезды с повышенным нажатием токоприемников контактной сети вагонами-лабораториями контактной сети (ВИКС) электрифицированных главных путей дороги;

не позднее 1 ноября организует совместные с локомотивной службой проверки наличия и укомплектованности локомотивных депо вибропантографами, пневмобарабанами электровозов, противогололедной смазкой для токоприемников ЭПС. Разрабатывает график движения электровозов и автомотрис с гололедоочистительными установками.

Начальник отделения железной дороги организует:

не позднее 15 сентября:

комиссионную проверку расчистки охранных зон контактной сети, линий электроснабжения, устройств СЦБ и связи от древесно-кустарниковой растительности и деревьев, угрожающих падением на железнодорожный путь, контактную сеть и провода высоковольтных линий, и принимает меры по устранению выявленных недостатков;

проверки выполнения регламентных работ, в том числе выполнение профилактических и ремонтных работ на контактной сети, тяговых подстанциях, устройств энергетики и электроснабжения СЦБ;

не позднее 15 октября:

завершение ремонтных работ и подготовке подъездных путей к тяговым подстанциям, районам контактной сети, районам электроснабжения, дистанциям электроснабжения, мастерским дистанций электроснабжения;

комиссионные проверки освещенности открытых пространств железнодорожных объектов (станционных путей, переездов и др.), резервных источников питания устройств СЦБ (ДГА), обеспечения надежного электроснабжения объектов жизнеобеспечения (котельные, водозаборы и др.);

опробование электрообогрева стрелочных переводов, электропитания компрессорных установок пневматической очистки стрелочных переводов; укомплектование штата дистанций электроснабжения и обучение «первозимников».

Начальник дистанции электроснабжения:

на основе организационно-технических мероприятий по обеспечению устойчивой работы хозяйства электрификации и электроснабжения в предстоящую зиму до 1 июля разрабатывает мероприятия по подготовке и организации работы хозяйства электрификации и электроснабжения в зимних условиях;

до 1 июля организует проверку габаритов опор контактной сети, воздушных линий, заземлений опор, приводов разъединителей, постов секционирования, пунктов параллельного соединения, пунктов группировки станций стыкования, искусственных сооружений, путевых дроссель-трансформаторов, находящихся на балансе дистанций электроснабжения, на перегонах и станциях. По результатам проверки готовит план ликвидации негабаритности для обеспечения беспрепятственного пропуска снегоочистителей и снегоуборочных машин. Обеспечивает выполнение намеченных мер до 1 ноября;

организует объезды, обходы, осмотры контактной сети, устройств электроснабжения СЦБ, тяговых подстанций с определением объемов работ по подготовке устройств электроснабжения к работе в зиму, обращая особое внимание следует на стрелы провеса и натяжение некомпенсированных проводов и тросов, приближение токоведущих частей к заземленным конструкциям, положение грузов и роликов на компенсирующих устройствах, состояние воздушных стрелок, сопряжений и других узлов;

до 1 октября обеспечивает завершение:

работ по ремонту оборудования на открытых распределительных устройствах тяговых подстанций;

подготовки средств борьбы с гололедом (установок МОГ, схем плавки гололеда и профилактического подогрева проводов);

проверки уровня масла в маслonaполненной аппаратуре и его доливки;

подготовки резервных источников питания (ИБП и ДГА), запаса топлива к ним и выполнения пробных запусков и сборки схем подачи напряжения в линию;

утепления дверей, проемов, окон и т.п. с выполнением пробной подачи тепла в служебно-технические здания;

до 15 октября обеспечивает:

подготовку наружного освещения переездов, путей и стрелочных переводов на станциях, пассажирских платформ;

выполнение ревизии КТП и ТП, питающих устройств электрообогрева стрелок, компрессорных, котельных, водозаборов, постов ЭЦ и домов связи;

не позднее 1 ноября завершает работы, предусмотренные регламентом и мероприятиями по подготовке к работе в зимних условиях устройств

контактной сети, тяговых подстанций, трансформаторных подстанций, воздушных и кабельных линий электроснабжения устройств СЦБ, электроснабжения нетяговых потребителей и других устройств электроснабжения.

2.7. ЛОКОМОТИВНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Детальный перечень работ по подготовке локомотивного хозяйства к работе в зимний период и сроки их выполнения изложены в Инструкции по подготовке локомотивного хозяйства к работе в зимних условиях.

Начальник службы локомотивного хозяйства организует:

до 15 мая обобщение результатов работы в прошедшую зиму и, с учетом местных условий, разработку мероприятий по подготовке к работе в предстоящую зиму, которые направляет в локомотивные депо и начальнику Департамента локомотивного хозяйства;

до 1 июня утверждение плана выдачи бытового топлива для нужд работников и пенсионеров железнодорожного транспорта;

до 1 июля разработку и утверждение программы подготовки «первозимников», изучения работниками депо норм технического обслуживания и ремонта локомотивов, устройств локомотивного хозяйства, оборудования, особенностей работы в сложных метеорологических условиях, методов быстрого восстановления устройств при повреждении;

в августе-октябре осуществление контроля за выполнением локомотивными депо организационно-технических мероприятий с выездом работников службы на линейные предприятия;

до 15 октября подготовку к работе роторных снегоочистителей. Их готовность устанавливается комиссией под председательством главного инженера локомотивной службы в составе главного инженера локомотивного депо и старших машинистов, обслуживающих снегоочистители. Результаты проверки оформляют актом.

Ответственность за своевременный ремонт и подготовку к работе роторных снегоочистителей, находящихся на балансе локомотивных депо, возлагается на заместителя начальника железной дороги, ведающего локомотивным хозяйством.

За роторными снегоочистителями приказом начальника железной дороги на весь зимний период закрепляются специально оборудованные локомотивы для работы с этими снегоочистителями, постоянные локомотивные бригады, прошедшие подготовку по установленной программе, и пассажирские вагоны, оборудованные для отдыха бригад, обслуживающих роторные снегоочистители. За каждым снегоуборочным поездом закрепляются исправные, оборудованные радиосвязью локомотивы с постоянными бригадами.

до 1 сентября подготовку к проведению осеннего комиссионного осмотра тягового подвижного состава и кранов на железнодорожном ходу, зданий и сооружений деповского хозяйства;

до 1 сентября согласование со службой электрификации и электроснабжения участков работы электроподвижного состава с вибропантографами и пневмобарабанами.

Начальник отделения железной дороги:

до 15 мая разрабатывает план выдачи бытового топлива для нужд работников и пенсионеров железнодорожного транспорта;

до 15 июня разрабатывает программу подготовки «первозимников», изучения работниками депо норм технического обслуживания и ремонта локомотивов, устройств локомотивного хозяйства, оборудования, особенностей работы в сложных метеорологических условиях, методов быстрого восстановления устройств при повреждении;

в сентябре-октябре осуществляет контроль за выполнением локомотивными депо организационно-технических мероприятий с выездом работников отдела локомотивного хозяйства на линейные предприятия;

до 1 сентября организует подготовку к проведению осеннего комиссионного осмотра тягового подвижного состава и кранов на железнодорожном ходу, зданий и сооружений деповского хозяйства.

Начальник локомотивного депо, руководствуясь Инструкцией по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях, Техническими указаниями по подготовке, эксплуатации и обслуживанию тепловозов и дизель-поездов в зимних условиях, Инструктивным указанием о порядке проведения комиссионного осмотра локомотивного парка, обеспечивает:

до 1 июня проведение весеннего комиссионного осмотра тягового подвижного состава;

до 1 сентября на основе оперативного плана железной дороги с учетом местных условий разработку оперативного плана действий эксплуатационного персонала локомотивного депо, который утверждается начальником отделения дороги;

до 1 сентября, а на Северо-Кавказской, Московской и Юго-Восточной железных дорогах - до 1 октября проведение подготовки машинистов-«первозимников»;

до 15 октября на дорогах первой группы и в срок до 1 ноября на остальных железных дорогах:

ремонт топливохранилищ, складов смазочных материалов, устройств для сушки тяговых двигателей локомотивов, ревизия, ремонт и испытание паровых, водяных котлов отопления, бойлеров и связанных с ними устройств, оборудования, ревизию и ремонт важнейших видов деповского оборудования (станки по обточке колесных пар, скатоподъемники, подъемно-транспортное оборудование, компрессоры и др.);

завоз песка в депо и пункты пескоснабжения локомотивов в количестве согласно заданию на создание запаса сухого песка;

создание необходимого запаса химикатов для приготовления охлаждающей воды и обеспечение правильного хранения их;

комиссионную проверку деповских путей, состояние путевого хозяйства баз запаса локомотивов, поворотных кругов и путей для разворота локомотивов, при необходимости производство ремонта;

проверку наличия локомотивов в резерве дороги и запаса ОАО «РЖД» и при необходимости принятие мер по укомплектованию его до установленных норм;

определение места отстоя локомотивов, назначение работника, ответственного за прогрев, сохранность и исправное состояние локомотивов, а также инструмента и инвентаря на них. Отстой локомотивов на станциях без локомотивных бригад или лиц, ответственных за сохранность локомотива, не допускается;

подготовку роторных снегоочистителей и опробование их комиссией под председательством главного инженера локомотивной службы;

пономерное закрепление за каждой снегоуборочной машиной и снегоочистителем исправных, оборудованных выводами рукавов тормозной и питательной магистралей на обоих буферных брусках, радиосвязью локомотивов с постоянными локомотивными бригадами;

проведение осеннего комиссионного осмотра локомотивов, кранов на железнодорожном ходу с выполнением всех работ по подготовке их к работе в зимних условиях, с устранением выявленных недостатков;

проверку на электроподвижном составе оборудования для борьбы со снегом и гололедом (вибропантографы, металлические щетки очистки настилов переездов, снегозащитные шторы, фильтры-круги на раструбы мотор-вентиляторов и др.);

закладку, в соответствии с установленными нормами, неснижаемого запаса материалов, запчастей, переходных агрегатов локомотивов, оборудования для ремонта локомотивов;

создание во всех пунктах ремонта и экипировки локомотивов запаса зимней смазки по видам, маркам;

до 1 октября проверку локомотивов, предназначенных для работы со снегоуборочной и снегоочистительной техникой, роторными снегоочистителями, их оздоровление и совместные испытания. Обучение локомотивных бригад работе с этой техникой, их инструктаж с проверкой знаний;

до 1 ноября своевременную выдачу топлива работникам и пенсионерам железнодорожного транспорта по коллективному договору.

2.8. ВАГОННОЕ ХОЗЯЙСТВО

Начальник службы вагонного хозяйства обязан:

до 1 октября на дорогах 1 группы и до 1 ноября на остальных железных дорогах обеспечить проведение опытных поездок с тормозоиспытательным вагоном по участкам с затяжными спусками с уклоном более 18‰ с участием

машинистов-инструкторов, инструкторов по тормозам вагонного депо и представителей служб вагонного и локомотивного хозяйств;

постоянно осуществлять контроль за укомплектованием штата работников эксплуатационных вагонных депо и содержать остаток неисправных грузовых вагонов в текущем отцепочном ремонте в соответствии с установленными нормами;

до 15 августа составить и направить в структурные эксплуатационные подразделения технологические нормативы зимнего запаса основных узлов и деталей грузовых вагонов, топлива и смазки для обеспечения устойчивой работы в зиму эксплуатационных вагонных депо;

до 20 октября обеспечить пункты технического обслуживания вагонов и пункты подготовки вагонов к перевозкам неснижаемым технологическим запасом узлов и деталей вагонов;

с июня по ноябрь обеспечить контроль за выполнением в установленные сроки организационно-технических мероприятий по подготовке структурных подразделений эксплуатационных вагонных депо железной дороги к работе в зимних условиях.

Начальник дирекции по ремонту грузовых вагонов обязан:

в срок до 1 октября на железных дорогах 1 группы и до 1 ноября на железных дорогах 2 группы завершить укомплектование штата работников ремонтных вагонных депо железной дороги в соответствии с установленными нормативами;

в течение года обеспечить выполнение плановых заданий деповского и капитального ремонта грузовых вагонов по установленной номенклатуре с обеспечением качества работ и безопасности движения поездов;

постоянно содержать остаток неисправных грузовых вагонов на тракционных путях вагонных ремонтных депо в соответствии с установленными нормами;

до 10 октября обеспечить своевременное техническое обслуживание и ремонт снегоочистителей, и снегоуборочных машин по заявкам дистанций пути в соответствии с установленным планом;

с июня по ноябрь обеспечить контроль за выполнением в установленные сроки организационно-технических мероприятий по подготовке структурных подразделений ремонтных вагонных депо железной дороги к работе в зимних условиях;

до 15 августа составить и направить в линейные подразделения технологические нормативы зимнего запаса основных узлов и деталей грузовых вагонов, топлива и смазки для обеспечения устойчивой работы в зиму ремонтных вагонных депо.

Начальник отделения железной дороги при подготовке вагонного хозяйства к работе в зимний период обязан:

постоянно обеспечивать контроль за освоением средств капитального строительства, капитального ремонта зданий и сооружений и технологического оборудования эксплуатационных вагонных депо, с организацией инструктажа и обучения работе в зимних условиях всех работников, связанных с движением поездов, в установленные сроки;

до 1 октября на железных дорогах 1 группы и до 1 ноября на железных дорогах 2 группы обеспечить укомплектование штата работников эксплуатационных вагонных депо в соответствии с установленными нормативами.

Начальники эксплуатационных и ремонтных вагонных депо обязаны:

до 1 октября:

провести ревизию тормозного оборудования и автосцепного устройства вагонов;

подготовить системы воздухопроводов и устройств централизованного опробования тормозов, компрессорных установок, воздушных резервуаров;

создать неснижаемый запас запасных частей и материалов согласно установленным нормам;

провести обследование и ремонт крановых путей и эксплуатируемого кранового оборудования на соответствие Правилам устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов (машин).

провести обследование и ремонт тракционных путей вагонных ремонтных депо;

до 20 октября произвести ремонт и подготовку производственно-технических и санитарно-бытовых помещений в соответствии с Инструкцией о порядке осмотров зданий и сооружений, эксплуатируемых организациями федерального железнодорожного транспорта;

до 1 ноября привести в исправное состояние колесотокарные станки, моечные машины, диагностическое оборудование, средства неразрушающего контроля колесных пар, буксовых узлов, автосцепного устройства, тележек грузовых вагонов.

обеспечить своевременное обучение и проверку знаний работников по вопросам охраны труда, правил технической эксплуатации, нормативных документов по обеспечению электро- и промышленной безопасности;

провести своевременные медицинские осмотры и обследования работников вагонных ремонтных депо, пунктов технического обслуживания, пунктов текущего отцепочного ремонта, пунктов подготовки вагонов к перевозкам, промывочно-пропарочных станций, пунктов подготовки цистерн к наливу;

2.9. ХОЗЯЙСТВО КОММЕРЧЕСКОЙ РАБОТЫ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Подготовка хозяйства коммерческой работы в сфере грузовых перевозок к работе в зимний период осуществляется в соответствии с требованиями и в

сроки, установленные Инструкцией по подготовке к работе в зимних условиях хозяйства грузовой и коммерческой работы.

Начальник службы коммерческой работы в сфере грузовых перевозок железной дороги обязан:

до 1 июля на основе анализа результатов работы в прошедший зимний период разработать дорожные организационно-технические мероприятия по подготовке хозяйства к работе в зиму;

до 1 июля завершить работу с грузоотправителями и грузополучателями - владельцами железнодорожных путей необщего пользования по уточнению порядка обследования этих путей на предмет готовности к работе в зимних условиях, с отражением его в соответствующих договорах;

до 1 октября организовать завершение подготовки пунктов коммерческого осмотра (далее - ПКО) и коммерческих постов безопасности к работе в зимний период;

до 1 ноября организовать ремонт и подготовку к работе в зимних условиях служебно-технических и бытовых помещений, обеспечение их необходимым количеством топлива и бытового инвентаря;

контролировать выполнение графика проведения на отделениях железной дороги обследования железнодорожных путей необщего пользования, принадлежащих ОАО «РЖД», а также на основании договоров - обследований железнодорожных путей необщего пользования, не принадлежащих ОАО «РЖД»;

постоянно осуществлять контроль за укомплектованием штата работников массовых профессий, ходом подготовки перевозимиков к работе в зимний период;

организовать в августе-октябре проведение, с выездом работников службы, проверок выполнения на отделениях железных дорог и в линейных подразделениях хозяйства организационно-технических мероприятий по подготовке к работе в зимних условиях.

Начальник отделения железной дороги в ходе подготовки хозяйства коммерческой работы в сфере грузовых перевозок к работе в зимних условиях обязан до 1 июля утвердить по всем станциям примыкания отделения железной дороги графики проведения до 1 сентября обследования железнодорожных путей необщего пользования, принадлежащих ОАО «РЖД», а также согласовать с владельцами, грузоотправителями и грузополучателями порядок и сроки проведения обследования принадлежащих им железнодорожных путей необщего пользования на основании соответствующих договоров.

В процессе обследования железнодорожного пути необщего пользования осуществляется проверка:

готовности средств снегоборьбы, состояния путевого хозяйства (верхнего строения пути, земляного полотна, железнодорожных переездов; междупутий, в части очистки от деталей верхнего строения пути и мусора), габаритов, погрузочно-разгрузочной техники;

готовности к применению профилактических мер против смерзаемости грузов;

тепляков и других устройств, предназначенных для разогрева и рыхления перед выгрузкой грузов, прибывающих в смерзшемся состоянии.

По результатам обследования железнодорожного пути необщего пользования его владельцу выдаются рекомендации по устранению выявленных недостатков.

При обнаружении на железнодорожном пути необщего пользования неисправностей, угрожающих безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, сохранности, техническому состоянию железнодорожного подвижного состава, контейнеров или состоянию грузов, взаимодействие с грузоотправителем, грузополучателем или владельцем железнодорожного пути необщего пользования осуществляется на основании статьи 16 Федерального закона Российской Федерации «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

Кроме того он организует:

до 15 октября обеспечение ПКО и других объектов хозяйства коммерческой работы в сфере грузовых перевозок, находящихся на балансе отделения железной дороги, запасом материалов в соответствии с установленными нормами;

до 1 ноября подготовку стационарных устройств электрообогрева, а также при необходимости шланговой пневмоочистки для обеспечения нормального функционирования напольных устройств систем автоматизированного коммерческого осмотра поездов и вагонов (далее - АСКО ПВ);

по утвержденным планам-графикам выполнение работ по вводу в эксплуатацию новых объектов по плану капитальных вложений, а также выполнение объемов капитального ремонта по объектам хозяйства коммерческой работы в сфере грузовых перевозок.

Начальник Дирекции по управлению терминально-складским комплексом железной дороги обязан:

до 1 июля разработать организационно-технические мероприятия по подготовке структурных подразделений Дирекции к работе в зимний период;

до 1 октября обеспечить ремонт и подготовку к работе в зимний период погрузочно-разгрузочных машин и оборудования, котельных, отопительных систем и освещения производственных и санитарно-бытовых помещений, ремонтно-механических мастерских, гаражей, цехов по ремонту контейнеров, объектов весового хозяйства, подкрановых, повышенных путей и эстакад, дезинфекционно-промывочных станций и пунктов;

до 1 октября организовать проведение осеннего комиссионного осмотра погрузочно-разгрузочных машин, результаты которого представить в Департамент коммерческой работы в сфере грузовых перевозок ОАО «РЖД»;

в августе-сентябре организовать осмотр и комплексные проверки готовности структурных подразделений дирекции к работе в зиму, включая обследование производственных и служебно-технических зданий и

сооружений, проверку тепловых режимов производственных санитарно-бытовых и служебных помещений, состояние покрытий, несущих и ограждающих конструкций производственных зданий и сооружений, желобов и водостоков.

Начальник механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ обязан обеспечить:

до 1 сентября уборку территорий погрузочно-разгрузочных площадок, закрепленных за дистанцией, от неиспользуемых деталей, узлов, материалов и мусора, а также очистку маршрутов служебного прохода работников;

до 15 сентября оснащение пунктов выгрузки насыпных грузов исправными средствами и приспособлениями для выгрузки смерзшихся грузов;

до 1 октября укомплектование складов, площадок, платформ, повышенных путей, эстакад и других объектов средствами малой механизации, инвентарем для снегоборьбы, запасом песка, стоек и увязочной проволоки для крепления грузов по установленным нормам;

до 15 октября ремонт, окраску и подготовку погрузочно-разгрузочных машин, а также средств малой механизации и инвентаря;

до 1 ноября создание неснижаемого запаса материалов и запасных частей для погрузочно-разгрузочной техники и оборудования в соответствии с установленными нормами;

выполнение порядка складирования грузов в местах выгрузки;

укомплектование штата работников массовых профессий, обучение первозимников и закрепление их за опытными работниками;

выдачу работникам спецодежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты.

2.10. ХОЗЯЙСТВО ПАССАЖИРСКИХ СООБЩЕНИЙ

Департамент пассажирских сообщений:

до 1 июня с учетом результатов анализа работы в зимний период прошедшего года, разрабатывает и утверждает у вице-президента план организационно-технических мероприятий по подготовке предприятий пассажирского хозяйства к работе в зимних условиях;

осуществляет контроль за их выполнением;

Разрабатывает предложения в план работы оперативного штаба ОАО «РЖД» по подготовке железных дорог к работе в зимний период.

Служба предоставления услуг инфраструктуры в пассажирских сообщениях:

контролирует выполнение разработанных региональными дирекциями по обслуживанию пассажиров мероприятий, заслушивает доклады руководителей предприятий о ходе подготовки к зиме:

организует проведение проверок подготовки подвижного состава, производственных и служебно-бытовых зданий и сооружений, объектов

стационарной теплоэнергетики, усиления и технического оснащения объектов для обеспечения устойчивой работы в предстоящий зимний период.

Начальник службы, являясь членом дорожного оперативного штаба по подготовке хозяйства и кадров к работе в зимних условиях:

обеспечивает взаимодействие и своевременное выполнение принятых решений предприятиями Федеральной пассажирской дирекции на железной дороге;

до 15 мая обобщает результаты работы пригородного пассажирского хозяйства в прошедшую зиму и, с учетом местных условий, разрабатывает мероприятия по подготовке к работе в предстоящую зиму, которые направляет в моторвагонное депо и начальнику Департамента пассажирских сообщений;

до 1 июля утверждает программу подготовки «первозимников», изучения работниками депо норм технического обслуживания и ремонта моторвагонного подвижного состава, устройств локомотивного хозяйства, оборудования, особенностей работы в сложных метеорологических условиях, методов быстрого восстановления устройств при повреждении;

в августе-октябре осуществляет контроль за выполнением моторвагонными депо организационно-технических мероприятий с выездом работников службы и Дирекции на линейные предприятия;

с 1 сентября до 1 ноября организует проведение комиссионного осмотра моторвагонного подвижного состава, зданий и сооружений деповского и пассажирского хозяйства.

2.10.1. Хозяйство дальних пассажирских перевозок

Федеральная пассажирская дирекция до 10 июня в соответствии с планом организационно-технических мероприятий, утвержденных вице-президентом:

составляет мероприятия по подготовке подведомственного хозяйства к зиме и направляет на региональные предприятия для исполнения;

до 1 сентября:

согласовывает заявки региональных дирекций на обеспечение материально-техническими ресурсами на следующий год и направляет их в региональные дирекции для подачи в установленном порядке заявок в органы материально-технического обеспечения;

рассматривает и утверждает план подготовки подвижного состава к эксплуатации в зимних условиях;

до 15 августа разрабатывает график проверок подготовки хозяйства с выездом на предприятия;

в сентябре - октябре ежедекадно контролирует выполнение плана подготовки хозяйства к работе в зимних условиях.

Региональная Дирекция по обслуживанию пассажиров в срок до 1 июля обеспечивает:

утверждение плана организационно – технических мероприятий по подготовке хозяйства и кадров к работе в зимних условиях, разработанного на

основании мероприятий Федеральной пассажирской дирекции и линейных предприятий;

представление в Федеральную пассажирскую дирекцию предложений по корректировке расписания движения отдельных пассажирских поездов на период с октября по май, с учетом организации курсирования дополнительных многогруппных поездов;

до 20 августа обобщение потребности в материально-технических ресурсах, согласно заявкам, поступившим от структурных единиц Региональных Дирекций. Сформированная сводная потребность на следующий год, с учетом необходимости создания зимнего запаса запасных частей и обеспечения норм запаса топлива для отопления пассажирских вагонов, вокзалов и производственных помещений, представляется в Федеральную пассажирскую дирекцию на согласование.

Руководители линейных подразделений пассажирского комплекса обязаны:

до 1 августа обеспечить формирование заявки на поставку материально-технических ресурсов на следующий год, с учетом необходимости создания зимнего запаса;

подготовить до 20 августа расчет потребного количества вагонов для обеспечения максимальных размеров перевозок в зимний период с учетом поездов постоянного обращения и дополнительных, в том числе праздничных, специального назначения;

определить срок формирования и состав комплексной бригады для проведения ТО-2 пассажирских вагонов в соответствии с нормативами численности и с учетом складывающихся на железных дорогах объемов работ;

до 1 сентября утвердить пономерной план - график подготовки пассажирских вагонов к работе в зимний период. Подготовка проводится в соответствии с порядком, установленным Положением об осеннем комиссионном осмотре пассажирских вагонов и подготовке их к работе в зимних условиях в следующие сроки:

до 15 октября вагонов, предназначенных для работы в поездах, следующих по Дальневосточной, Сахалинской, Забайкальской, Красноярской, Восточно-Сибирской, Западно-Сибирской, Южно-Уральской, Свердловской, Горьковской, Северной железным дорогам;

до 1 ноября - по Приволжской, Северо-Кавказской, Куйбышевской, Юго-Восточной Октябрьской и Московской, Калининградской железным дорогам;

с 1 сентября до 1 ноября провести осенний комиссионный осмотр пассажирских вагонов;

провести техническое обслуживание стационарных высоковольтных колонок и, совместно с представителями дистанций электроснабжения, их контрольную проверку, по результатам которой составляется акт ввода их в эксплуатацию;

до 1 сентября текущего года создать неснижаемый запас каменного угля для отопления пассажирских вагонов в объеме месячной нормы;

до 1 октября организовать проведение:

работ по подготовке к приему на отстой излишнего вагонного парка баз отстоя пассажирских вагонов и технических станций;

ревизии, ремонта и утепления водозаправочных колонок и сети водоснабжения на путях экипировки пассажирских вагонов;

до 15 октября для дорог 1 группы и 1 ноября для остальных железных дорог:

разработать меры по предупреждению обледенения посадочных платформ, пешеходных мостов, обеспечению безопасности пассажиров при посадке и высадке из вагонов, выполнению правил техники безопасности при работах на перронах и платформах;

разработать и утвердить график очистки перронов, пассажирских платформ и переходных мостов от снега и льда на всех станциях, вокзалах и пассажирских остановочных пунктах пригородной зоны, предусматривая максимальное использование снегоуборочной техники.

провести инструктажи работников, занятых на уборке мостов, перронов и платформ, о недопущении сброса снега и льда на железнодорожные пути;

пересмотреть и внести необходимые изменения в организацию справочно-информационной работы с учетом сокращения размеров движения поездов дальнего следования;

организовать проведение:

технического обслуживания системы воздухопроводов, устройств централизованного опробования тормозов и компрессорных установок;

технического обслуживания громкоговорящей парковой связи;

технического обслуживания вентиляционных установок;

ревизии освещения вокзалов, перронов, мест прохода пассажиров, технических станций и баз отстоя пассажирских вагонов совместно с работниками дистанций электроснабжения, с устранением недостатков;

ремонта снегоуборочной и тротуаруборочной, погрузочной техники и авто-тракторной техники;

до 1 ноября обеспечить:

создание неснижаемого зимнего запаса запасных частей, и оборудования в необходимом количестве по перечню, устанавливаемому Федеральной пассажирской дирекцией;

создание запаса песка и других противогололедных реагентов для посыпки платформ и мест прохода пассажиров, а также инвентаря для уборки снега и льда;

создание запаса приспособлений для удаления льда и снега с подвагонного оборудования.

2.10.2. Пригородное пассажирское хозяйство

Управление пригородных пассажирских перевозок ОАО «РЖД»

до 1 сентября формирует и вносит предложения о включении в инвестиционную программу ОАО «РЖД» на следующий год средств на

дооснащение линейных предприятий пригородного комплекса механизмами и оборудованием для бесперебойной работы в зимний период;

до 1 сентября формирует и контролирует выполнение плана поставки линейного оборудования с учетом закладки необходимого запаса для работы линейных предприятий в зимний период;

осуществляет контроль за подготовкой кадров и обучением «первозимников», особенностям эксплуатации, ремонта и обслуживания подвижного состава, объектов инфраструктуры в зимних условиях;

в августе-октябре осуществляет контроль за выполнением дорожными и линейными пригородными дирекциями организационно-технических мероприятий по подготовке работы хозяйства в зиму с выездом работников Управления в подведомственные предприятия.

с 1 сентября по 1 ноября организует контроль с проведением анализа хода комиссионного осмотра моторвагонного подвижного состава, зданий и сооружений деповского и пассажирского хозяйства в подведомственных предприятиях с последующим разбором состояния дел по подготовке хозяйства к работе в зимний период.

Начальник региональной Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении:

до 30 мая разрабатывает план организационно – технических мероприятий по подготовке хозяйства и кадров к работе в зимних условиях;

издаёт приказ о формировании оперативного штаба и утверждает план его работы по подготовке к зиме и обеспечению стабильной работы в зимних условиях;

до 15 октября организует выполнение работ по утеплению вокзалов, пассажирских зданий и помещений, остеклению оконных рам на вокзалах и в служебно-технических зданиях, заготовке топлива для отопления объектов пассажирского комплекса в зимний период;

до 10 октября утверждает график очистки перронов, пассажирских платформ и переходных мостов от снега и льда на всех станциях, вокзалах и пассажирских остановочных пунктах пригородной зоны, предусматривая максимальное использование снегоуборочной техники. Графики работы по уборке снега и льда отражаются в технологических процессах по снегоборьбе;

обеспечивает инструктаж работников, занятых на уборке мостов, перронов и платформ, о недопущении сброса снега и льда на железнодорожные пути;

до 15 октября разрабатывает меры по предупреждению обледенения посадочных платформ, пешеходных мостов;

обеспечивает подготовку билетопечатающей техники по продаже пригородных билетов;

пересматривает и вносит необходимые изменения в организацию справочно-информационной работы с учетом сокращения размеров движения поездов пригородного сообщения;

производит подготовку к работе в зиму вокзальных буфетов, кафе и других торговых точек;

проверяет работу медпунктов на вокзалах;

до 20 августа проводит обобщение потребности в материально-технических ресурсах, согласно заявкам, поступившим от структурных подразделений дирекции;

до 15 октября осуществляет:

ревизию освещения вокзалов, перронов, мест прохода пассажиров совместно с работниками дистанций электроснабжения, выявленные недостатки устраняются;

ревизию подготовки пешеходных мостов, тоннелей, платформ и перронов; заготовку запаса песка и других противогололедных реагентов для посыпки платформ и мест прохода пассажиров, а также инвентаря для уборки снега и льда;

ремонт снегоуборочной и тротуароуборочной техники;

до 1 октября разрабатывает план снегоборьбы.

До 25 октября оперативный штаб дирекции проводит комиссионный осмотр всех предприятий дирекции, обследование всех зданий и сооружений. Вскрытые в ходе работы комиссии замечания должны устраняться незамедлительно. Контрольная проверка проводится до 1 ноября. По результатам проверки составляется отчет о готовности дирекции к работе в зимних условиях, который направляется в пригородную службу.

Начальник моторвагонного депо:

до 15 октября осуществляет подготовку подвижного состава в соответствии с Положением о порядке проведения и оформления комиссионных осмотров локомотивов, моторвагонного подвижного состава (тягового подвижного состава), Техническими указаниями по подготовке к работе и техническому обслуживанию электропоездов в зимних условиях, а тепловозов и дизель - поездов в соответствии с Техническими указаниями по подготовке, эксплуатации и обслуживанию тепловозов и дизель-поездов в зимних условиях;

по окончании подготовки и в течение зимнего периода:

при приёмке электропоездов с плановых и неплановых видов ремонта совместно с ремонтным персоналом производит проверку отопления вагонов и установки зимнего режима вентиляции;

при выполнении плановых и неплановых видов ремонта электросекций в обязательном порядке обеспечивает проверку работы реостатных контроллеров, контакторов, групповых переключателей путём принудительного включения аппарата и добавления в трущиеся части зимних сортов смазки;

организует специальные бригады в депо и пунктах оборота для оперативного устранения замораживания воздушных магистралей, утечек воздуха по штокам дверных цилиндров, компрессорах, местах соединения трубопровода с пневмоцилиндрами, ремонта внутрисалонного оборудования;

до 1 ноября:

производит укомплектование линейных пунктов и депо паяльными лампами и запасом бензина для отогревания возможных мест замерзания тормозной и напорной магистралей в зимнее время;

в соответствии с установленными нормативами укомплектовывает неснижаемый запас оборудования и запасных частей для ремонта моторвагонного подвижного состава;

проводит комиссионную проверку деповских путей, состояние путевого хозяйства, систем очистки стрелочных переводов;

создает во всех пунктах ремонта и экипировки мотор-вагонного подвижного состава запас зимней смазки по видам, маркам и в количестве, необходимом для перехода на зимний режим работы.

2.11. ХОЗЯЙСТВО ГРАЖДАНСКИХ СООРУЖЕНИЙ, ВОДОСНАБЖЕНИЯ И ВОДООТВЕДЕНИЯ

Подготовка хозяйства гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения к работе в зимний период и организации работ в зиму осуществляется в соответствии с Инструкцией о порядке подготовки к зиме жилых и служебно-технических зданий, объектов социальной сферы, водоснабжения, водоотведения и котельного хозяйства, эксплуатируемых организациями федерального железнодорожного транспорта.

Департамент социального развития и непромышленной сферы в ходе подготовки хозяйства к работе в зимний период и организации работ в зиму:

до 10 июня готовит анализ работы хозяйства гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения железных дорог и мероприятия по подготовке хозяйства к предстоящему зимнему периоду с учетом допущенных эксплуатационных и технологических потерь;

до 1 июля организует рабочую группу из руководителей и специалистов Департамента для контроля и оказания помощи железным дорогам при подготовке к зиме;

в августе-октябре в соответствии с установленным графиком организует контрольные проверки хода подготовки к зимнему периоду с выездом на железные дороги;

начиная с августа и до полного завершения утвержденных плановых мероприятий в соответствии с установленными сроками контролирует ход работ по подготовке к работе в зимний период.

Начальник службы гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения:

до 1 июня готовит анализ работы дистанций гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения железных дорог и мероприятия по подготовке хозяйства к предстоящему зимнему периоду с учетом допущенных эксплуатационных и технологических потерь;

до 1 июня, по окончании отопительного сезона, разрабатывает мероприятия и план-график по подготовке объектов хозяйства гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения к работе в зимних условиях;

до 1 июня на основе материалов весеннего комиссионного осмотра хозяйства при необходимости корректирует в установленном порядке титульные планы капитального и текущего ремонта объектов хозяйства;

до 1 сентября с участием муниципальных органов разрабатывает при необходимости совместный план взаимодействия по недопущению и оперативному устранению аварийных ситуаций на объектах стационарной теплоэнергетики, водоснабжения и водоотведения хозяйства железной дороги и сторонних объектах;

осуществляет контроль за выполнением дистанциями утвержденных плановых мероприятий по подготовке к зимнему периоду в соответствии с установленными сроками.

Начальник дистанции гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения:

организует работу по подготовке хозяйства гражданских сооружений к работе в зимних условиях согласно Инструкции о порядке подготовки к зиме жилых и служебно-технических зданий, объектов социальной сферы, водоснабжения, водоотведения и котельного хозяйства, эксплуатируемых организациями федерального железнодорожного транспорта;

по окончании отопительного периода не позднее 25 мая разрабатывает организационно-технические мероприятия по подготовке хозяйства к предстоящему отопительному периоду;

по утвержденным начальником отделения железной дороги планам мероприятий по подготовке к работе в зимних условиях объектов теплоэнергетики, водоснабжения и водоотведения, жилищного фонда и социально – бытовых объектов выполняет:

работы по капитальному и текущему ремонту основного технологического оборудования объектов стационарной теплоэнергетики, водоснабжения и водоотведения, инженерных сетей;

работы, по обеспечению надежного электроснабжения этих объектов, промывке систем водоснабжения и теплоснабжения, ревизии и ремонту запорной арматуры, комплектации резервного насосно-силового оборудования, обеспечению аварийного запаса оборудования и материалов;

ремонтные работы, проверку и наладку основного и вспомогательного оборудования, гидравлических и пневматических испытаний оборудования и трубопроводов котельных, центральных тепловых пунктов, сетей теплоснабжения и внутренних систем отопления;

проверку устройств газового хозяйства газоснабжающей организацией с выдачей актов или паспортов готовности устройств к эксплуатации в зимний период, освидетельствование контрольно-измерительной аппаратуры;

консервацию объектов стационарной теплоэнергетики, не используемых в летнее время и не требующих капитального ремонта, с проведением работ по текущему ремонту конструкций и технологического оборудования;

расконсервацию объектов стационарной теплоэнергетики в сроки, обеспечивающие проведение пробных топок или пусков тепла;

проведение работ по ремонту и проверке надежности электроснабжения на объектах, отнесенных к первой группе по надежности обеспечения услугами, укомплектование запасными частями, топливом и аккумуляторами автономных источников энергоснабжения;

заготовку песка или противогололедных смесей для посыпки проходов и тротуаров из расчета 3-4 куб. м на одну тысячу кв. метров убираемой площади;

проверку состояния противопожарных устройств, укомплектование недостающего противопожарного инвентаря;

подготовку и обучение обслуживающего персонала безопасным приемам работы и обслуживания объектов;

проведение во время осеннего осмотра хозяйств обследования производственных и служебно-технических зданий и сооружений в соответствии с Инструкцией о порядке осмотров зданий и сооружений, эксплуатируемых организациями федерального железнодорожного транспорта.

проверку несущих и ограждающих конструкций производственных зданий и сооружений и объектов строительства;

проверку готовности покрытий зданий к удалению снега, состояние желобов и водостоков;

проверку тепловых режимов цехов, санитарно-бытовых и служебных помещений;

за две недели до начала отопительного сезона, обеспечивает проведение испытаний оборудования котельных, центральных тепловых пунктов, сетей теплоснабжения, внутренних систем отопления;

за неделю до начала отопительного сезона завершает формирование неснижаемых запасов топлива, инертных материалов, инвентаря для уборки снега и материально-технических ресурсов для организации работы котельных, объектов водоснабжения и водоотведения в количестве, предусмотряемом в ежегодных нормах запасов топливно-энергетических ресурсов, утверждаемых ОАО «РЖД»;

до начала отопительного сезона организует работу по заключению договоров на приобретение и реализацию тепловой энергии, воды, прием и очистку стоков, электроэнергии;

до 1 сентября формирует постоянно действующие аварийно-восстановительные бригады по ремонту и восстановлению технических средств и устройств в котельных, на объектах водоснабжения и водоотведения, тепловых, водопроводных сетях и сетях канализации.

2.12. МЕДИЦИНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Общее руководство и контроль за подготовкой объектов здравоохранения ОАО «РЖД» к работе в зимних условиях осуществляет Департамент здравоохранения, на железных дорогах-филиалах ОАО «РЖД» - службы медицинского обеспечения на железных дорогах.

Департамент здравоохранения совместно с Дирекцией медицинских учреждений:

до 10 июня готовит анализ работы учреждений здравоохранения и мероприятия по подготовке хозяйства к предстоящему зимнему периоду с учетом недостатков, допущенных в прошлом периоде эксплуатации;

до 1 июля организует рабочую группу из руководителей и специалистов Департамента для контроля и оказания помощи железным дорогам при подготовке к зиме;

в августе-октябре в соответствии с установленным графиком организует контрольные проверки хода подготовки к зимнему периоду с выездом на железные дороги;

начиная с августа и до полного завершения утвержденных плановых мероприятий в соответствии с установленными сроками контролирует ход работ по подготовке к работе в зимний период.

в октябре-ноябре организует проведение профилактических прививок против гриппа в целях предупреждения заболеваний гриппом и острыми респираторными вирусными инфекциями работников филиалов ОАО «РЖД».

Служба медицинского обеспечения на железной дороге:

до 1 июня готовит анализ работы учреждений здравоохранения железной дороги и мероприятия по подготовке хозяйства к предстоящему зимнему периоду с учетом недостатков, допущенных в прошлом периоде эксплуатации;

до 25 июня организует рабочую группу из специалистов службы для контроля и оказания помощи негосударственным учреждениям здравоохранения ОАО «РЖД» (далее – НУЗ) железной дороги при подготовке к зиме;

в августе-октябре в соответствии с установленным графиком организует контрольные проверки хода подготовки к зимнему периоду с выездом на железную дорогу;

начиная с августа и до полного завершения утвержденных плановых мероприятий, в соответствии с установленными сроками, контролирует ход работ по подготовке к работе в зимний период;

разрабатывает план вакцинации по группам работающих с первоочередным проведением её работникам, обеспечивающих движение поездов;

организует проведение профилактических прививок против гриппа.

Главный врач НУЗ организует:

ремонт инженерных сетей объектов НУЗ, их ревизию, промывку и опрессовку труб, их утепление;

остекление зданий, ремонт кровли;

завоз и создание резерва топлива;

заключение договоров на отпуск тепловой энергии, энергоснабжения, питьевой воды и о приеме сточных вод.

подготовку инвентаря для уборки снега и льда, техническое обслуживание автотранспорта.

создание за счет собственных средств НУЗ ОАО «РЖД» резерва препаратов, необходимых для лечения гриппа и его осложнений, а также средств неспецифической профилактики;

комплектацию медицинских аптек для предприятий железной дороги с учетом особенностей поражений в зимний период;

методическое участие медицинских работников в подготовке работников путевых предприятий по вопросам профилактики обморожений и оказания первой медицинской помощи при обморожениях и несчастных случаях.

Информация о готовности НУЗ к работе в зимний период представляется:

главными врачами НУЗ - в службу медицинского обеспечения до 25 августа (с 1 октября еженедельно);

начальниками служб медицинского обеспечения на железных дорогах – в Дирекцию медицинских учреждений до 1 сентября (с 1 октября еженедельно).

Представители здравоохранения ОАО «РЖД» участвуют в работе постоянно действующих рабочих органов, осуществляющих руководство подготовкой к работе хозяйств в зимних условиях:

в оперативном штабе железной дороги – начальник службы медицинского обеспечения на железной дороге;

в оперативном штабе отделения железной дороги – главный врач отделенческой больницы.

Они назначают должностных лиц для участия в комиссионных проверках подготовки хозяйств к работе в зимних условиях, состоянием и оборудованием транспортных средств для доставки рабочих к месту проведения работ, пунктов обогрева и рабочих общежитий, обеспеченностью аптечками первой медицинской помощи и средствами защиты кожи от обморожений.

2.13. ХОЗЯЙСТВО МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

В соответствии с Распоряжением ОАО «РЖД» от 14.02.06 г. № 263р «О правилах организации закупок и поставок материально – технических ресурсов для нужд ОАО «РЖД» **начальники служб материально-технического снабжения железных дорог и отделов материально-технического снабжения отделений железных дорог** обеспечивают:

своевременное представление в Росжелдорснаб заявок на запасные части подвижного состава, зимней спецодежды, узлов и агрегатов, троса и антифриза (необходимых для выполнения аварийного и профилактического ремонтов снегоуборочной техники), инструмента, инвентаря, спецодежды и других

материалов, согласованных с профильными департаментами в соответствии с установленными нормами расхода;

выдачу теплозащитной одежды и других видов спецодежды работникам ОАО «РЖД» в соответствии с типовыми отраслевыми нормами бесплатной выдачи специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты работникам предприятий железнодорожного транспорта;

закладку и поддержание неснижаемого запаса топливно – энергетических ресурсов, материалов и запасных частей для выполнения неотложных работ по ремонту подвижного состава, машин и механизмов, технологического оборудования в соответствии с установленными нормативами;

В соответствии с «Временными правилами организации закупок и поставок материально-технических ресурсов для нужд ОАО «РЖД» Росжелдорснаб обеспечивает своевременную планомерную поставку сети железных дорог материально – технических ресурсов, согласно представленным заявкам в рамках выделяемых лимитов финансирования.

Дорожными центрами рабочего снабжения производится закладка неснижаемого запаса продуктов на базах для обеспечения пунктов общественного питания и организации питания в зимний период работников, занятых на работах по снегоборьбе.

2.14. НЕГОСУДАРСТВЕННЫЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ ОАО «РЖД»

Подготовка негосударственных образовательных учреждений (общеобразовательных школ, школ-интернатов, дошкольных образовательных учреждений) (далее – образовательные учреждения) к работе в зимних условиях осуществляется в соответствии с действующими нормативными документами ОАО «РЖД», распоряжениями Департамента управления персоналом.

Департамент управления персоналом до 15 июня анализирует и обобщает результаты работы негосударственных образовательных учреждений в прошедший зимний период, организует разработку комплекса мероприятий по обеспечению готовности учреждений к работе в предстоящую зиму. Представляет заявку в Департамент локомотивного хозяйства о потребности негосударственных образовательных учреждений на лимиты в топливно-энергетических ресурсах, а также работников и пенсионеров этих учреждений на бытовое топливо. Заслушивает отчеты отдельных руководителей образовательных учреждений по отдельному графику и определяет их

основные задачи на предстоящий зимний период. Осуществляет проверки хода работ по подготовке образовательных учреждений ОАО «РЖД» к работе в зимний период с выездом на место.

Начальник службы управления персоналом железной дороги:

анализирует, обобщает итоги работы образовательных учреждений в прошедший зимний период и утверждает сводный план мероприятий по подготовке учреждений к предстоящему зимнему периоду с последующим представлением в Департамент управления персоналом;

контролирует подготовленность персонала образовательных учреждений к работе в зимних условиях, наличие вариантов работы (эвакуации) учреждения, его работников, обучающихся и воспитанников при наступлении аномально низких температур наружного воздуха;

содействует организации технического обследования зданий, сооружений и коммуникаций образовательных учреждений, проведению их капитального и текущего ремонта;

координирует работу образовательных учреждений по их своевременной и качественной подготовке к работе в зимних условиях, представляет в Департамент управления персоналом сводную заявку о потребности образовательных учреждений на лимиты в топливно-энергетических ресурсах, а также работников и пенсионеров этих учреждений на бытовое топливо, контролирует своевременность заключения и реализации договоров на их поставку.

«Директор (заведующий) негосударственного образовательного учреждения ОАО «РЖД»:

по окончании отопительного периода, но не позднее 1 июня, проводит весенний комиссионный осмотр объектов образовательного учреждения, анализирует работу в предыдущую зиму, разрабатывает план организационно-технических мероприятий по подготовке к предстоящему зимнему периоду, в том числе включающих в себя проведение работ по капитальному и текущему ремонту объектов учреждения, проверку несущих и ограждающих конструкций зданий и сооружений, готовности покрытий зданий к удалению снега, состояния желобов и водостоков, а также проверку устройств газового хозяйства газоснабжающей организацией с выдачей паспортов или актов готовности устройств к эксплуатации в зимний период, и направляет этот план в службу управления персоналом железной дороги для утверждения;

проводит обучение персонала по вопросам работы в зимних условиях и утверждает план работы (эвакуации) учреждения, его работников, обучающихся и воспитанников при наступлении аномально низких температур наружного воздуха;

не позднее, чем за две недели до начала отопительного сезона проводит испытания оборудования котельных, сетей отопления, электро- и водоснабжения, состоящих на балансе образовательного учреждения, при необходимости обеспечивает устройство тамбуров и тройное остекление оконных проемов;

при наличии котлов с просроченными сроками эксплуатации получает в органах котлонадзора соответствующее разрешение на ее продолжение;

до начала отопительного сезона определяет потребность образовательного учреждения в лимитах на топливно-энергетические ресурсы, а также работников учреждения и пенсионеров на бытовое топливо и направляет соответствующую заявку в службу управления персоналом железной дороги, организует работу по заключению договоров на приобретение и реализацию электро- и тепловой энергии, воды, прием и очистку стоков;

за неделю до начала отопительного сезона обеспечивает неснижаемый запас топлива и материально-технических ресурсов для организации работы учреждения;

до 1 октября завершает качественную подготовку объектов образовательного учреждения к работе в зимних условиях и проводит их осенний комиссионный осмотр;

при наступлении аномально низких температур наружного воздуха организует круглосуточное дежурство в образовательном учреждении представителей администрации и причастных работников для обеспечения устойчивого теплового режима образовательного учреждения.

2.15 ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ ПОЕЗДА

Департамент безопасности движения и экологии:

при подготовке хозяйства восстановительных поездов до 10 июня анализирует итоги прошедшего зимнего периода и разрабатывает план основных организационно-технических мероприятий по подготовке восстановительных поездов к работе в предстоящий зимний период;

для контроля за ходом подготовки восстановительных поездов и оказания железным дорогам необходимой помощи в департаменте до 10 июня создает рабочую группу.

до 1 августа направляет в ревизорские аппараты управлений и отделений железных дорог, в восстановительные поезда телеграмму с мероприятиями, направленными на качественное проведение подготовительных работ.

при осуществлении контроля за ходом подготовки восстановительных поездов требует от железных дорог оперативные данные об обеспеченности восстановительных поездов зимними сортами горюче-смазочных материалов, гидравлическими маслами, низкотемпературной охлаждающей жидкостью, углем, аккумуляторными батареями.

Ревизорский аппарат железной дороги:

на основании анализа работы за прошедшую зиму до 1 июля разрабатывает план организационно-технических мероприятий по подготовке восстановительных поездов железной дороги к работе в предстоящий зимний период;

организует регулярные проверки хода подготовки восстановительных поездов к работе в предстоящую зиму с рассмотрением результатов проверок у

начальника железной дороги и заслушиванием (при необходимости) начальников восстановительных поездов;

контролирует работу по обследованию грузоподъемных кранов, отработавших нормативный срок службы, выполнению заданий по плановому ремонту технических средств и подвижного состава восстановительных поездов;

представляет в департамент безопасности движения и экологии оперативные данные по обеспеченности восстановительных поездов основными эксплуатационными материалами по состоянию на 1 и 15 число каждого месяца (август-ноябрь);

в ходе осеннего осмотра проверяет готовность восстановительных поездов к работе в зиму и до 1 ноября представляет доклад в Департамент безопасности движения и экологии.

Ревизорский аппарат отделения железной дороги:

до 1 июля разрабатывает мероприятия по подготовке восстановительных поездов железной дороги к зимнему периоду работы;

организует подготовку технических средств, производственно-бытовых зданий сооружений, а также работников восстановительных поездов отделения железной дороги к предстоящей зиме с завершением до 1 ноября;

контролирует и оказывает помощь в обеспечении каждого восстановительного поезда необходимым количеством запчастей, горюче-смазочных и других материалов, необходимых для проведения сезонного обслуживания технических средств и работы в зимний период.

Начальник восстановительного поезда организует:

до 15 октября:

проведение сезонного технического обслуживания всех технических средств восстановительного поезда, их заправку горючим, маслами, низкозамерзающей охлаждающей жидкостью и другими эксплуатационными материалами, предназначенными для эксплуатации машин при максимально низкой температуре в соответствующем регионе;

проверку состояния аккумуляторных батарей на технике, проведение им контрольно-тренировочного цикла, доведение плотности электролита в батареях до установленных требований - 1,27-1,31 г/см³ (в зависимости от региона);

проверку работоспособности имеющихся на технике штатных подогревателей, наличие и состояние проводов для запуска техники от постороннего источника;

проверку работоспособности и соответствия нормам электробезопасности и пожарной безопасности системы энергообеспечения состава восстановительного поезда от стационарных источников электрической энергии;

до 1 ноября создание в восстановительном поезде необходимых запасов горюче-смазочных и других материалов, необходимых для обеспечения работы

поезда в зимний период, запасов каменного угля для отопления вагонов поезда, в том числе непосредственно на поезде в объемах недельного расхода;
до 1 октября:

проведение ревизии системы отопления служебно-технического здания и обогреваемых помещений восстановительного поезда, надежную работу локальной котельной (при ее наличии);

проверку обеспеченности и при необходимости доукомплектование работников восстановительного поезда зимней специальной одеждой и специальной обувью;

проведение технических занятий с работниками восстановительного поезда по особенностям ведения аварийно-восстановительных работ в зимний период, эксплуатации технических средств при низких температурах, по правилам охраны труда и предупреждения производственного травматизма в условиях зимы.

3.ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТ В ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ И УПРАВЛЕНИЕ СНЕГОБОРЬБОЙ

3.1. Общее руководство. Общие положения по работе в зимних условиях и организации снегоборьбы.

Организация работ по снегоборьбе на станциях и перегонах осуществляется в соответствии с оперативными планами снегоборьбы.

С наступлением зимнего периода оперативный штаб ОАО «РЖД» координирует работу оперативных штабов железных дорог, департаментов и управлений ОАО «РЖД» по обеспечению устойчивой эксплуатационной работы, осуществляет руководство работами по отражению снегопадов и метелей.

В зависимости от складывающейся на железных дорогах обстановки осуществляет передислокацию снегоуборочной и снегоочистительной техники.

При возникновении на железных дорогах затруднений в эксплуатационной работе направляет на железные дороги для оказания практической помощи руководителей и специалистов департаментов и управлений ОАО «РЖД».

Оперативный штаб по снегоборьбе железной дороги при поступлении телеграммы о штормовом предупреждении обязан:

известить телеграммой о надвигающихся снегопаде и метели руководителей отделений железных дорог, дирекций и линейных подразделений;

задействовать работу оперативных штабов отделений дорог, станций и дистанций пути и рабочих групп на остальных подразделениях по отражению снегопадов и метелей и обеспечению графикового проследования поездов;

незамедлительно принять меры в соответствии с оперативными планами снегоборьбы по приведению в готовность узлов и станций для работы в условиях снегопадов и метелей;

организовать дежурство руководителей железной дороги, отделений, дирекций и линейных подразделений;

обеспечить эффективное использование снегоочистителей, стругов, снегоуборочных поездов и машин, а также устройств пневмоочистки и электрообогрева.

О принятых на железной дороге мерах и результатах работы руководитель штаба (рабочей группы) железной дороги должен оперативно докладывать руководителю штаба (рабочей группы) ОАО «РЖД».

Оперативные штабы отделений железных дорог в период снегоборьбы в соответствии с оперативным планом:

определяют потребность в снегоуборочной технике для очистки станций и перегонов от снега и своевременно задействуют её и рабочую силу для отражения снегопадов и метелей, в зависимости от складывающейся метеорологической обстановки;

организуют своевременное выделение дополнительной рабочей силы от всех подразделений в необходимом количестве, согласно оперативному плану снегоборьбы, во главе с ответственными руководителями, при необходимости, привлечение к очистке от снега путей и стрелочных переводов бригад третьей очереди;

принимают меры по обеспечению нормальной эксплуатационной работы, выполнению заданных объемов поездной работы, обеспечению своевременной доставки грузов и объемов выгрузки вагонов;

обеспечивают устойчивую работу средств стационарной теплоэнергетики и устройств электроснабжения на производственных объектах ОАО «РЖД» и объектах социально-бытового назначения.

организуют горячее питание рабочих, занятых на уборке и очистке пути от снега;

Приказом начальника отделения железной дороги на руководителей линейных подразделений отделения железной дороги возлагается ответственность:

за уборку и очистку от снега стрелочных переводов и подъездных путей, расположенных на территориях этих структурных подразделений, по фронтам погрузки и выгрузки, а также других технических элементов на станции, закрепленных согласно ведомости закрепления;

за содержание в чистоте (в том числе уборка снега, сколка и уборка льда) деповских путей экипировки, ремонта, отстоя и запаса подвижного состава, промывки, очистки и дезинфекции вагонов, путей тяговых подстанций и других объектов электроснабжения, путей на базах, складах и грузовых районах (осуществляется линейными подразделениями, за которыми закреплены эти пути).

В зимний период руководители линейных подразделений, в ведении которых имеются:

объекты стационарной теплоэнергетики, обеспечивающие теплом жилые и производственные здания - несут ответственность за соблюдение нормативного температурного режима в жилых и производственно-бытовых зданиях, обеспечивают поддержание инженерного оборудования и электропроводок в режиме безопасной эксплуатации;

промышленные здания и сооружения - несут ответственность за состояние несущих конструкций и перекрытий, организуют своевременную очистку кровли от снега при высоте покрова более 20 см в соответствии с требованиями Положения «Техническая эксплуатация промышленных зданий и сооружений».

3.2. ХОЗЯЙСТВО ПЕРЕВОЗОК

Организация движения поездов и работы снегоборочной техники

Организация и технология работ по очистке пути на перегонах и станциях является составной частью перевозочного процесса, поэтому графики работы снегоборочных поездов и снегоочистителей должны быть увязаны с графиком движения поездов и, предусматривать в оперативных планах снегоборьбы:

перегонное время хода снегоочистителя;

время выдачи локомотивов под снегоочиститель или снегоборочный поезд;

последовательность работы на станции и продолжительность нахождения на каждой из них;

место и порядок смены локомотивных бригад, бригад снегоочистительной и снегоборочной техники;

место и продолжительность времени экипировки локомотивов и снегоборочных поездов и машин.

Начальник дорожного центра управления перевозками в период снегопадов и метелей обязан:

организовать преимущественно параллельный график движения поездов;

обеспечить диспетчерские круги картами с нанесенными на них заносимыми снегом участками на перегонах и станциях с указанием степени их заносимости, которые вывешиваются у поездного диспетчера (далее - ДНЦ);

устанавливать диспетчерский контроль за своевременным отправлением и проследованием по графику снегоочистительной и снегоборочной техники и освобождением на станциях путей от подвижного состава для их механизированной очистки;

не допускать длительных стоянок поездов и накопления вагонов на снегозаносимых станциях, перечень которых устанавливается оперативными планами снегоборьбы, выписка из которых должна быть у каждого ДНЦ.

Начальник отдела управления перевозками отделения железной дороги и работники диспетчерского аппарата:

в период сильных снегопадов и метелей, когда создается угроза образования снежных заносов, по заявкам дистанций пути незамедлительно выделяют закрепленные локомотивы под снегоочистители и снегоуборочные поезда;

устанавливают диспетчерский контроль за своевременным отправлением и проследованием по графику снегоочистительной и снегоуборочной техники и освобождением на станциях путей от подвижного состава для их механизированной очистки;

не допускают длительных стоянок поездов и накопления вагонов на снегозаносимых станциях (перечень таких станций утверждает начальник отделения железной дороги);

совместно с начальником отдела пути осуществляют контроль за выполнением оперативного плана снегоуборочных работ на крупных станциях и узлах, соблюдением графика освобождения путей и графиков работы снегоуборочных поездов, обращая особое внимание на их продвижение к местам выгрузки и обратное возвращение к пунктам уборки и погрузки снега.

Начальник станции, в качестве руководителя оперативного штаба по снегоборьбе на станции в период снегопадов и метелей обязан:

осуществлять оперативное руководство работами по очистке путей снегоуборочными поездами, снегоочистителями и стругами;

обеспечивать эффективное использование снегоуборочной техники и выполнение установленной нормы рейсов снегоуборочных поездов и машин на станции;

организовывать целевой инструктаж о мерах личной безопасности для привлекаемых работников второй и третьей очереди с закреплением ответственных по фронту работ;

выдавать задания руководителям смен (дежурному по станции, станционному и маневровому диспетчерам) на очистку путей и уборку снега в соответствии с оперативным планом по снегоборьбе. При этом указывается фронт сменной работы для снегоуборочных поездов и машин, количество рейсов и районы станции, подлежащие очистке от снега;

обеспечивать, в соответствии с оперативным планом, предоставление станционных путей и стрелочных горловин для механизированной их уборки от снега, своевременный пропуск техники на участки работы;

обеспечивать соблюдение габарита для работы снегоуборочной техники при выгрузке грузов на станционных и железнодорожных путях необщего пользования, принадлежащих ОАО «РЖД»;

контролировать и требовать от работников дистанции пути соблюдения габарита при выгрузке снега на выделенных местах;

организовывать очистку от снега стрелочных переводов нецентрализованного управления силами дежурных стрелочных постов, находящихся в штате станции, а также других устройств на станции, закрепленных за станцией приказом начальника отделения дороги.

На станции для обеспечения беспрепятственного продвижения и работы снегоуборочной техники должны быть назначены:

диспетчерский персонал от станции (на важнейших станциях руководство осуществляет начальник станции, его заместитель или свободный от дежурства диспетчер);

руководители работ от дистанции пути;
ответственные работники дистанции СЦБ.

Руководители работ от дистанции пути осуществляют техническое руководство работой снегоуборочной техники по уборке снега.

Руководители станции, диспетчерский и дежурный персонал обеспечивают передвижение снегоуборочной техники на станции.

Работники дистанции сигнализации и связи должны следить, чтобы рабочие органы машин не повредили напольные устройства СЦБ.

Дежурный по станции в период снегопадов и метелей должен:

обеспечить преимущественно параллельный график движения поездов по главным путям с прекращением или максимальным сокращением маневровых передвижений с пересечением главных путей станции;

дать распоряжение в компрессорную для включения компрессоров и нажать кнопку "Пуск" системы управления пневмоочистки стрелок.

Дежурный по станции должен знать технологию и режимы работы устройств пневмоочистки и электрообогрева стрелок на станции и правильно их использовать в соответствии с местной инструкцией и приложениями №6 и 8 к настоящей Инструкции.

Электрообогрев стрелок должен быть задействован в течение всего периода снегопада или метели. Включение электрообогрева, как правило, производит дежурный по станции с начала снегопада, а выключение через один час после его окончания, чем обеспечивается испарение влаги с обогреваемых поверхностей стрелки.

При отказе устройств электрообогрева или пневмоочистки стрелок во время снегопада и метели, дежурный по станции обязан немедленно сообщить об этом диспетчеру дистанции пути, дорожному мастеру или бригадиру пути, которые в свою очередь должны срочно выделить работников для очистки от снега указанных стрелочных переводов и вызвать наладчиков для ремонта системы электрообогрева стрелок и приведения ее в рабочее состояние.

3.3. ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

С наступлением снегопадов и метелей очистка пути на перегонах организуется, как правило, с использованием плужных снегоочистителей, стругов, пневмоочистительных машин (ПОМ) и вентиляторных снегоочистителей типа «Ветерок». (Технологии производства работ по очистке путей и стрелочных переводов приведены в Приложении № 6)

Очистка путей и уборка снега на станциях производится с максимальным использованием снегоуборочных поездов.

Станционные пути по времени их очистки и уборки от снега делятся на три очереди.

К первой очереди относятся главные, горочные, сортировочные пути и маневровые вытяжки, приемоотправочные пути с расположенными на них стрелочными переводами, пути стоянок восстановительных и пожарных поездов, снегоуборочной техники, а также пути, ведущие к складам топлива и дежурным пунктам контактной сети. Эти пути и расположенные на них стрелочные переводы необходимо очищать от снега снегоуборочной техникой немедленно с момента начала снегопада и метели.

Ко второй очереди относятся пути погрузки и выгрузки, а также деповские пути (экипировочные и другие), пути к материальным складам и мастерским, которые очищаются по заявкам начальников подразделений.

К третьей очереди относятся все прочие пути.

Очистка путей, не состоящих на балансе дистанции пути, включая железнодорожные пути необщего пользования, производится в третью очередь на договорных условиях.

Работой по уборке снега на станциях снегоуборочными поездами руководит работник по должности не ниже бригадира пути.

При особо сильных снегопадах может быть организовано комплексное использование снегоочистительной и снегоуборочной техники. (Приложение № 4).

При подходе к препятствию, требующему закрытия крыльев, поднятию щеток или льдоскалывателя, руководитель работ предупреждает машиниста снегоуборочного поезда заблаговременно, остановка производится на расстоянии не менее 2 м от препятствия.

Ограждение мест производства работ при очистке снега на перегоне вручную производится в соответствии с разделом 4, а на станции в соответствии с разделом 5 Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ в зависимости от возникших препятствий для движения поездов или в целях обеспечения безопасности работающих.

Очистка от снега централизованных стрелочных переводов, оборудованных стационарными автоматическими устройствами пневмоочистки стрелок, должна производиться немедленно при начале снегопада и весь период после его окончания, пока снег переносится поездами.

Очистка стрелочных переводов от снега и льда должна производиться стационарными устройствами электрообогрева и пневмоочистки, шланговой пневмоочисткой или вручную с неукоснительным соблюдением правил по охране труда.

Порядок очистки централизованных стрелочных переводов от снега на период снегопадов и метелей и другие вопросы, касающиеся организации работ и соблюдения правил по охране труда определяются местными инструкциями

по охране труда при очистке стрелочных переводов от снега и Правилами по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений.

Местные инструкции по охране труда при очистке стрелочных переводов от снега готовит начальник дистанции пути. Они после согласования с руководством станции и техническим инспектором по охране труда территориального комитета профсоюза утверждаются главным инженером отделения дороги.

В местных инструкциях в соответствии с конкретными особенностями станции должно быть предусмотрено:

оперативное руководство дежурного аппарата станции рабочими, занятыми на очистке стрелочных переводов от снега и льда;

порядок записи руководителя работ о месте и времени производства уборки снега на станциях в журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети;

порядок оповещения работающих о предстоящих маневровых передвижениях, приеме и отправлении поездов;

порядок выделения дорожным мастером при сильных снегопадах и метелях в помощь дежурным стрелочных постов в распоряжение начальника станции монтеров пути без бригадира пути;

меры по охране труда при производстве работ по очистке путей и стрелочных переводов от снега.

Стационарная автоматическая пневмоочистка стрелок должна быть дополнена шланговой для более тщательной очистки всего стрелочного перевода.

При отказе устройств электрообогрева или пневмоочистки стрелок, во время снегопада и метели, дорожный мастер или бригадир пути, совместно с начальником станции должны срочно принять меры по привлечению рабочей силы для очистки от снега стрелочных переводов и вызвать наладчиков для ремонта системы электрообогрева или пневматической очистки стрелок.

При включенных устройствах электрообогрева стрелок разрешается производить их ручную очистку неметаллическим инструментом. Выполнение каких-либо других работ на стрелке при включенных электрообогревателях запрещается.

На стрелках с электрообогревом после окончания снегоотложения, с целью предотвращения обледенения, снег из шпальных ящиков должен быть убран.

Для обеспечения работоспособности системы электрообогрева стрелок от снега, неснижаемый запас трубчатых электронагревателей должен быть не менее 10% от общего количества стрелочных обогревателей, установленных на стрелках в дистанции пути.

Очистка путей от снега на перегонах и промежуточных станциях производится снегоочистителями, стругами и пневмоочистительными машинами, а при больших заносах роторными снегоочистителями.

Руководит работой по очистке пути снегоочистителем типа СДПМ, ПОМ, «Ветерок» работник дистанции пути по должности не ниже дорожного мастера

с соблюдением мер безопасности, приведенных в разделе 5 настоящей Инструкции.

Направление на работу роторного снегоочистителя производится начальником отделения железной дороги по заявке начальника дистанции пути, на участке которого имеется потребность в расчистке образовавшихся глубоких снежных заносов или в разделке откосов снежной траншеи.

Работой по очистке пути роторным электроснегоочистителем руководит старший дорожный мастер (начальник участка) или дорожный мастер.

При очистке пути роторным снегоочистителем на двухпутном участке, когда второй путь расчищен, поезда, следующие по этому расчищенному пути, пропускаются со скоростью, устанавливаемой руководителем работ, в необходимых случаях с проводником. Об этом должно быть указано в предупреждении, выдаваемом машинисту поезда.

Место работ роторного снегоочистителя ограждается по соседнему пути сигналами остановки. К проходу поезда работа роторного снегоочистителя прекращается и крылья закрываются.

При работе на электрифицированном участке напряжение с контактного провода должно быть снято, начинать работу разрешается после получения письменного разрешения от работника дистанции электроснабжения, ответственного за снятие напряжения с контактной сети и ее заземление.

Начальник службы пути и дежурный аппарат службы должны иметь следующие основные документы, утвержденные в установленном порядке:

- оперативные планы снегоборьбы по каждому отделению железной дороги;
- ведомости наличия и пунктов хранения резерва переносных щитов, лопат, метел и другого инструмента;

- план обеспечения железной дороги, отделений железной дороги и дистанций пути рабочей силой и транспортными средствами;

- план формирования по крупным узлам и станциям бригад второй и третьей очередей;

- ведомость наличия неснижаемого запаса узлов, агрегатов, горюче-смазочных материалов и мест их хранения;

- план размещения пунктов неснижаемого запаса продуктов питания и пунктов организации горячего питания.

Начальник службы пути с момента возникновения на железной дороге сложной метеообстановки обязан:

- осуществлять оперативную связь с оперативно-распорядительным отделом дорожного центра управления перевозками, отделениями железной дороги и дистанциями пути;

- установить в службе круглосуточное дежурство руководящих работников;
- контролировать и обеспечивать выполнение разработанных оперативных планов по снегоборьбе на отделениях железной дороги и дистанциях пути, своевременный ввод в действие снегоуборочной и снегоочистительной техники, формированием снеговых поездов, направление рабочей силы и транспортных средств к месту работ;

своевременно осуществлять передислокацию снегоуборочной и снегоочистительной техники, в зависимости от складывающейся на дороге обстановки;

принимать меры по своевременному привлечению рабочей силы третьей очереди;

организовывать осмотры и, при необходимости, принудительный спуск снежной массы на лавиноопасных участках.

На начальника отделения железной дороги возлагается:

организация в отделении дороги круглосуточного дежурства командного состава с наступлением сложной метеорологической обстановки;

организация работы снегоочистителей и определение маршрута их работы согласно утвержденному оперативному плану снегоборьбы;

своевременное выделение закрепленных локомотивов для работы снегоуборочной и снегоочистительной техники и организация работы по уборке от снега станций и перегонов;

организация своевременной экипировки закрепленных за снегоуборочной техникой локомотивов и снегоуборочных поездов;

контроль за бесперебойной работой устройств пневмообувки и электрообогрева стрелок, за организацией очистки стрелочных переводов от снега другими средствами;

привлечение к работам по снегоборьбе рабочей силы второй очереди в соответствии с приказом по отделению дороги для очистки, закрепленных за подразделениями конкретных стрелочных переводов, станционных и подъездных путей, а также фронтов погрузки, выгрузки и других важных технических объектов на станциях отделения дороги;

привлечение, при необходимости, рабочей силы третьей очереди;

организация горячего питания рабочих, занятых на очистке пути и стрелочных переводов от снега;

обеспечение своевременной поставки запасных частей для ремонта в случае выхода из строя снегоуборочной техники и организации аварийного ремонта с привлечением рабочей силы и производственных мощностей смежных служб (локомотивных и вагонных депо);

анализ хода работ по очистке и уборке снега на перегонах и станциях, принятие мер по эффективному использованию снегоуборочной и снегоочистительной техники;

Начальник отдела пути отделения железной дороги:

осуществляет руководство снегоуборочными работами и контроль за их организацией;

принимает необходимые оперативные меры к бесперебойной работе снегоуборочной и снегоочистительной техники, следит за своевременным предоставлением локомотивов и путей, не допускает непроизводительных

простоев снегоочистителей и снегоуборочных поездов по причинам их неисправности и длительного нахождения в ремонте;

осуществляет контроль за бесперебойной работой пневмообдувочных устройств и электрообогрева стрелок и за организацией очистки стрелочных переводов от снега другими средствами;

следит за формированием бригад первой и второй очередей, а также за выделением работников сторонними территориальными организациями, согласно заключенным договорам;

разрабатывает и представляет руководству отделения железной дороги план по закреплению стрелочных переводов за подразделениями железной дороги, вызову бригад второй очереди, их подмене и расстановке по конкретным стрелочным районам станции.

Начальник дистанции пути с наступлением зимнего периода несет ответственность за обеспечение своевременной очистки стрелочных переводов, главных, станционных путей и путей необщего пользования, принадлежащих ОАО «РЖД», от снега и обязан обеспечивать:

руководство работами по снегоборьбе в пределах дистанции пути;

исправное состояние снегоуборочной техники, укомплектование ее запасными частями, инструментом и сигнальными приборами;

принятие мер по очистке и уборке снега с путей и стрелочных переводов для обеспечения безопасности и бесперебойности движения поездов, маневровой работы и безопасности людей, занятых на работах по снегоборьбе;

исправное состояние и эксплуатацию пневморазводящих линий, воздухоразборных колонок, переносных шлангов на стрелочных переводах, своевременный ввод в работу устройств пневмообдувки и электрообогрева на стрелочных переводах;

организацию вызова и расстановки по местам работы бригад рабочих первой и второй очередей;

своевременную и качественную очистку от снега главных, станционных путей, стрелочных переводов, переездов, пешеходных мостов и тоннелей, находящихся в оперативном управлении дистанции пути, а также железнодорожных путей необщего пользования, принадлежащих ОАО «РЖД». Исключение составляют железнодорожные пути необщего пользования, стрелочные переводы, переезды и другие сооружения, находящиеся на балансе предприятий и организаций, не входящих в структуру ОАО «РЖД», а также пути, стрелочные переводы, переезды, территории, и фронты выгрузки и погрузки, закрепленные за другими структурными подразделениями согласно приказу по отделению дороги;

в период таяния снега отвод талых вод от электроприводов и шпальных ящиков стрелочных переводов.

Для руководства рабочими 2й и 3й очереди, временно привлекаемыми на работы по ликвидации снежных заносов, в помощь дорожным мастерам и бригадирам пути назначаются на весь зимний период опытные монтеры пути, которые предварительно проходят специальное обучение и испытания по

правилам безопасного производства работ, и особенностям работы в конкретных местных условиях (в приемоотправочных и подгорочных парках, на сортировочных путях, в местах скальных выемок, на обвальных и лавинных участках, а также на централизованных стрелочных переводах).

3.4. ХОЗЯЙСТВО АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ

Начальник службы автоматики и телемеханики обязан:

ежедневно анализировать случаи нарушения нормальной работы устройств СЦБ и по результатам анализа намечать и организовывать выполнение мероприятий по предупреждению их повторяемости с учетом особенностей климатических воздействий на устройства СЦБ в зимний период;

еженедельно на селекторных совещаниях заслушивать отчеты начальников дистанций СЦБ о ходе проведения работ по очистке napольных устройств СЦБ от снега;

ежемесячно организовывать проверку работоспособности дизель-генераторных агрегатов и наличия установленных норм запасов топлива и горюче-смазочных материалов;

в период таяния снега ежедневно заслушивать доклады начальников дистанций СЦБ о выполнении работ по отведению талых вод от napольных устройств СЦБ.

Начальник отделения железной дороги обязан:

обеспечивать пополнение аварийно-восстановительного запаса материально-технических ресурсов, запасов зимнего топлива и смазочных материалов по заявкам дистанций СЦБ;

не допускать отвлечения эксплуатационного персонала дистанций СЦБ на работы, не связанные с обслуживанием устройств СЦБ.

Начальник дистанции сигнализации, централизации и блокировки обязан:

организовать обслуживание устройств СЦБ в соответствии с требованиями действующей нормативно-технической документации, предусмотрев, при необходимости, с учетом местных климатических условий и прогнозов на зимний период корректировку периодичности выполнения ремонтных и регламентных работ. Аналогичная корректировка выполнения отдельных работ производится в случае необходимости обеспечения работ снегоочистительной техники;

осуществлять контроль за своевременной очисткой от снега napольных устройств СЦБ (релейных шкафов, путевых коробок, муфт, дроссель-трансформаторов, светофоров и др.), обращая особое внимание на обеспечение видимости огней светофоров;

ежедневно заслушивать отчеты электромехаников СЦБ о ходе выполнения работ по очистке устройств СЦБ от снега;

в случаях резкого повышения температуры окружающего воздуха контролировать работы по отведению талых вод, а при необходимости –

обеспечить выполнение работ по выключению устройств СЦБ из централизации в порядке, установленном в ОАО «РЖД»;

при оттаивании грунта на станциях (ежедневно), и на перегонах (еженедельно) организовывается измерение сопротивления изоляции кабелей и монтажа в устройствах СЦБ с принятием соответствующих мер;

взаимодействовать с руководством дистанции пути в период работы снегоуборочных машин и обеспечивать присутствие на местах их работы электромехаников СЦБ для выполнения мероприятий по сохранности кабелей и напольного оборудования СЦБ;

не реже 1 раза в месяц заслушивать доклады электромехаников СЦБ о результатах проверок работоспособности автоматизированных дизель-генераторных агрегатов и наличии запасов топлива для их работы;

в период гололедообразования организовывать контроль за образованием и удалением с напольных устройств СЦБ осадков, изморози и гололеда, препятствующих их нормальной работе и видимости светофоров, налипанием мокрого снега на линейные провода путевой блокировки, расположенные на высоковольтно-сигнальных линиях;

при интенсивном выпадении снега организовать очистку подведомственных подъездных путей, крыш служебных и производственных зданий, мест проезда автотранспорта.

3.5. ХОЗЯЙСТВО СВЯЗИ И ВЫЧИСЛИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

Начальник дирекции связи обязан:

анализировать случаи нарушения нормальной работы устройств и сооружений связи, вызванные воздействием погодных условий в зимний период и по результатам анализа организовывать выполнение мероприятий по предупреждению их повторяемости;

организовать проверки выполнения регламентных работ в региональных центрах связи, обеспечения мобильности летучек связи и ремонтных эксплуатационных бригад.

Начальник регионального центра связи обязан:

обеспечить установку временных сигнальных знаков перед всеми напольными сооружениями, находящимися в пределах габарита рабочих органов снегоуборочной техники, организовать очистку от снега напольных устройств;

обеспечить бесперебойную работу радиосвязи между снегоуборочным поездом и машинистом локомотива, маневровым и поездным диспетчером, дежурным по станции. Между машинистом головной машины и помощником машиниста концевой полувагона должна быть установлена постоянная радио- или телефонная связь;

обеспечить по заявке дистанции пути телефонную связь со снегозаносимыми местами, бесперебойную работу линейно-путевой связи и предоставление работникам пути внеочередной связи для оперативного руководства работой по борьбе со снежными заносами.

3.6. ХОЗЯЙСТВО ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ И ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

Работа хозяйства электрификации и электроснабжения в штатном режиме зимнего периода организуется при погодных условиях:

перепад температуры воздуха в течение суток не более 15°C;

понижение температуры воздуха до 25 -30°C;

ветер до 25 м/с;

интенсивность снегоотложения до 19 см за сутки;

интенсивность отложения мокрого снега до 7 см за сутки.

Начальник службы электрификации и электроснабжения обязан:

организовать проверки выполнения регламентных работ на дистанциях электроснабжения, обеспечения мобильности аварийно-восстановительных бригад и дежурных смен;

при температуре воздуха ниже -25°C организовать внеплановые объезды контактной сети с повышенным нажатием токоприемников вагонов-лабораторий контактной сети (ВИКС) и объезды автомотрисами АРВ;

на основе анализа случаев отказов технических средств, повлекших сбой эксплуатационной работы, задержки поездов проводить разборы причин, оценивать оперативность действий работников по ликвидации последствий и разрабатывать меры по предупреждению повторяемости.

Начальник отделения железной дороги обязан:

обеспечить эффективную работу оперативно-эксплуатационного персонала, сконцентрировав людские ресурсы на сложных узлах, нерезервированных устройствах, участках с просроченным сверхнормативным сроком эксплуатации и наиболее подверженным повреждениям при изменении погодных условий;

пополнять аварийно-восстановительный запас материально-технических ресурсов, зимнего топлива и смазочных материалов по заявке дистанции электроснабжения в суточный срок;

организовать комиссионные объезды с проверкой устройств электроснабжения, выполнение регламентных работ при работе в зимних условиях.

Начальник дистанции электроснабжения обязан:

организовать обслуживание устройств электроснабжения в зимний период в соответствии с Правилами устройства и технической эксплуатации контактной сети электрифицированных железных дорог, Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту устройств электроснабжения сигнализации, централизации, блокировки и связи на федеральном железнодорожном транспорте, Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту оборудования тяговых подстанций электрифицированных железных дорог;

при перепадах температуры воздуха в течение суток более 15°C организовать обходы с осмотром контактной сети с прокачкой компенсирующих устройств. Основное внимание обращать на расстояние от неподвижного ролика до грузов на компенсирующих устройствах, проход контактной сети под искусственными сооружениями, положение фиксаторов, на стрелы провеса усиливающих проводов, на расстояния между проводами и заземленными конструкциями, особенно под искусственными сооружениями, на проход токоприемников по воздушным стрелкам, секционным изоляторам, воздушным промежуткам;

через энергодиспетчерский персонал поддерживать связь с локомотивными бригадами о состоянии токосъема и наличия автоколебаний проводов;

при интенсивном выпадении снега организовать очистку подъездных путей, крыш служебных и производственных зданий, мест проезда транспортных средств;

при значительном выпадении мокрого снега с налипанием на провода и деревья организовать обходы ВЛ с осмотром и принять необходимые меры по предупреждению нарушения нормальной работы устройств электроснабжения.

3.7. ЛОКОМОТИВНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Начальник локомотивного отдела отделения железной дороги и начальник локомотивного депо обеспечивают:

своевременное закрепление и выделение локомотивов под снегоочистители по заявкам дистанции пути, а также выделение на весь период снегопадов и метелей локомотивов, оборудованных радиосвязью, под снегоуборочные поезда;

обеспечение своевременной экипировки выделенного локомотива и сменной бригады, в соответствии с утвержденным графиком. Выделенные локомотивы могут заменяться при необходимости другими только на время прохождения технического обслуживания и текущего ремонта (ТО-3, ТР-1);

своевременную и качественную подготовку роторных снегоочистителей; закладку и пополнение неснижаемого запаса горюче-смазочных материалов из расчета на один снегоуборочный поезд: авиамасла - 0,3 тонны; дизельного топлива - 10 тонн.

С наступлением зимнего периода **начальник локомотивного депо:**

обеспечивает содержание, техническое обслуживание тягового подвижного состава в зимних условиях в полном соответствии с Инструкцией по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях, Техническими указаниями по подготовке, эксплуатации и обслуживанию тепловозов и дизель-поездов в зимних условиях;

при температуре наружного воздуха ниже 0°C или наличии снежного покрова вводит приказом порядок проверки автотормозов в зимних условиях на всех плечах обслуживания;

определяет места отстоя локомотивов, назначает работника, ответственного за прогрев, сохранность и исправное состояние локомотивов, а также инструмента и инвентаря на них;

обеспечивает по заявкам начальника дистанции пути выдачу закрепленных локомотивов, для обеспечения работы снегоуборочной и снегоочистительной техники;

для предупреждения выхода из строя моторно-осевых подшипников (МОП) и деталей зубчатых передач локомотивов обеспечивает в пунктах технического обслуживания ТО-2 и экипировки заправку их подогретой смазкой и слив конденсата из шапок МОП;

обеспечивает выпуск на линию ЭПС только с переведенными на зимнюю смазку токоприемниками;

производит ремонт снегоуборочных машин силами и средствами депо в зимний период;

предоставляет стойла для выполнения аварийных работ и профилактического ремонта снегоуборочных поездов и снегоочистителей по заявкам начальников дистанций пути;

обеспечивает своевременное закрепление и выделение локомотивов под снегоочистители по заявкам дистанции пути, а также выделение на весь период снегопадов и метелей локомотивов, оборудованных радиосвязью, под снегоуборочные поезда;

обеспечивает своевременную экипировку выделенного локомотива и снегоуборочной техники, смену локомотивных бригад в соответствии с утвержденным графиком. Выделенные локомотивы могут заменяться при необходимости другими только на время нахождения их на техническом обслуживании и текущем ремонте (ТО-3, ТР-1);

обеспечивает пополнение неснижаемого запаса горюче-смазочных материалов.

На начальника локомотивного депо возлагается уборка снега в междупутьях и путях экипировки, складов топлива, путей разворота локомотивов (поворотных треугольников), путей отстоя, запаса локомотивов ОАО «РЖД» и тракционных путей, а также других технических устройств, закрепленных за депо.

3.8. ВАГОННОЕ ХОЗЯЙСТВО

Для обеспечения перевозок грузов в зимний период Департамент вагонного хозяйства ОАО «РЖД», центральная дирекция по ремонту грузовых вагонов, начальники железных дорог, служб вагонного хозяйства железных дорог, дирекций по ремонту грузовых вагонов, отделений железных дорог, эксплуатационных и ремонтных вагонных депо должны обеспечить:

организацию текущего отцепочного ремонта, технического обслуживания и исправного содержания парка грузовых вагонов в эксплуатации;

выполнение плановых заданий по ремонту грузовых вагонов, их отдельных узлов и деталей, по установленной номенклатуре, с обеспечением качества работ и безопасности движения поездов; нормативов простоя вагонов в ремонте на тракционных путях ремонтных предприятий;

содержание остатка неисправных грузовых вагонов на участках текущего отцепочного ремонта и тракционных путях ремонтных вагонных депо в соответствии с установленными нормами;

укомплектование штата работников массовых профессий.

Начальники эксплуатационных и ремонтных вагонных депо:

обеспечивают работников специальной одеждой и обувью, средствами индивидуальной и коллективной защиты, защитными мазями;

обеспечивают поддержание неснижаемого зимнего запаса деталей и узлов грузовых вагонов, материалов, топлива и смазки в размерах, ими установленных и утвержденных;

после предъявления снегоочистительной и снегоуборочной техники к техническому осмотру обеспечивают ремонт и исправность ходовых частей, автосцепки и тормозного оборудования;

обеспечивают уборку снега с путей и междупутий вагонных депо, путей ремонта вагонов и других закрепленных за ними путей и междупутий.

Работники ПТО, ППС, ППВ принимают меры по своевременному удалению влаги и конденсата из тормозной и питательной сети подвижного состава, стационарных компрессорных установок и воздушных сетей, установок опробования тормозов (УЗОТр) на ПТО, ликвидации ледяных пробок в тормозной магистрали грузовых вагонов.

3.9. ХОЗЯЙСТВО ПАССАЖИРСКИХ СООБЩЕНИЙ

Работа подразделений пассажирского комплекса в зимний период должна обеспечить:

принятие мер по предупреждению обледенения посадочных платформ, пешеходных мостов, служебных проходов, мест прохода пассажиров, обеспечение безопасности пассажиров при посадке и высадке из вагонов, выполнение правил техники безопасности при работах на перронах и платформах;

своевременную очистку от снега, льда, сосулек и крыш производственных и служебно-бытовых зданий;

комфортные условия проезда пассажиров в поездах.

поддержание температурного режима в помещениях вокзалов и производственных помещениях в соответствии с санитарными требованиями.

Департамент пассажирских сообщений в зимний период:

Анализирует случаи отказов в работе технических средств, повлекшие задержки поездов, намечает меры по предупреждению повторяемости и устранению причин.

В целях снижения повреждаемости в эксплуатации колесных пар пассажирских вагонов принимает решения об ужесточении норм браковки.

Производит корректировку размеров движения пассажирских поездов в соответствии с размерами пассажиропотока.

Служба предоставления услуг инфраструктуры в пассажирских сообщениях обеспечивает контроль за выполнением санитарно-технических требований при выполнении перевозочного процесса в зимних условиях и выполнение мероприятий подразделениями пассажирского комплекса. Принимает оперативные меры по обеспечению регламентированного действующими нормативами порядка технического обслуживания подвижного состава, объектов и устройств, при безусловном соблюдении требований охраны труда и безопасности движения.

3.9.1. Хозяйство дальних пассажирских перевозок

Федеральная пассажирская дирекция:

контролирует обеспечение материально-техническими ресурсами и запасными частями подразделений пассажирского комплекса дальнего следования;

обеспечивает выполнение заданий по плановому ремонту пассажирских вагонов;

анализирует случаи отказов технических средств, нарушений требований техники безопасности, охраны труда, безопасности движения и принимает меры по установлению причин и исключению их в дальнейшей работе.

На линейных подразделениях при подготовке в рейс составы пассажирских поездов в пунктах формирования обеспечиваются каменным углем до полной вместимости угольных ящиков. В пути следования запас каменного угля может быть пополнен на станциях, указанных в книгах расписания движения, в пункте оборота поезда обеспечиваются углем по заявке начальника поезда.

Высоковольтное отопление вагонов пассажирских поездов должно осуществляться в следующие сроки:

на Дальневосточной, Сахалинской, Забайкальской, Восточно-Сибирской, Красноярской, Западно-Сибирской, Южно-Уральской, Свердловской и Северной железных дорогах с 5 сентября по 15 мая;

на Горьковской, Куйбышевской, Октябрьской и Московской железных дорогах с 20 сентября по 5 мая;

на Приволжской, Северо-Кавказской и Юго-Восточной железных дорогах с 1 октября по 5 мая.

Температура воздуха в вагоне пассажирского поезда в зимнее и переходное время года должна соответствовать требованиям Санитарных правил.

В зимний период запрещается постановка в составы поездов вагонов для перевозки пассажиров с неисправностями системы комбинированного отопления и водоснабжения.

В пути следования поездная бригада, работники вагона-ресторана и осмотрщики пунктов технического обслуживания должны принимать меры по очистке ходовых частей от льда и снега.

При увеличении пассажиропотока из отставляемых в резерв вагонов формируются пассажирские составы по установленным схемам, в соответствии с утвержденным на железной дороге планом.

В зимний период руководители линейных подразделений ежемесячно проверяют состояние пассажирских платформ, кровли зданий и сооружений, соответствие температурного режима на рабочих местах нормативу. По результатам осмотров незамедлительно принимают меры по устранению замечаний, угрожающих безопасности движения и личной безопасности работников и пассажиров.

3.9.2. Пригородное пассажирское хозяйство.

С наступлением зимнего периода начальник моторвагонного депо обеспечивает:

содержание, техническое обслуживание моторвагонного подвижного состава в зимних условиях в полном соответствии с Инструкцией по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях, Техническими указаниями по подготовке, эксплуатации и обслуживанию тепловозов и дизель-поездов в зимних условиях, Инструктивным указанием о порядке проведения комиссионного осмотра локомотивного парка;

определение мест отстоя моторвагонного подвижного состава, назначение работника, ответственного за прогрев, сохранность и исправное состояние моторвагонного подвижного состава, а также инструмента и инвентаря на них;

выпуск на линию моторвагонного подвижного состава только с переведенными на зимнюю смазку токоприемниками;

организацию проведения инструктажа локомотивных бригад об особенностях управления автотормозами, обращая внимание на увеличение времени отпуска тормозов, об особом внимании за состоянием пути и контактной сети.

3.10. ХОЗЯЙСТВО КОММЕРЧЕСКОЙ РАБОТЫ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Начальник службы коммерческой работы в сфере грузовых перевозок обязан:

ежедневно рассматривать оперативные донесения станций железных дорог назначения грузов о фактах нарушения грузоотправителями,

обслуживаемыми железной дорогой, Правил перевозок смерзающихся грузов на железнодорожном транспорте в части применения средств профилактики и принимать оперативные меры к их недопущению в дальнейшем;

ежедневно анализировать информацию со станций и отделений железной дороги о случаях прибытия под выгрузку вагонов со смерзшимися грузами без применения грузоотправителями, обслуживаемыми другими железными дорогами средств профилактики, принимать оперативные меры к обеспечению их выгрузки, организовывать эффективное взаимодействие с железными дорогами отправления и Департамента коммерческой работы в сфере грузовых перевозок;

рассматривать каждый случай нарушения нормальной работы систем АСКО ПВ и принимать оперативные меры по восстановлению их работоспособности;

ежемесячно организовывать проверки обеспечения устойчивой работы линейных подразделений хозяйства и принимать меры по устранению выявленных недостатков.

Начальник отделения железной дороги обязан организовать рассмотрение и согласование местных инструкций по организации работ по очистке средств контроля АСКО ПВ от снега и льда, разработанных на станциях, оснащенных системами АСКО ПВ.

Начальник дирекции по управлению терминально-складским комплексом, начальники механизированных дистанций погрузочно-разгрузочных работ отвечают за обеспечение устойчивой работы объектов терминально-складского комплекса и технических средств, а также за выполнение работ по очистке от снега, льда и мусора путей промывки, подкрановых путей, погрузочно-разгрузочных площадок, рампы крытых складов и крытых площадок, повышенных путей и эстакад, а также других объектов и обустройств, находящихся в ведении дирекции.

Начальники станций и механизированных дистанций погрузочно-разгрузочных работ при производстве погрузочно-разгрузочных работ в местах общего пользования обязаны организовать контроль за:

очисткой после выгрузки груза пола, торцовых порожков и стен полувагонов, бортов платформ, запорных устройств люков и дверей полувагонов, опорных плит с упорными головками платформ для перевозки крупнотоннажных контейнеров и других элементов конструкций вагонов, используемых для размещения и крепления груза, от снега и льда (наледи);

размещением и креплением груза, не допуская погрузки грузов с обледенением опорных поверхностей и поверхностей, с которыми контактируют средства крепления груза, фитингов крупнотоннажных контейнеров, использование средств крепления с обледенением.

Ежедневно рассматривают случаи прибытия под выгрузку вагонов со смерзшимися грузами без применения грузоотправителями, обслуживаемыми другими станциями средств профилактики, обеспечивают их выгрузку, готовят оперативные донесения станциям и дорогам отправления, начальникам службы

коммерческой работы в сфере грузовых перевозок и дирекции по управлению терминально-складским комплексом своей дороги.

Начальник станции отправления груза, подверженного смерзаемости, при выявлении факта несоблюдения грузоотправителем Правил перевозок смерзающихся грузов на железнодорожном транспорте, обязан уведомить об этом грузоотправителя и принять меры в соответствии с правилами перевозок грузов.

Начальники станций, оснащенных системами АСКО ПВ, обязаны:

разрабатывать местные инструкции по организации работ по очистке средств контроля АСКО ПВ от снега и льда, согласовывать их с руководителями дистанций пути и, при необходимости, с руководителями других структурных подразделений железной дороги и представлять их на утверждение начальнику отделения железной дороги. В местных инструкциях должны предусматриваться следующие требования:

очистка от снега и льда несущей конструкции АСКО ПВ должна производиться в радиусе не менее 5 метров от грунтовых датчиков;

в необходимых случаях производится очистка защитных стекол и контейнеров датчиков счета вагонов, датчиков приближения состава и телевизионных камер;

работы по очистке средств контроля АСКО ПВ от снега считаются оконченными после сообщения оператором АСКО ПВ о штатном функционировании системы.

3.11.ХОЗЯЙСТВО ГРАЖДАНСКИХ СООРУЖЕНИЙ ВОДОСНАБЖЕНИЯ И ВОДООТВЕДЕНИЯ

К началу зимнего периода машинисты, кочегары, операторы котельных и тепловых пунктов, машинисты водоснабжения, рабочие аварийно-восстановительных бригад, дежурный персонал и инженерно-технические работники, ответственные за эксплуатацию объектов производственного, служебно-технического, административного назначения, жилищного фонда и объектов социального назначения должны пройти обучение с последующей аттестацией и инструктаж по условиям работы в зимний период.

Начало отопительного сезона объектов жилищно-коммунального хозяйства устанавливается в соответствии с решениями администраций муниципальных образований, но не позднее наступления таких метеорологических условий, при которых среднесуточная температура наружного воздуха в течение недели понижается ниже +8°C. Окончание отопительного сезона устанавливается при превышении указанного уровня среднесуточной температуры в течение недели.

Для обеспечения бесперебойной работы объектов в зимний период руководители линейных подразделений, руководство отделения железной дороги укомплектовывает эксплуатационный штат, дежурный персонал и аварийные бригады применительно к нормативам численности по техническому

обслуживанию зданий и сооружений, объектов стационарной теплоэнергетики, водоснабжения и водоотведения, утвержденных ОАО «РЖД».

Для обеспечения устойчивой эксплуатации объектов хозяйства и гарантированности предоставления технологических и коммунальных услуг потребителям с наступлением отопительного сезона **начальник службы гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения обязан:**

ежедневно анализировать случаи нарушения нормальной работы систем энерго-, тепло-, водоснабжения и водоотведения, эксплуатации зданий и сооружений;

обеспечивать наличие неснижаемого резерва топлива, реагентов и других расходных материалов, используемых в эксплуатации объектов хозяйства;

обеспечивать наличие неснижаемого аварийного запаса оборудования, инструмента и материалов для устранения чрезвычайных ситуаций;

осуществлять контроль за выполнением дистанциями мероприятий по обеспечению устойчивой эксплуатации объектов хозяйства.

3.12. МЕДИЦИНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Департамент здравоохранения:

организует и осуществляет контроль за деятельностью НУЗ в зимних условиях;

организует проведение на железных дорогах профилактических мероприятий по предупреждению обморожений, острых заболеваний верхних дыхательных путей и респираторных вирусных инфекций среди работников ОАО «РЖД»;

организует проведение мероприятий по оказанию медицинской помощи пострадавшим при чрезвычайных ситуациях (в том числе природного характера) на железных дорогах;

организует взаимодействие с другими службами ОАО «РЖД», территориальными органами управления и учреждениями здравоохранения, другими ведомствами по вопросам предупреждения холодовых поражений и оказания медицинской помощи при чрезвычайных ситуациях на железных дорогах.

Служба медицинского обеспечения на железной дороге:

организует контроль за условиями труда и быта предприятий железной дороги, разрабатывает и представляет руководству железной дороги предложения по улучшению этих условий;

принимает необходимые оперативные меры по обеспечению бесперебойной работы НУЗ и оказанию медицинской помощи пострадавшим при чрезвычайных ситуациях на железных дорогах;

организует проведение профилактических мероприятий по предупреждению обморожений, инфекционных респираторных заболеваний среди работников ОАО «РЖД»;

организует проведение методического обеспечения подготовки работников ОАО «РЖД» по вопросам предупреждения поражений и оказания первой медицинской помощи при обморожениях;

поддерживает взаимодействие с другими службами ОАО «РЖД», территориальными органами управления и учреждениями здравоохранения, других ведомств по вопросам предупреждения поражений и оказания медицинской помощи при чрезвычайных ситуациях на железных дорогах.

3.13. ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ ПОЕЗДА

Департамент безопасности движения и экологии, ревизорский аппарат управлений и отделений железных дорог в зимний период контролируют состояние восстановительных поездов, их готовность к ведению аварийно-восстановительных работ в зимних условиях.

Начальник восстановительного поезда обязан:

постоянно проверять готовность всех технических средств восстановительного поезда, организовать регулярный их запуск и прогрев, в том числе и штатными подогревателями;

задействовать на прогреве опытных работников, имеющих достаточный уровень профессиональной подготовки и хорошо знающих конструкцию технических средств и действия во внештатных ситуациях;

обеспечить выполнение установленных для зимнего периода нормативов технического обслуживания и ремонта машин и оборудования, находящихся на оснащении восстановительного поезда;

провести зачехление снегозащитными и утепляющими матами узлов и агрегатов технических средств согласно схемам утепления для работы в зимний период;

организовать очистку от снега служебных проходов и железнодорожных путей для вывода подвижного состава поезда на станцию, а также служебных площадок на подвижном составе, крыш служебно-бытовых зданий;

обеспечить поддержание установленной температуры в местах хранения аккумуляторных фонарей, противогозов;

осуществлять контроль за системами водоснабжения в вагонах восстановительного поезда;

обеспечить надежную работу отопления служебно-технических зданий и обогреваемых помещений поезда;

контролировать соблюдение работниками восстановительного поезда требований охраны труда при работе в условиях отрицательных температур наружного воздуха.

4. МЕРЫ ПО ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ МЕТЕОУСЛОВИЯХ

4.1. Общие требования для всех хозяйств

К экстремальным условиям относятся:

понижение температуры воздуха - 30°С и ниже;
усиление ветра до скорости 25 м/сек и более;
образование гололеда и налипание мокрого снега на проводах контактной сети, линиях электропередач и связи, а также на деревьях с возникновением угрозы падения их на путь, воздушные линии в полосе отвода и в охранных зонах высоковольтных воздушных линий электроснабжения устройств СЦБ,
автоколебания проводов контактной сети.

С наступлением экстремальных условий для работы железнодорожного транспорта и аномально низких температур во всех хозяйствах железных дорог, отделениях железных дорог, дирекциях, в линейных подразделениях организуется круглосуточное дежурство командного состава, аварийно-восстановительных средств и бригад, в соответствии с утвержденными графиками.

Аварийно-восстановительные средства укомплектовываются необходимым запасом запасных частей и материалов, для быстрого устранения возникающих затруднений в работе.

Руководители линейных подразделений организуют проведение дополнительных инструктажей эксплуатационному персоналу по недопущению обмораживания, проверку обеспеченности персонала утепленной спецодеждой, спецобувью, кремами и пастами для профилактики обмораживания с принятием соответствующих мер.

Департаменты, управления и центральные дирекции ОАО «РЖД» с наступлением экстремальных условий организуют:

круглосуточное дежурство командного состава для принятия оперативных мер по ликвидации возникающих нестандартных ситуаций;

анализируют допущенные в этот период причины отказов в работе технических средств и принимают меры по недопущению их в последующие периоды;

своевременно информируют руководство ОАО «РЖД» о затруднениях в работе и принятых мерах по предупреждению их;

при необходимости, для оказания практической помощи направляют на железные дороги руководителей и специалистов департаментов, управлений и центральных дирекций.

4.2. ХОЗЯЙСТВО ПЕРЕВОЗОК

При наступлении экстремальных условий для работы хозяйства перевозок, необходимо:

ежесуточно рассматривать итоги обеспечения стабильной эксплуатационной работы и надежности технических средств;

обеспечить беспрепятственный пропуск вагонов – дефектоскопов, дефектоскопных автотоматрис, вагонов-путеизмерителей, вагонов-лабораторий контактной сети по участкам контроля, при необходимости, по заявкам, предоставлять «окна»;

обеспечить утепленной спецодеждой и спецобувью, масками, а также специальными кремами и пастами для профилактики обморожения работников, связанных с эксплуатационной работой и длительным пребыванием на открытом воздухе;

обеспечить постоянную проверку работы вагонных замедлителей с пультов управления путем пробного затормаживания и оттормаживания;

обеспечить поддержание температурного режима в производственных помещениях;

установить контроль за исправной работой аккумуляторов радиостанций, при необходимости увеличить их количество;

Ограничение скорости движения поездов на период действия температур воздуха от минус 35 °С и ниже вводится по указанию лично начальника железной дороги. Порожние составы формируются длиной не более 85 вагонов и максимальный вес поезда не должен превышать 6000 тонн

4.3. ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

Оперативные штабы отделений железных дорог и железных дорог определяют минимально потребную работу снегоуборочных поездов с целью сохранения их работоспособности.

Начальник службы пути с наступлением экстремальных условий обязан:

организовать двухсменную работу вагонов-дефектоскопов и автомотрис по проверке состояния рельсового хозяйства главных путей. Для магнитных вагонов-дефектоскопов установить ежемесячную норму контроля не менее 4000 км пути;

установить контроль за осмотром пути и искусственных сооружений;

обеспечить контроль за своевременным принятием мер по устранению выявляемых недостатков в содержании пути и инженерных сооружений;

организовать постоянный прогрев снегоуборочной техники;

При наступлении температуры наружного воздуха ниже -30°С в путевом хозяйстве обеспечивается выполнение следующих мероприятий:

в дистанциях пути и на базах путевых машинных станций создается технологический запас рельсов, погруженных на платформах, и достаточный километровый запас рельсов на участках с повышенным выходом из эксплуатации рельсов по дефектам для обеспечения оперативной их замены;

по специальным графикам производится натурный осмотр всего протяжения главных путей дорожными мастерами, бригадирами и опытными монтерами пути, объезд на локомотивах руководством дистанций пути, отделов пути и специалистами служб пути;

силами руководства дистанций пути, мостовых и дорожных мастеров, бригадиров пути, обходчиков, специалистов дорожных мостоиспытательных станций организуется осмотр искусственных сооружений.

Осмотру подлежат:

металлические пролетные строения, усиленные сваркой;

металлические мосты со старыми пролетными строениями расчетных норм 1907 г и ранее;

металлические мосты, эксплуатирующиеся в северных условиях с пролетными строениями не северного исполнения;

пешеходные мосты и другие сооружения из рельсов;

мосты с пролетными строениями из балок «Пейне», «Грея» и ПСК;

мосты с дефектными сталежелезобетонными пролетными строениями (типовой проект № 739);

металлические мосты с пролетными строениями, изготовленными по инвентарным проектам №690 и №821, имеющими трещины.

Перечень таких сооружений разрабатывается на основании результатов периодических, текущих осмотров и специальных обследований мостов, проводимых в соответствии с требованиями Инструкции по содержанию искусственных сооружений. Перечень включается в оперативный план отделений железных дорог по снегоборьбе и утверждается начальником службы пути железной дороги.

На наиболее опасные сооружения для их осмотра направляются специалисты дорожных мостостанций, центра обследования и диагностики искусственных сооружений и Департамента пути и сооружений, по таким мостам, при необходимости скорость движения ограничивается до 40 км/час.

Сроки и периодичность осмотров устанавливаются приказами начальников служб пути железных дорог.

Осмотры искусственных сооружений производятся по методике, утвержденной Департаментом пути и сооружений.

Результаты осмотра с подробным описанием выявленных дефектов и повреждений, а также с указанием неотложных мероприятий заносятся в Книгу записи результатов осмотра искусственных сооружений (ПУ-30) и осмотра пути (ПУ-28), а также в книги искусственных сооружений (ПУ-12,13). О проведенных осмотрах и их результатах начальники дистанций пути докладывают ежедневно в службу пути железной дороги.

Контроль за ходом осмотра и своевременным устранением выявленных неисправностей в дистанциях пути осуществляет служба пути.

При обнаружении новых дефектов или развитии ранее выявленных, оценивается степень опасности, и принимаются меры по их устранению.

С наступлением низких температур категорически запрещается производство сварочно-наплавочных работ, приварка рельсовых соединителей.

При температурах ниже $-35-40^{\circ}\text{C}$ организуется натурный визуальный осмотр рельсового хозяйства с применением зеркал и остукиванием молоточками.

При понижении температуры ниже -40°C :

усиленное внимание при проведении натурального осмотра рельсового должно быть уделено участкам главного пути с просроченным сроком капитального ремонта, высокой грузонапряженностью, большим выходом острodefектных рельсов и наличием дефектов 1-ой группы. При визуальном

осмотре особое внимание уделять дефектным рельсам, зоне болтовых стыков, в местах приварки рельсовых соединителей, состоянию накладок;

максимально задействуются в работу по проверке рельсов вагоны-дефектоскопы, автомотрисы. В целях снижения вероятности обмерзания искательной системы, разрешается при температурах окружающего воздуха ниже минус 30 градусов увеличение рабочих скоростей контроля совмещенными дефектоскопными автомотрисами на звеньевом пути до 40 км/час, на бесстыковом пути до 50 км/час. Для совмещенных вагонов дефектоскопов на звеньевом и бесстыковом пути до 50 км/час;

участки дефектоскопии обеспечиваются не менее чем 2-недельным пополняемым запасом контактирующей жидкости (техническим спиртом) в соответствии с нормами, предусмотренными Инструкцией по приемке, хранению, отпуску, транспортировке, учету и использованию технического спирта при работе средств дефектоскопии от 13.10.04г. № ЦПД-19д/96.

При невозможности, из-за низких температур, использования съемных дефектоскопов для сплошного контроля рельсов:

организуется тщательная перешифровка дефектограмм 2-3 последних проходов дефектоскопов с регистраторами, дефектоскопных автомотрис и вагонов-дефектоскопов, обращая особое внимание на участки с потерями донного сигнала на протяжении 40 мм и более по длине рельса, сигналам от поверхностных дефектов рельсов, зонам стыков;

бригады операторов дефектоскопов обеспечиваются выписками всех выявленных при перешифровке дефектограмм дефектных мест для проверки их в пути при организации визуального осмотра рельсов с применением зеркал;

для снижения динамических воздействий на рельсы, рекомендуется ограничивать скорости движения поездов до 50 км/час.

4.4. ХОЗЯЙСТВО АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ

Начальник службы автоматики и телемеханики обязан:

ежедневно заслушивать отчеты начальников дистанций о работе устройств СЦБ, анализировать причины нарушений их нормальной работы с разработкой мер по предупреждению повторяемости;

организовывать при необходимости круглосуточное дежурство на рабочих местах руководителей и работников службы для принятия оперативных мер по устранению нарушений нормальной работы устройств СЦБ;

при необходимости, для оказания практической помощи командировать в дистанции СЦБ специалистов или руководителей службы, а также работников других дистанций СЦБ;

в случаях затопления устройств СЦБ или их повреждения в результате воздействия ветровых нагрузок организовывать выключение устройств в установленном в ОАО «РЖД» порядке;

при необходимости приостанавливать выполнение плановых работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств СЦБ.

Начальник отделения железной дороги обязан:

обеспечивать беспрепятственный пропуск ССПС для доставки оборудования, материалов и специалистов дистанции СЦБ к месту проведения работ по восстановлению поврежденных устройств СЦБ, в том числе, при необходимости, на правах восстановительного поезда;

организовать выделение и доставку топлива и других материальных ресурсов для выполнения непредвиденных работ по обеспечению нормальной работы устройств СЦБ, своевременного пополнения аварийно-восстановительного запаса;

в необходимых случаях предоставлять «окна» для выполнения неотложных работ по восстановлению нормальной работы устройств СЦБ.

Начальник дистанции сигнализации, централизации и блокировки обязан:

организовывать, при необходимости, круглосуточное дежурство на рабочих местах руководителей, а также работников основных профессий дистанции СЦБ с целью обеспечения бесперебойной работы и восстановления нормальной действия устройств СЦБ;

организовывать ежедневные осмотры не менее чем в два лица, состояния напольных устройств СЦБ с принятием оперативных мер по устранению обнаруженных недостатков;

обеспечивать постоянное, через 1 – 2 часа, исходя из местных условий, получение оперативной информации от электромехаников (через диспетчерский аппарат) об изменении метеорологических условий на линейных станциях;

обеспечивать готовность к выезду ССПС и автотранспорта, укомплектованных аварийным запасом приборов, материалов и оборудования и оснащенных средствами обогрева работников;

организовать внеочередную проверку эффективности работы электрообогрева в релейных шкафах, транспортабельных модулях и другом напольном оборудовании на станциях и перегонах;

при образовании гололеда организовать совместно с работниками дистанции пути и сооружений очистку ото льда незащищенных конструкций внешних замыкателей стрелочных электроприводов;

организовывать ежедневный контроль за производством работ по очистке от снега стрелочных переводов, по которым осуществляется выезд ССПС с мест стоянки;

в случаях затопления напольных устройств СЦБ или их повреждения в результате воздействия других экстремальных метеоусловий, обеспечивать их выключение в порядке, установленном в ОАО «РЖД».

4.5. ХОЗЯЙСТВО СВЯЗИ И ВЫЧИСЛИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

Начальник дирекции связи:

ежедневно заслушивает отчеты начальников региональных центров о работе устройств и сооружений связи, анализирует причины нарушений их нормальной работы и принимает меры по предупреждению их повторяемости;

организует, в случае необходимости, круглосуточное дежурство на рабочих местах руководителей хозяйств связи для принятия оперативных мер по обеспечению нормальной работы устройств связи;

устанавливает контроль за обивкой льда и работой устройств связи на участках гололедообразования; одновременно организует обходные каналы на случай перерыва связи и по утвержденным оперативным планам осуществляет развертывание передвижных средств связи.

Начальник регионального центра связи:

организует дополнительные осмотры линейно-кабельных сооружений волоконно-оптических линий передачи, воздушных линий связи и волноводов поездной радиосвязи;

устанавливает посты наблюдения на участках гололедообразования при угрозе появления отложений осадков на проводах воздушных линий связи. В случае превышения норм отложений на проводах организует их обивку;

устанавливает особый график объезда волоконно-оптических линий передачи, воздушных линий связи и подвешенных кабелей местной связи с целью контроля предельно допустимой стрелы провеса;

обеспечивает готовность летучек связи, транспортных средств, специальных автомобилей - лабораторий связи для устранения аварийных ситуаций;

организует дополнительные инструктажи по работе на открытом воздухе при низких температурах;

обеспечивает контроль температурного режима производственных помещений, а при возникновении критической ситуации, угрожающей нормальному функционированию оборудования, применение средств временного электрообогрева;

при температуре воздуха ниже -35°C назначает внеочередные регламентные работы по техническому обслуживанию линейно-кабельных устройств волоконно-оптических линий передачи.

В условиях низкой температуры требуется обеспечить необходимые условия хранения аварийно-восстановительного запаса оборудования и материалов. Перевозку аварийно-восстановительного запаса кабеля осуществлять в специальных чехлах или в отапливаемых транспортных средствах.

При техническом обслуживании антенно-мачтовых сооружений поездной радиосвязи необходимо руководствоваться разделом 10 Правил эксплуатации поездной радиосвязи.

При производстве работ на воздушных линиях связи должны выполняться требования раздела 7 Правил техники безопасности и производственной

санитарии в хозяйстве сигнализации, связи и вычислительной техники железнодорожного транспорта.

4.6. ХОЗЯЙСТВО ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ И ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

Начальник службы электрификации и электроснабжения железной дороги обязан:

оперативно принимать меры по обеспечению безопасности движения поездов, поддерживая постоянную связь с дистанциями электроснабжения, отделениями железной дороги, поездными диспетчерами и работниками смежных служб;

при необходимости приостанавливать выполнение плановых работ по техническому обслуживанию и текущему ремонту устройств электроснабжения;

организовать внеочередные ежедневные объезды контактной сети главных путей вагонами лабораториями ВИКС (по графику дороги) с замерами параметров контактной сети и немедленным устранением выявленных отступлений;

организовать ежедневные объезды контактной сети боковых путей станций, тракционных путей электрифицированных локомотивных депо автотрисами АРВ и АДМ с проверкой параметров контактной сети и немедленным устранением выявленных отступлений, при необходимости с освобождением проверяемых путей от подвижного состава;

в течение 1 часа с момента поступления штормового предупреждения направить для координации работ и взаимодействия с энергосистемами на дистанции электроснабжения специалистов службы электрификации и электроснабжения, дорожной электротехнической лаборатории (ДЭЛ) для оказания практической помощи непосредственно на местах;

на основе анализа эксплуатационной работы принимать оперативные меры по недопущению случаев отказов технических средств, повлекших сбой в эксплуатационной работе;

по результатам анализа по селекторной связи проводить разборы и намечать меры по предупреждению их повторяемости с оценкой оперативности действий работников по ликвидации последствий;

при образовании гололеда на контактном проводе с участием служб Э, Т, Д немедленно организовать по ранее разработанному графику работу электровозов с вибропантографами, пневмобарабанами, установок МОГ на автотрисах, дрезинах, прицепных платформах дистанций электроснабжения;

в гололедных районах обеспечить включение схем профилактического подогрева контактного провода или плавки гололеда токами короткого замыкания.

Начальник отделения железной дороги обязан:

предоставлять «окна» по заявкам дистанций электроснабжения для выполнения неотложных работ на контактной сети и ВЛ;

обеспечивать выделение работников других предприятий и техники для оказания помощи при выполнении аварийно-восстановительных работ;
организовать выделение и доставку топлива и материальных ресурсов для выполнения непредвиденных и неотложных работ, своевременного пополнения аварийно-восстановительного запаса;
обеспечить продвижение автотрис районов контактной сети на правах восстановительного поезда для проведения аварийно-восстановительных работ.

Начальник дистанции электроснабжения обязан:

в течение часа обеспечить сбор на рабочих местах аварийно-восстановительных бригад районов контактной сети и электроснабжения;

обеспечить круглосуточное дежурство оперативного персонала на тяговых подстанциях и районах электроснабжения при необходимости с привлечением персонала ремонтно-ревизионных цехов;

обеспечить готовность к выезду аварийно-восстановительных средств: автолечучек, автотрис, прицепных платформ с запасом материалов. Поддерживать в постоянной готовности для выезда подъездные пути и автодороги;

через каждые 1-1,5 часа обеспечить получение взаимной информации с линейных подразделений о метеорологических условиях;

организовать объезды с осмотром контактной сети с вагона-лаборатории, кабины электровоза или электропоезда с организацией устранения выявленных недостатков;

поддерживать периодическую (через 1-1,5 часа) связь с локомотивными депо и получать информацию о состоянии токоприемников на ЭПС, прибывающих с линии;

осуществлять (через 1-1,5 часа) диспетчерский контроль за обеспечением работоспособности основных и резервных источников питания постов ЭЦ, особенно на стыках железных дорог и дистанций электроснабжения;

организовать обходы (в два лица) с осмотром устройств контактной сети с использованием бинокля, проверкой работы воздушных стрелок, компенсирующих устройств с прокачкой грузов, контролем расстояния токоведущих проводов до заземленных конструкций. На компенсированных подвесках проверять положение консолей на переходных опорах. Немедленно устранять выявленные недостатки;

при скорости ветра 25 и более м/сек в течение суток организовать объезд контактной сети с осмотром участков подверженных ветровыми воздействиями с проверкой достаточности противоветровых мер на контактной сети. При осмотре состояния контактной сети, основное внимание обращать на положение фиксаторов, струн, на расстояния от токоведущих частей до заземленных конструкций;

при усилении ветра направлять работников районов контактной сети для наблюдения за ветровыми участками. Запрашивать информацию от локомотивных бригад о состоянии устройств электроснабжения на ветровых участках;

при образовании автоколебаний на контактной сети выдавать предупреждения на ограничение скорости движения поездов или движения ЭПС с опущенными токоприемниками;

обеспечивать совместно с персоналом локомотивного хозяйства установку на электровозах вибропантографов или пневмобарабанов;

организовать совместно с поездным диспетчером выпуск на линию подвижного состава, оборудованного средствами борьбы с гололедом;

при необходимости обеспечить сборку схем плавки гололеда на проводах контактной сети и воздушных линиях электроснабжения или схем профилактического подогрева проводов.

4.7. ЛОКОМОТИВНОЕ ХОЗЯЙСТВО

С наступлением зимних экстремальных погодных условий **начальник службы локомотивного хозяйства** железной дороги обязан:

принимать оперативные меры по обеспечению безопасности движения поездов, постоянную связь с локомотивными депо, отделом локомотивного хозяйства отделения железной дороги, поездными диспетчерами;

направлять в локомотивные депо специалистов службы локомотивного хозяйства для оказания практической помощи непосредственно на местах;

проводить анализ случаев отказа технических средств, повлекших сбой эксплуатационной работы, задержки поездов. По результатам анализа на селекторных совещаниях проводить разборы указанных случаев и намечать меры для их предупреждения с оценкой оперативности действий работников хозяйства при ликвидации последствий.

На уровне отделения железной дороги оперативно принимаются меры по обеспечению безопасности движения поездов.

Все мероприятия по борьбе с гололедом осуществляются под единым руководством дежурного по отделению в тесной взаимосвязи диспетчеров поездного, локомотивного и энергодиспетчера.

Начальник локомотивного депо обязан:

незамедлительно принять необходимые меры по обеспечению устойчивой работы в условиях низких температур;

при получении прогноза об ухудшении метеорологических условий обеспечивать заблаговременное (за 5-6 часов) информирование причастных работников;

при наступлении сложных метеорологических условий действовать в соответствии с оперативными планами, в которых должны быть определены:

поименный состав и обязанности оперативных групп по организации движения поездов;

порядок действия всех причастных работников;

порядок объезда и обхода с осмотром обслуживаемых устройств;

порядок подсылки тепловозов, в первую очередь, для вывоза пассажирских поездов на случай прекращения движения поездов на электротяге;

участки, где возможен пропуск поездов с опущенным токоприемником;

места расположения автомотрис (автодрезин) и электровозов с гололедоочистительными устройствами, порядок их выпуска и последовательность механической очистки контактных проводов на боковых и главных путях станций и перегонах;

порядок плавки гололеда на проводах и организации движения поездов в этот период;

перечень мест повышенного гололедообразования на проводах контактной сети и воздушных линий (ВЛ);

порядок очистки токоприемников от гололеда и смазки их антиобледенителями;

порядок заблаговременного нанесения противогололедной смазки на подвижные рамы токоприемников, скосы полозов и подъемные пружины, где отсутствуют защитные кожухи;

порядок организации контроля за появлением обледенений на проводах контактной сети и на токоприемниках электроподвижного состава;

порядок организации контроля состояния крыш подвижного состава;

перечень железнодорожных станций для проверки работы токоприемников при низкой температуре;

обеспечить постоянную готовность к выезду и мобильность локомотивных бригад;

организовать инструктаж локомотивных бригад электровозов по подготовке к работе токоприемников;

проводить дополнительные инструктажи локомотивных бригад о порядке действий в сложных метеорологических условиях согласно инструкции ЦТ-ЦЭ-844 от 03.08.2001;

подготовить вибропантографы и пневмобарабаны к установке, а после получения приказа локомотивного диспетчера оборудовать ими электровозы с обеспечением установленного статического нажатия на подъем-опускание;

выдавать под поезда локомотивы только после нанесения на подвижные части токоприемников противогололедной смазки;

организовать инструктаж локомотивных бригад об особенностях управления автотормозами, обратив внимание на увеличение времени отпуска тормозов, об особом внимании за состоянием пути и контактной сети;

вывесить в каждом пункте заступления на работу локомотивных бригад выписки из инструкции ЦТ-ЦВ-ЦЛ-ВНИИЖТ-277 с включением главы 18 («Особенности обслуживания и управления тормозами в зимних условиях») в полном объеме. Внести данный материал в предрейсовый инструктаж локомотивных бригад;

обязать локомотивные бригады в пути следования и на стоянках:

производить проверку работоспособности токоприемников и электрических аппаратов, в т.ч. на стоянках – включением и выключением

аппаратов с пневматическим приводом при обесточенных высоковольтных цепях;

проявлять особую бдительность, более частую подачу звуковых сигналов большой громкости при нахождении людей вблизи железнодорожных путей;

выполнять качественную продувку пневматических сетей локомотивов при каждом проведении ТО-1 на стоянках в пути следования и при каждой приемке и сдаче локомотива;

производить обходы (в два лица) с осмотром в локомотивных депо устройств контактной сети, стрелочных переводов, систем отопления, работоспособности основных и резервных источников питания. Выявленные недостатки устранять немедленно;

обеспечить контроль качества осмотра токоприемников и крышевого оборудования электровозов на ПТОЛ. При выявлении сколов, подбоев угольных вставок, пропилов полозов токоприемников немедленно информировать работников ЭЧ. При появлении повышенного износа рабочей поверхности токоприемников ставить в известность локомотивного диспетчера;

обеспечить на ПТОЛ запас необходимого количества запасных частей и оборудования, поддержание необходимых запасов зимнего и арктического дизельного топлива, а также зимних марок смазочных материалов;

проверить дома и комнаты отдыха локомотивных бригад на предмет соблюдения температурного режима, обеспечения круглосуточного горячего питания. Принять меры по обеспечению домов и комнат отдыха комплектами дополнительных одеял;

обеспечить гарантированную работоспособность технологического оборудования (в том числе резервного) котельных, пунктов экипировки локомотивов, топливно-складского хозяйства, компрессорных установок.

4.8. ВАГОННОЕ ХОЗЯЙСТВО

С наступлением аномально низких температур в Департаменте вагонного хозяйства ОАО «РЖД», Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов – филиале ОАО «РЖД», в службах вагонного хозяйства железных дорог, дирекциях по ремонту грузовых вагонов, отделениях железных дорог, в структурных подразделениях организуется круглосуточное дежурство командного состава.

В дежурстве принимают участие начальники, заместители начальников Департамента вагонного хозяйства ОАО «РЖД», Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов – филиала ОАО «РЖД», служб вагонного хозяйства железных дорог, дирекций по ремонту грузовых вагонов, эксплуатационных и ремонтных вагонных депо.

Работникам должны быть проведены целевые инструктажи по охране труда.

Время работы и отдыха для работников, осуществляющих свои должностные обязанности на открытом воздухе, должно быть регламентировано и доведено до сведения всех причастных.

Должен быть усилен контроль за работой «первозимников».

4.9. ХОЗЯЙСТВО ПАССАЖИРСКИХ СООБЩЕНИЙ

4.9.1. Хозяйство дальних пассажирских перевозок

При получении метеопрогноза об ухудшении погодных условий (снегопад, низкие температуры, шквальный ветер и др.)

Федеральная пассажирская дирекция ежедневно рассматривает положение дел на дорогах, работающих в экстремальных условиях. При возникновении сбоя в графике движения поездов на железные дороги направляются руководители Федеральной дирекции для принятия мер по стабилизации сложившегося положения.

Региональная Дирекция по обслуживанию пассажиров организует дежурство командного состава для обеспечения стабильной работы предприятий в экстремальных условиях.

При резком понижении и установившихся низких температурах воздуха увеличивается норма выдачи топлива в транзитных пунктах экипировки пассажирских поездов по потребности, с учетом полной вместимости.

В линейных подразделениях с работниками, работающими на открытом воздухе, проводятся целевые инструктажи.

В соответствии с нормативами численности и с учетом возросшего объема работ, бригады, обеспечивающие снабжение пассажирских поездов углем, пополняются дополнительным штатом работников и необходимыми техническими средствами.

Работа погрузочно-разгрузочной техники должна быть остановлена при скорости ветра, превышающей допустимую для данного технического устройства, при снегопаде, тумане, при температуре, ниже указанной в его паспорте.

Проводятся регулярные проверки состояния кровли зданий, принимаются меры по очистке ее от снега.

4.9.2. Пригородное пассажирское хозяйство.

На уровне службы предоставления услуг инфраструктуры в пассажирских сообщениях железной дороги, дорожных и региональных Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении рассматриваются и организуются мероприятия:

круглосуточное дежурство на рабочих местах командного состава службы;

оперативные меры по обеспечению безопасности движения поездов, постоянную связь с моторвагонными депо, дорожными Дирекциями по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении;

направление в моторвагонные депо, на объекты пригородной инфраструктуры специалистов службы пригородного хозяйства для оказания практической помощи непосредственно на местах;

анализ случаев отказов технических средств, повлекшие сбои эксплуатационной работы, задержки поездов. По результатам анализа по селекторной связи проводятся разборы и намечаются меры по предупреждению их повторяемости с оценкой оперативности действий работников хозяйства по ликвидации последствий.

При понижении температуры ниже -30°C :

при длительных (более получаса) стоянках электроподвижного состава на станционных и тракционных путях локомотивной бригадой производится через каждые 30 минут поочередный подъем и опускание токоприемников при отключенных силовых и вспомогательных цепях;

в каждом отдельном случае при получении информации-предупреждения о возникновении гололеда проводится дополнительный инструктаж причастных работников методам борьбы с гололедом;

устанавливается порядок подсылки тепловозов, в первую очередь, для вывоза пассажирских поездов на случай прекращения движения поездов на электротяге;

определяются участки, где возможен пропуск поездов с опущенным токоприемником.

4.10. ХОЗЯЙСТВО КОММЕРЧЕСКОЙ РАБОТЫ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

В случае понижения температуры наружного воздуха до -40°C , снегопада рабочая группа механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ организует комиссионный осмотр складских помещений, повышенных путей и эстакад, погрузочно-разгрузочных площадок, технических средств и принимает меры по устранению выявленных недостатков.

Начальник дирекции по управлению терминально-складским комплексом, начальники механизированных дистанций погрузочно-разгрузочных работ организуют:

пункты для обогрева работников, выполняющих работы на открытом воздухе, подготовку помещений для приема пищи работниками, привлекаемыми для очистки и уборки снега, а так же обеспечение средствами индивидуальной защиты от обморожения;

поддержание температурного режима в производственных помещениях; контроль за исправной работой аккумуляторов радиостанций, и обеспечивают при необходимости увеличение их количества;

выполнение погрузочно-разгрузочных работ с особой осторожностью и готовностью немедленной остановки или прекращения работ.

Для предотвращения охлаждения и обморожения работников длительность перерывов для обогрева определяется в соответствии с таблицей:

Температура воздуха, °С	Скорость ветра, м/с	Продолжительность перерыва, мин.
от – 15 до - 25	до 5	10 на каждый час работы
от – 25 до - 30	до 3	10 на каждый час работы
от – 30 до - 35	до 2	10 на каждый час работы
от – 35 до - 40	независимо от скорости ветра	15 на каждый час работы
от – 15 до - 25	более 5	15 на каждый час работы
от – 25 до - 30	более 3	15 на каждый час работы
от – 30 до - 35	более 2	15 на каждый час работы

При температуре воздуха - 40°С и ниже (независимо от скорости ветра) или при скорости ветра 15 м/сек и более работы на открытом воздухе запрещаются.

Работа погрузочно-разгрузочных машин всех типов должна быть прекращена при снегопаде или тумане, при температуре наружного воздуха - 40°С (или ниже допустимого значения, указанного в паспорте данной машины), в случае усиления ветра до 14 м/сек (или выше допустимого значения, указанного в паспорте данной машины) и других случаях, когда крановщик плохо различает сигналы стропальщика или перемещаемый груз.

В перечисленных случаях, а также с момента получения штормового предупреждения на погрузочно-разгрузочных работах вводятся в действие следующие мероприятия:

перемещаемые погрузочно-разгрузочными машинами грузы опускаются на землю (площадку);

отключается электропитание (рубильники) или останавливается двигатели машин;

машины надежно закрепляются предусмотренными противоугонными средствами, в том числе специальными башмаками;

кабины грузоподъемных кранов закрываются на ключ;

автомобильные краны, погрузчики, экскаваторы, бульдозеры устанавливаются на стоянку (гараж или специально отведенное место).

4.11. ХОЗЯЙСТВО ГРАЖДАНСКИХ СООРУЖЕНИЙ, ВОДОСНАБЖЕНИЯ И ВОДООТВЕДЕНИЯ

Начальник службы гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения железной дороги обязан:

оперативно принимать меры по обеспечению безопасной эксплуатации объектов хозяйства;

организовать внеочередные проверки работы объектов стационарной теплоэнергетики, водоснабжения и водоотведения;

установить постоянно действующую связь с органами управления субъектов Российской Федерации для обеспечения согласованных совместных действий по утвержденному плану;

на основе анализа эксплуатационной работы принимать оперативные меры по недопущению случаев выхода из строя основного оборудования объектов хозяйства;

с наступлением температуры наружного воздуха ниже расчетной на отопление организовать круглосуточное дежурство командного состава во всех структурных подразделениях хозяйства гражданских сооружений железных дорог.

Начальник отделения железной дороги обязан:

обеспечить выполнение мероприятий согласованного с региональными органами плана по недопущению аварийных ситуаций и оперативному их устранению;

обеспечивать выделение работников других предприятий и техники для оказания помощи при выполнении аварийно-восстановительных работ;

организовать выделение и доставку топлива и материальных ресурсов для выполнения непредвиденных и неотложных работ, своевременного пополнения аварийно-восстановительного запаса.

Начальник дистанции гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения обязан:

обеспечить проверку технического состояния резервного основного и дополнительного оборудования объектов стационарной теплоэнергетики, водоснабжения и водоотведения;

выполнить мероприятия согласованного с органами управления исполнительной власти плана по недопущению аварийных ситуаций и оперативному их устранению;

в течение часа обеспечить сбор на рабочих местах аварийно-восстановительных бригад;

обеспечить укомплектование эксплуатационным персоналом объектов стационарной теплоэнергетики, водоснабжения и водоотведения в соответствии с установленными требованиями;

обеспечить постоянную готовность к выезду аварийно-восстановительных бригад;

с наступлением температуры наружного воздуха ниже расчетной на отопление организовать круглосуточное дежурство ответственных лиц на всех объектах дистанции гражданских сооружений;

организовать внеочередные проверки технического состояния и порядка действий персонала при эксплуатации объектов хозяйства;

организовать в случаях невозможности поддержания нормального температурного режима в жилых домах, административных, служебно-технических и производственных зданиях, объектах социального назначения

оповещение пользователей и населения о порядке действий по недопущению внештатных ситуаций;

с целью минимизации последствий обеспечить при угрозе возникновения чрезвычайной ситуации на объектах тепло- или водоснабжения и коммуникационных системах организацию работ по аварийному прекращению теплоснабжения и останова котлов.

4.11. МЕДИЦИНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Департамент здравоохранения:

организует оказание медицинской помощи пострадавшим с обморожениями в НУЗ ОАО «РЖД», а также в муниципальных учреждениях здравоохранения по согласованию с местными органами исполнительной власти;

организует медицинское обеспечение эвакуации работников ОАО «РЖД» и населения при нарушении условий жизнедеятельности в результате экстремальных метеоусловий;

организует выделение дополнительных мест в санаторно-оздоровительных учреждениях для временного размещения лиц, эвакуируемых из районов с нарушением условий жизнедеятельности;

организует медицинское обеспечение пассажиров и личного состава формирований при проведении аварийно-восстановительных работ при нарушении движения поездов в результате экстремальных метеоусловий.

Служба медицинского обеспечения на железной дороге:

руководит оказанием медицинской помощи пострадавшим с обморожениями в НУЗ ОАО «РЖД», а также в муниципальных учреждениях здравоохранения по согласованию с местными органами исполнительной власти;

проводит медицинское обеспечение эвакуации работников ОАО «РЖД» и населения при нарушении условий жизнедеятельности в результате экстремальных метеоусловий;

проводит медицинское обеспечение пассажиров и проведения аварийно-восстановительных работ при нарушении движения поездов в результате экстремальных метеоусловий;

организует эстафетное медицинское сопровождение (наблюдение) пострадавших при их следовании железнодорожным транспортом.

поддерживает взаимодействие с другими службами филиалов ОАО «РЖД», территориальными органами управления и учреждениями здравоохранения, других ведомств по вопросам оказания медицинской помощи и лечения пострадавших, медицинского обеспечения эвакуации работников ОАО «РЖД» и населения и проведения аварийно-восстановительных работ.

Главный врач НУЗ:

выделяет медицинские формирования НУЗ для оказания своевременной и в полном объеме медицинской помощи пострадавшим;

обеспечивает медицинские формирования медицинским и санитарно-хозяйственным имуществом для оказания медицинской помощи пострадавшим, эвакуируемым, личному составу аварийно-восстановительных подразделений за счет созданного неснижаемого запаса;

обеспечивает работу выделенных для приема пострадавших резервных коек в профильных отделениях НУЗ;

усиливает медицинские формирования и подразделения медицинским персоналом, запасами медикаментов и медицинского имущества;

осуществляет эстафетное медицинское сопровождение (наблюдение) за пострадавшими при следовании их железнодорожном транспорте.

4.13. ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ ПОЕЗДА

С наступлением особо низких температур все восстановительные поезда по приказу начальника железной дороги (отделения железной дороги) приводятся в состояние повышенной готовности.

Департамент безопасности движения и экологии, ревизорский аппарат управлений и отделений железных дорог осуществляют усиленный контроль за готовностью восстановительных поездов к действиям по штатному предназначению в экстремальных условиях.

Начальник восстановительного поезда обязан:

организовать круглосуточное дежурство работников восстановительного поезда;

обеспечить постоянный контроль за работоспособностью технических средств восстановительного поезда, проверить соответствие применяемых горюче-смазочных материалов возникшим экстремальным условиям, при необходимости произвести замену зимнего дизельного топлива на арктическое;

осуществлять регулярный запуск и прогрев всех технических средств;

провести дополнительный инструктаж работников восстановительного поезда по вопросам эксплуатации технических средств в экстремальных условиях, правилам охраны труда и оказания первой помощи при обморожении;

проверить наличие у работников поезда утепленной спецодежды и спецобуви, обеспечить их специальными кремами для предупреждения случаев обморожения;

обеспечить поддержание температурного режима в служебно-бытовых помещениях и вагонах поезда;

осуществлять ежедневный контроль за очисткой от снега стрелочных переводов, по которым производится выезд восстановительного поезда;

дважды в день в установленное время (утром и вечером) докладывать главному ревизору по безопасности движения поездов отделения железной дороги и заместителю главного ревизора по безопасности движения поездов железной дороги, ведающему восстановительными средствами, о положении дел в поезде.

5.ОСОБЕННОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ РАБОТАЮЩИХ В ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ

Порядок обеспечения в зимний период безопасности работающих на пути и стрелочных переводах определен:

в Правилах по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений;

в инструкциях по эксплуатации снегоуборочной и снегоочистительной техники;

в инструкциях по эксплуатации устройств пневмоочистки и электрообогрева стрелочных переводов;

в местных инструкциях по эксплуатации снегоуборочной техники для каждой машины и местных инструкциях по эксплуатации устройств пневмоочистки и электрообогрева стрелочных переводов для каждой станции, где конкретизируются требования вышеперечисленных нормативов с учетом местных условий;

Выдержки из Инструкций по эксплуатации снегоуборочной техники и устройств пневмоочистки и электрообогрева стрелочных переводов приведены в приложениях № 7 и 8;

В местных инструкциях в соответствии с конкретными особенностями станции должно быть предусмотрено следующее:

оперативное руководство дежурного аппарата станции рабочими, занятыми на очистке стрелочных переводов от снега и льда;

порядок записи руководителя работ о месте и времени производства снегоуборки на станциях в журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети;

порядок оповещения работающих о предстоящих маневровых передвижениях, о приеме и отправлении поездов;

порядок выделения дорожным мастером при сильных снегопадах и метелях в помощь дежурным стрелочных постов в распоряжение начальника станции монтеров пути без бригадира пути;

порядок очистки централизованных стрелочных переводов от снега на период снегопадов и метелей и другие вопросы, касающиеся организации работ и соблюдения правил техники безопасности.

При производстве работ по очистке стрелок, в том числе с использованием снегоуборочной техники, следует соблюдать особую осторожность, не допуская повреждения трубчатых электронагревателей, расположенных на подошве рамного рельса, подводящего кабеля и других устройств электрообогрева. Персонал, занятый на этих работах, должен быть специально об этом проинструктирован руководителем работ.

Порядок обеспечения в зимний период пожарной безопасности определен:

в Правилах пожарной безопасности на железнодорожном транспорте;

в инструкциях по эксплуатации снегоуборочной и снегоочистительной техники;

в инструкциях по эксплуатации устройств пневмоочистки и электрообогрева стрелочных переводов;

в местных инструкциях по эксплуатации снегоуборочной техники для каждой машины и местных инструкциях по эксплуатации устройств пневмоочистки и электрообогрева стрелочных переводов для каждой станции.

Меры безопасности при работе и обслуживании снегоочистительной, снегоуборочной техники и стационарных устройств очистки стрелок от снега

Общие требования безопасности при работе и обслуживании снегоочистительной, снегоуборочной техники

Сцепление и расцепление снегоуборочной и снегоочистительной техники должно производиться локомотивной бригадой только после полной остановки состава и контролироваться машинистом или помощником машиниста машины.

После сцепления с локомотивом бригада снегоуборочной и снегоочистительной техники должна проверить:

правильность соединения тормозной магистрали снегоуборочной техники с тормозной магистралью локомотива и рабочей магистрали снегоочистительной техники с питательной магистралью локомотива;

работу электроосвещения и прожекторов, а также световой и звуковой сигнализации, установленной на снегоуборочной, снегоочистительной технике и в кабине машиниста локомотива, работу радиосвязи с машинистом локомотива, а на снегоуборочных поездах дополнительно работу телефонной связи между кабинами управления головной машины и концевым полувагоном;

работу (вхолостую) всего пневматического привода снегоуборочного поезда, снегоочистителя или струга-снегоочистителя;

исправность действия звуковой сигнализации;

исправность стопорных устройств автосцепки и транспортных запоров.

Все транспортные запоры рабочих органов снегоочистительной и снегоуборочной техники должны быть выкрашены в отличительный цвет.

Все ограждающие устройства (цепи на перилах площадок кабин управления, ограждения лестниц для подъема на полувагон и т.д.) должны находиться в исправном состоянии.

Меры безопасности при работе плужных снегоочистителей и стругов-снегоочистителей

При работе плужных снегоочистителей и стругов снегоочистителей необходимо соблюдать требования, приведенные в пункте 2.4.11 Правил по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений.

При движении плужного снегоочистителя с опущенным лобовым щитом и раскрытыми крыльями машинисту снегоочистителя необходимо внимательно

следить за препятствиями, которые встречаются на пути движения, и своевременно убирать рабочие органы снегоочистителя в транспортное положение.

Во всех случаях отправление плужного снегоочистителя на перегон должно осуществляться в соответствии с требованиями пунктов 16.14-16.24 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации.

При работе плужного снегоочистителя вагонного типа или струга на двух- или многопутном участке с закрытыми крыльями со стороны междупутья, необходимо соблюдать требования, приведенные в пункте 3.35 Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ.

При работе плужного снегоочистителя или струга с закрытыми крыльями со стороны междупутья на двух- или многопутном участке, необходимо перед скрещиванием на перегоне с поездами работу снегоочистителей или стругов прекращать по команде руководителя работ и возобновлять очистку пути только после прохода поезда по соседнему пути, также по команде руководителя работ. В этих случаях закрытое крыло, находящееся со стороны междупутья, должно быть зафиксировано транспортными запорами. При этом смежный путь сигналами не ограждается, но поездам, проходящим по соседнему пути, выдаются предупреждения в установленном порядке.

При движении снегоуборочных поездов и снегоочистителей без работы (например, переезд с одного пути на другой в пределах станции) техника должна быть приведена в транспортное положение, все рабочие органы закрепляются транспортными фиксаторами.

При нахождении плужного снегоочистителя, струга-снегоочистителя на электрифицированном участке обслуживающему персоналу запрещается:

- подниматься на носовую часть рамы и отвала снегоочистителя, струга-снегоочистителя;

- производить осмотр и ремонт оборудования, если при этом не исключена возможность приближения на расстояние менее 2 м к контактному проводу обслуживающего персонала или используемого им инструмента.

При обслуживании рабочих органов плужного снегоочистителя и струга-снегоочистителя их бригадам необходимо:

- приводить рабочие органы в транспортное положение по команде руководителя работ;

- находиться на расстоянии более 2 м от рабочих органов при приведении их в рабочее или транспортное положения;

- располагаться таким образом, чтобы не попасть в зону действия рабочих органов снегоочистителя и струга-снегоочистителя при установке или снятии их транспортных запоров.

Осмотр и ремонт рабочих органов следует выполнять только при полностью выпущенном из рабочих резервуаров воздухе. При этом рабочие органы должны быть зафиксированы транспортными запорами или другими временными средствами фиксации.

Меры безопасности при работе роторных снегоочистителей

При работе роторных снегоочистителей необходимо соблюдать требования, приведенные в пункте 2.4.11 Правил по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений.

При работе роторного снегоочистителя оповещение о приближении поезда и передача распоряжений руководителя работ о снятии сигналов остановки осуществляются в порядке, установленном пунктом 4.10 Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ.

Для осмотра выбросного ротора, питателя или других элементов конструкции роторного снегоочистителя, если при этом требуется нахождение человека в зоне их действия, следует снять напряжение с генераторов тепловоза, остановить дизели, закрепить в транспортном или рабочем положении габаритные и основные крылья и подрезной нож, перекрыть краны подвода воздуха к коллекторам, а краны управления рабочими органами установить в нейтральное положение (полностью снять давление и отключить воздушную сеть снегоочистителя от питательной магистрали тепловоза). При этом один из членов бригады должен находиться в кабине управления, чтобы не допустить включения рабочих органов без соответствующей команды.

Обслуживающему персоналу запрещается осмотр и очистка рабочих органов роторного снегоочистителя (ротора, питателя, подрезного ножа и так далее), чистка коллекторов электрических машин, а также осмотр и смазка подшипников редукторов и валов передачи при работе дизеля тепловоза. Эти операции следует производить только при остановленном дизеле тепловоза.

Меры безопасности при работе снегоборочных поездов

При работе снегоборочных поездов всех типов необходимо соблюдать требования, приведенные в пункте 2.4.11 Правил по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений.

При подготовке двигателя снегоборочного поезда к пуску и при его обслуживании во время работы наружные запоры дверей, расположенные по обеим сторонам двигателя, должны быть сняты. Двери должны свободно и беспрепятственно открываться изнутри помещения.

Персоналу снегоборочного поезда при обслуживании дизеля запрещается:

- оставлять без присмотра работающий дизель;
- производить смазку, регулировку и обтирку работающего дизеля и дизель-генератора;
- пользоваться открытым огнем и курить около дизеля;
- открывать пробку радиатора при работающем дизеле. Дозаправку системы охлаждения следует выполнять только при остановленном дизеле;
- оставлять работающий подогреватель без присмотра;
- допускать одновременную работу дизеля и подогревателя;
- включать в работу подогреватель при неполностью заправленных системах охлаждения и смазки;

применять паяльную лампу или факел с целью подогрева масла дизеля для запуска при низких температурах;

хранить и перевозить горюче-смазочные материалы в кабине электростанции и в кабинах управления головной машины и концевого полувагона;

осуществлять работы по ремонту электроаппаратуры под напряжением.

Для выполнения таких работ дизель должен быть остановлен, фидерные рубильники выключены. На рубильнике или автоматическом выключателе, отключающем генератор от сети, должна быть вывешена табличка «Не включать, работают люди».

Персоналу снегоуборочного поезда для удаления накопившихся в выхлопном тракте двигателя (выхлопных трубах и глушителях) остатков топлива, масла, которые могут загореться и послужить причиной пожара, необходимо:

регулярно, не реже чем через 200 часов работы дизеля, снимать с машины выхлопные трубы, глушители и прожигать накопившиеся в них отложения;

очищать механическим путем сильфонные компенсаторы, установленные на выхлопных трубах (выполнение данной работы должно быть записано в бортовом журнале).

Снегоуборочный поезд должен быть укомплектован исправными и проверенными средствами пожаротушения. Обслуживающий персонал перед началом работы снегоуборочного поезда, имеющего дистанционное управление дизель-генератором, должен проверить работу системы пожарной сигнализации, а также проверить вручную срабатывание стоп-устройств на впускном коллекторе дизеля.

Рабочие органы снегоуборочного поезда в рабочее и транспортное положение приводятся по указанию руководителя работ.

При проходе поезда по соседнему пути крылья, щетки и льдоскальватели снегоуборочного поезда прикрываются по команде руководителя работ.

Меры безопасности при работе снеговых поездов

При работе снеговых поездов необходимо соблюдать требования, приведенные в пункте 2.8.16 Правил по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений.

Погрузка снега на платформу снегового поезда и его выгрузка должны производиться только при полной остановке состава. Уборка снега, его погрузка и выгрузка на ходу снегового поезда запрещается.

Запрещается выезд к месту производства работ снеговых поездов без вагона для обогрева работников, производящих уборку снега с пути.

Меры пожарной безопасности при обслуживании и работе снегоочистителей, снегоуборочных и снеговых поездов

При установке печей на снегоочистителях и снегоуборочных поездах должны выполняться требования, приведенные в пункте 3.5 Правил перевозки рабочих, постановке жилых, бытовых и служебных вагонов на путях и

пожарной безопасности в подвижных формированиях железнодорожного транспорта.

Дверки печи должны плотно закрываться и иметь устройство, исключающее попадание топлива из топки печи на пол, а печь должна быть укомплектована кочергой и совком и должна иметь дополнительное, не контактирующее с печью, металлическое ограждение с трех сторон. Перед топкой на пол должен быть уложен металлический лист с асбестовой прокладкой, на дымоотводной трубе должен быть установлен искрогаситель.

При эксплуатации отопительных печей дрова должны находиться в специально отведенном месте, а уголь находится в специальном ящике, при этом запрещается:

- применять дрова, длина которых превышает размер топки;
- топить печь с открытой дверцей;
- перевозить в кабине бензин, керосин и другие легковоспламеняющиеся жидкости, а также растапливать печь этими жидкостями;
- оставлять печь с горящим топливом без присмотра;
- выбрасывать на ходу машины золу и шлак;
- производить сушку одежды, обуви на ограждениях;
- оставлять огонь в печи при уходе членов бригады с машины.

Помещение, где располагается печь, должно быть оборудовано огнетушителями, ящиком с песком.

При пожаре горящие провода, электроаппаратуру, топливо и смазочные материалы необходимо тушить только углекислотными и порошковыми огнетушителями. Применять для этих целей пенные огнетушители и воду запрещается.

Меры безопасности при работе пневмоочистительной машины

Приступая к работе с машиной, руководитель работ проводит инструктаж обслуживающей бригады о порядке работы. Руководитель работ отвечает за все передвижения комплекса, состоящего из машины и локомотива с момента принятия руководства бригадой и до окончания работы.

Во время передвижения машины руководитель работ и машинисты локомотива должны проявлять особую бдительность. В случае необходимости должны подаваться звуковые сигналы, а также приводить в действие тормоза.

Не допускается:

- включать рабочие органы без команды руководителя;
- производить осмотр рабочих органов, без отключения силового электропитания;
- перед включением электропитания и пуска электродвигателей обязательно предупреждать об этом обслуживающий персонал;
- запрещается во время работы вентиляторов подниматься на платформу и находится на ней.

В случае использования энергии от стационарных источников питания или от передвижных электростанций корпус машины должен иметь металлическую связь с заземляющим устройством стационарного источника или передвижной электростанции.

Кабель подключения к внешнему источнику питания должен иметь дополнительную жилу для соединения корпуса машины с заземляющим устройством питающей сети.

Во время работы выдуваемый с пути снег отбрасывается воздушным потоком на расстояние до 40 м.

При проезде по мостам и около платформ вентиляторы должны выключаться.

Меры безопасности при следовании работников бригад к месту снегоуборочных работ и обратно

Сбор рабочих, привлекаемых на снегоборьбу, проход их к месту очистки путей от снега и обратно следует производить в соответствии с требованиями, приведенными в пунктах 2.8.8 и 2.8.9 Правил по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений.

В условиях сильных заносов, когда проход в стороне от пути и по обочине невозможен, допускается проход по пути с соблюдением требований, приведенных в пункте 2.1.3 Правил по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений.

Меры безопасности при перевозке работников к месту снегоуборочных работ и обратно

Перевозка рабочих к месту работ и обратно должна производиться в соответствии с требованиями, приведенными в пунктах 2.1.5-2.1.13 Правил по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений.

На участках, где рабочих к месту снегоуборочных работ и обратно перевозят по автомобильным дорогам, должны выполняться требования, приведенные в пунктах 1.11-1.17 Правил перевозки рабочих, постановки жилых, бытовых и служебных вагонов на путях и пожарной безопасности в подвижных формированиях железнодорожного транспорта.

Требования безопасности при ручной очистке путей и стрелочных переводов от снега

Ручную очистку путей и стрелочных переводов от снега следует производить в соответствии с требованиями, приведенными в пунктах 2.8.1-2.8.7, 2.8.10-2.8.15 и 2.17 Правил по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений.

Меры безопасности в зимний период при работе кранами

При работе в зимний период, а также неблагоприятных погодных условиях машинист крана должен уделять особое внимание требованиям безопасности при производстве грузоподъемных работ для недопущения инцидентов и аварий на опасных производственных объектах.

Перед началом производства грузоподъемных работ машинист крана должен проверить исправность тормозов и обратить особое внимание на закрепление крана.

При сильном ветре, скорость которого превышает допустимую для данного крана (указанную в его паспорте), недостаточной освещенности места работы крана, сильном снегопаде, а также в других экстремальных случаях, когда машинист плохо различает сигналы стропальщика или перемещаемый груз машинист крана обязан опустить груз, прекратить работу, закрепить кран и сообщить об этом лицу, ответственному за безопасное производство работ кранами.

При подъеме и перемещении грузов машинисту крана запрещается отрывать крюком, грейфером или другим съемным грузозахватным приспособлением груз, примерзший к земле.

При подъеме и перемещении груза стропальщик должен проверить отсутствие на них земли, льда или других предметов, которые могут выпасть при подъеме.

Требования безопасности при очистке крыш зданий от снега

В соответствии с Типовой инструкцией по технике безопасности при обслуживании и ремонте зданий и сооружений, утвержденной Минздравом СССР 14.10.85 № 06-14-1 и Межотраслевыми правилами по охране труда при работе на высоте, утвержденными Минтрудом России 04.10.2000 № 68. ПОТ Р М - 012 – 2000:

к работе по очистке крыш от снега допускаются лица, достигшие 18-летнего возраста, допущенные к работе на высоте, получившие целевой инструктаж по безопасным приемам и методам работы;

допуск работников на крышу производится после осмотра и проверки производителем работ (мастером, прорабом) надежности несущих конструкций, парапета и определения их исправности, а при необходимости - мест и способов надежного закрепления страховочных канатов;

не допускается закреплять страховочный канат к оголовкам дымовых и вентиляционных труб;

на время производства работ необходимо выделять участки работ, вокруг которых устанавливаются границы опасной зоны, сигнальное ограждение, знаки безопасности и надписи в соответствии с требованиями ГОСТ 12.4.026-76;

при выполнении работ по уборке снега с крыш работникам выдается наряд - допуск на производство работ;

уборка снега с крыши в темное время суток, во время гололеда, тумана, исключаяющего видимость в пределах фронта работ, ветра со скоростью 15 м/с и более не допускается;

при выполнении работ на крыше работники должны быть обеспечены испытанными и проверенными предохранительными поясами, страховочными канатами и нескользящей обувью;

страховочный канат или трос должны прикрепляться к поясу только сзади. Длина страховочного каната или троса должна быть не более длины от места ее крепления (конька) до карниза крыши;

работающие на крышах с уклоном более 20 градусов или на мокрых крышах (независимо от уклона) должны быть снабжены переносными трапами шириной не менее 30 см с нашитыми планками. Трапы во время работы следует надежно закреплять за конек крыши крюками;

закреплять страховочные канаты и стальные тросы за оголовки дымовых труб запрещается, закрепление их следует производить за прочные конструктивные элементы зданий;

складывать на крыше инструменты допускается лишь при условии принятия мер против их падения по скату или сдувания ветром;

во время перерывов в работе приспособления и инструмент, находящиеся на крыше, должны быть закреплены или убраны;

при сбрасывании снега с крыш должны быть приняты следующие меры предосторожности:

тротуар, а в необходимых случаях и проезжая часть на ширину возможного падения снега ограждается с трех сторон инвентарными решетками или щитами и веревкой с красными флажками, подвешиваемой на специальных стойках, ширина ограждаемой части при высоте здания до 20 м должна быть не менее 6 м, при высоте 40 м - не менее 10 м. В случае необходимости сбрасывания снега с крыш зданий высотой более 40 м ширина ограждаемой части должна быть пропорционально увеличена;

на тротуаре выставляется дежурный в оранжевом жилете, он должен иметь свисток для предупреждения пешеходов и сигнализации работающим на крыше;

все дверные проемы, выходящие в сторону очищаемого от снега ската кровли, запираются или внутри лестничных клеток, арок, ворот выставляются дежурные для предупреждения людей об опасности. В случае невозможности закрыть дверь (выход в сторону очищаемого ската кровли) должен быть сделан навес.

Запрещается сбрасывать снег на электрические, телефонные и другие провода, антенные вводы, оттяжки троллейных проводов, а также на деревья, кустарники, автомашины и др.

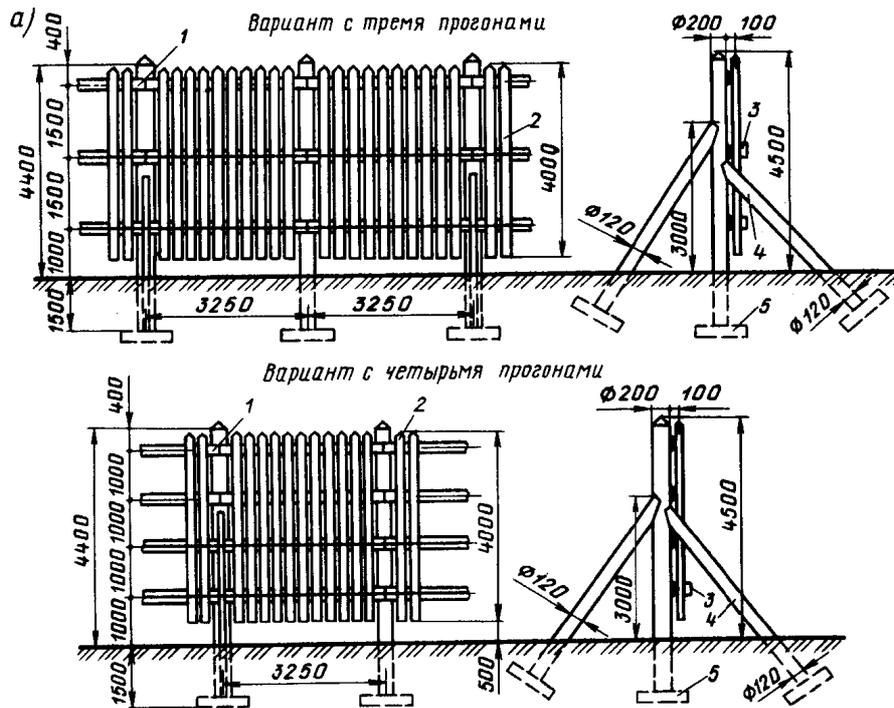
Рабочие места, расположенные вне производственных помещений, включая и подходы к ним, в зимнее время должны очищаться от снега, льда и посыпаться песком, золой или другими аналогичными материалами.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ТИПЫ И КОНСТРУКЦИИ ПОСТОЯННЫХ СНЕГОЗАДЕРЖИВАЮЩИХ И
СНЕГОПЕРЕДУВАЮЩИХ ЗАБОРОВ И ПЕРЕНОСНЫХ ЩИТОВ
ПОСТОЯННЫЕ СНЕГОЗАДЕРЖИВАЮЩИЕ ЗАБОРЫ

1. Заборы с равномерной просветностью по всей высоте изготавливают из дерева по схемам, приведенным на рис. 1.1а, и из железобетонных опор и деревянного заполнения (рис.1.1б).

а)



б)

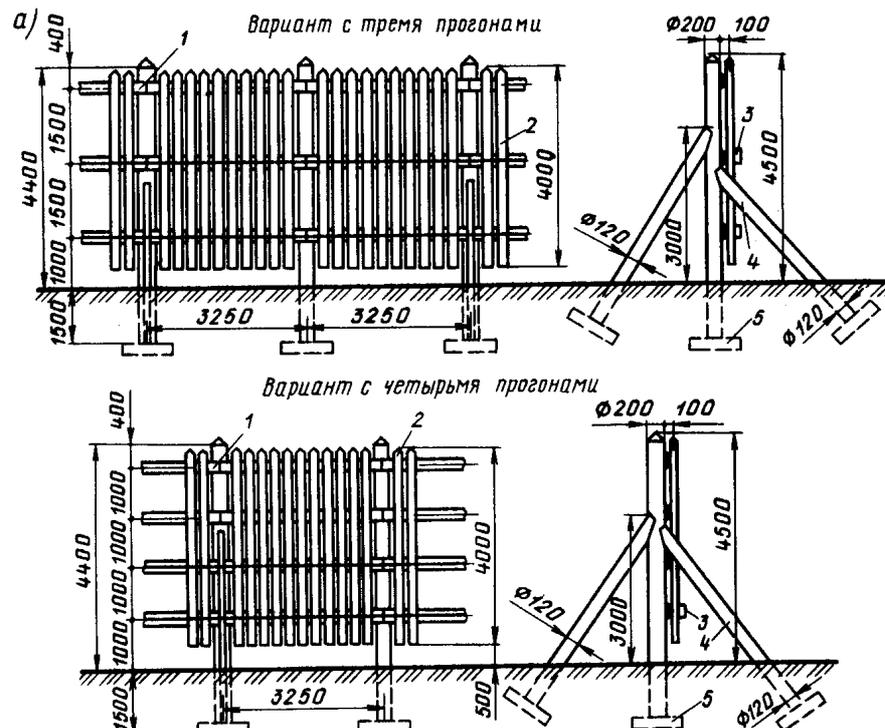


Рисунок 1.1. Схемы заборов с равномерной просветностью высотой 4,5 м (а) и 5,5 м (б):
1 - прогон; 2 - доска обшивки; 3 - полосовое железо (30x1,5 мм); 4 - подкос; 5 — подкладка

2. Деревянные заборы с неравномерной просветностью облегченного типа устраивают по схемам рис. 1.2. Общая высота заборов в зависимости от объема подносимого снега составляет 3 м, 4 м и 5 м, просветность панели -50%.

Таблица 1.1. Основные размеры элементов деревянных заборов облегченного типа

Высота забора, м	Диаметр столба, см	Длина столба, см	Диаметр подкоса, см	Размер прогона, см	Размер обрешетки, см
3,0	25	460	20	6x10x325	1,5x10x100
4,0	25	560	20	6x10x325	1,5x10x140
5,0	25	660	20	6x10x325	1,5x10x180

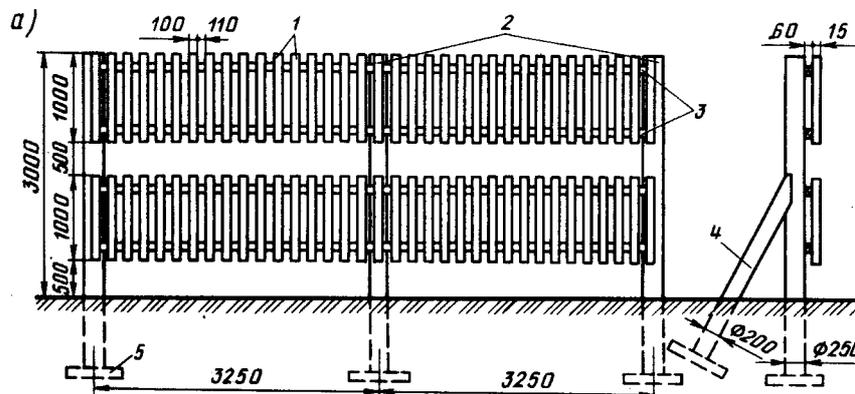
Опоры изготавливаются из дерева, имеют диаметр 25 см и заглубляются в грунт на глубину 1,6 м. В пучинных грунтах в основании опоры устраивают противопучинные анкеры. Основные размеры элементов деревянного забора приведены в табл. 1.1, а расход материалов на изготовление - в табл. 1.2.

Таблица 1.2. Расход материалов на изготовление 1 км деревянного забора облегченного типа

Высота забора, м	Расход материалов, м ³			
	на столбы (диаметр 25 см)	на подкосы (диаметр 20 см)	на бруски для прогонов	на щитопланку для обрешетки
3,0	64	41	25	15
4,0	78	47	25	21
5,0	92	55	25	27

3. Комбинированный забор облегченного типа состоит из железобетонных опор и деревянного заполнения.

Железобетонные опоры переменного сечения по длине изготавливают длиной 4,5 м; 5,5 м и 6,0 м в соответствии с ГОСТ 25459-82. В опорах предусмотрены отверстия для крепления прогонов.



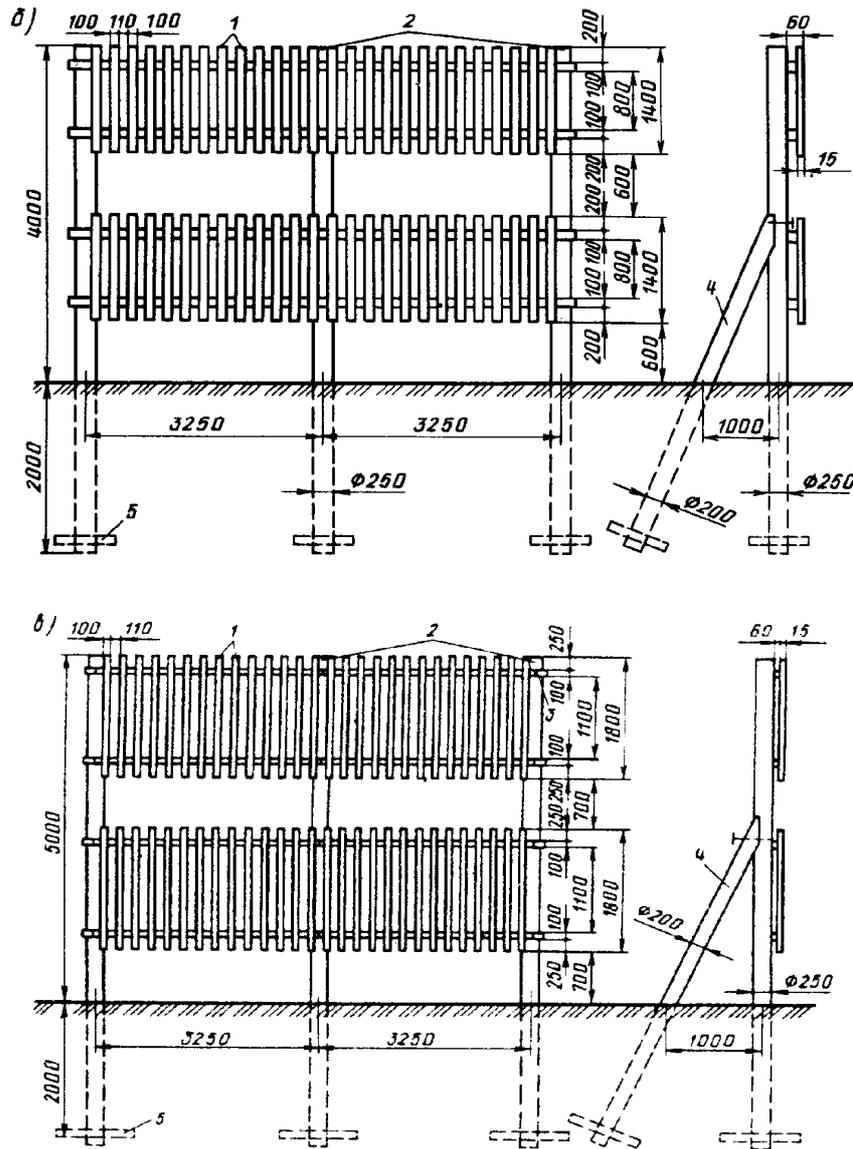


Рисунок 1.2. Схемы заборов облегченного типа высотой 3 м (а), 4 м (б) и 5 м (в): 1 — доски обшивки; 2 — столбы; 3 — прогон; 4 — подкос; 5 — подкладка

Прогон и обрешетку комбинированного забора выполняют таких же размеров, как и для деревянных заборов. Конструктивное решение заглабления опор выбирают в зависимости от местных условий с учетом характера залегания и свойств подстилающих грунтов. Деревянные элементы пропитывают антисептиками.

Текущее содержание осуществляют постоянно, капитальный ремонт деревянных заборов через пять лет, а комбинированных заборов — через шесть лет. Расход материалов на ремонт и содержание постоянных снегозадерживающих заборов приведен в табл. 1.3.

Таблица 1.3. Норма расхода материалов на ремонт и содержание заборов
(измеритель — 1 км забора)

Материал	Норма расхода на забор высотой 4,2 м	
	железобетонный	деревянный
Цемент, т	0,42/0,05	-
Арматура, т	0,06/-	-
Гвозди проволочные, кг	-	56,9/7,9
Лес круглый строительный, м ³	-	37,3/5,3
Пиломатериал строительный, м ³	0,3/-	35,3/3,3
Лак каменноугольный, кг	-	40/8
Антисептическая паста, кг	-	36/10

Примечание. В числителе — на капитальный ремонт, в знаменателе — на текущее содержание.

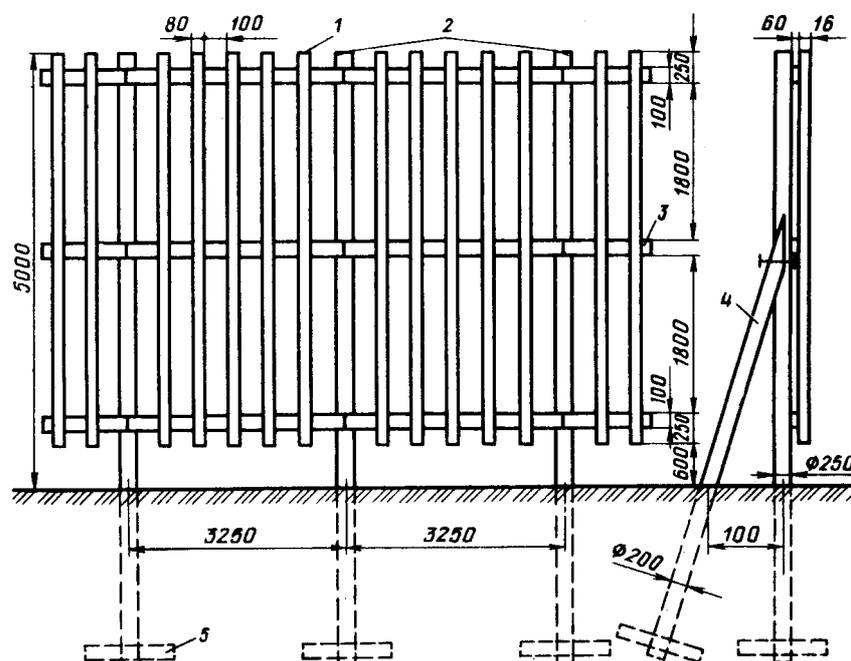


Рисунок 1.3. Схема однопанельного снегозадерживающего забора с увеличенной просветностью: 1 — доска обшивки; 2 — столбы; 3 — прогон; 4 - подкос; 5 — подкладка

4. При большом объеме приносимого снега, когда возникает необходимость в устройстве двухрядного ограждения, в качестве дополнительного полевого ряда устраивают забор с просветностью обрешетки по всей высоте 75%.

Высота забора, в зависимости от объема приносимого снега, колеблется от 3 до 5 м.

Заборы с просветностью 75% изготавливают деревянными или комбинированными, при этом обрешетка заборов должна выполняться из досок или щитопланки (рисунок 1.3).

Основные размеры элементов забора с просветностью 75% те же самые, что и забора облегченного типа. Обрешетка забора может выполняться из досок, а также из щитопланки.

5. Железобетонные заборы сборной конструкции (серия 3501-99, введенная в действие с 01.01.76 указанием МПС № П-36663 от 18.12.75) устраивают одно- и двухрядные с горизонтальным расположением железобетонных досок. При двухрядных заборах первый ряд (путевой забор) имеет просветность 40%, а второй ряд (полевой забор) - 50%.

Снегосборность однорядного железобетонного забора составляет 130 м³/м, а двухрядного - 400 м³/м.

Железобетонный снегозадерживающий забор сборной конструкции состоит из опор и досок (рис.1.4). Опоры сечением 240x180 мм имеют высоту 5800 мм. Расстояние между

опорами 3,0 м. Железобетонные доски сечением 40х160 мм имеют длину 3100 мм. Доски укладывают в горизонтальном положении: в путевом заборе — через 280 мм по высоте в количестве 13 шт. на пролет, в полевом заборе — через 320 мм по высоте в количестве 10 шт. на пролет.

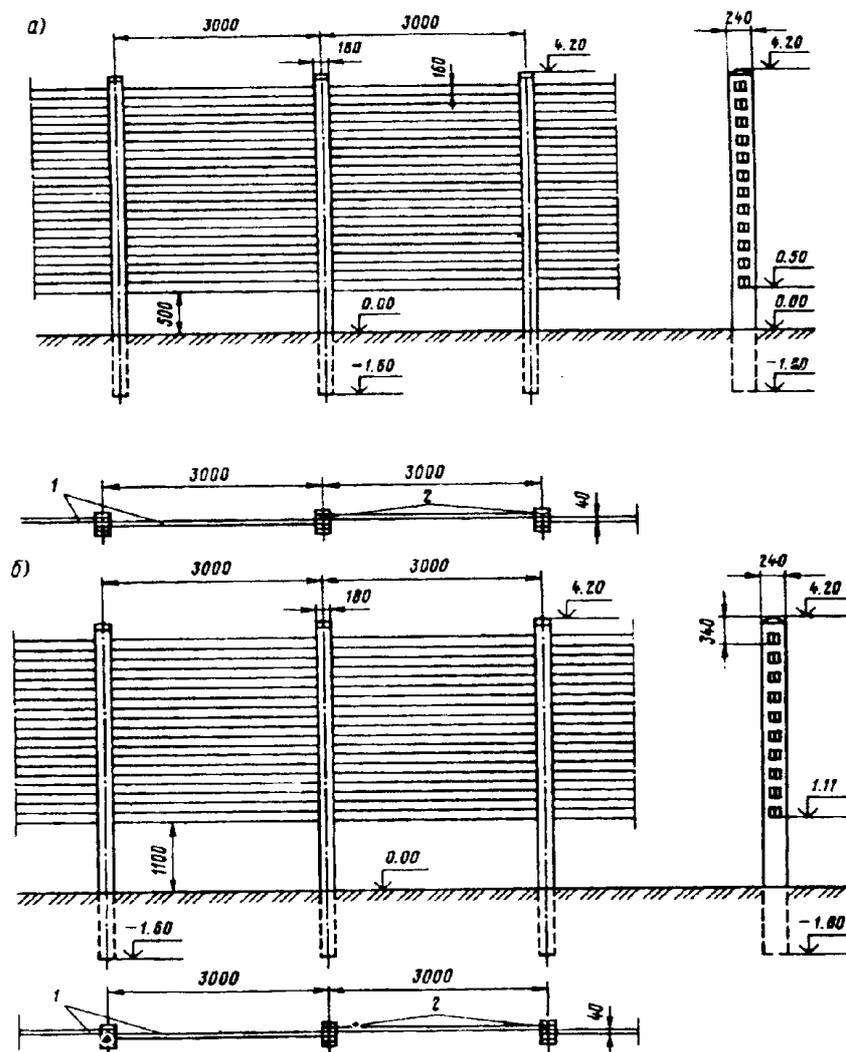


Рисунок 1.4. Схемы путевого (а) и полевого (б) железобетонных снегозадерживающих заборов сборной конструкции: 1 — железобетонные доски; 2 — железобетонные опоры

ПЕРЕНОСНЫЕ РЕШЕТЧАТЫЕ ЩИТЫ

6. При небольшой приносимости снега защита заносимых мест осуществляется переносными решетчатыми щитами с равномерной просветностью по всей высоте (рис. 1.5а).

7. С целью увеличения снегосборной способности щитов и ликвидации их перестановок в зимнее время, являющейся трудоемкой операцией, на железных дорогах рекомендуется применять щиты с разреженной частью, имеющие увеличенную просветность в нижней части (рисунок 1.5,б). Щиты имеют размеры 2х2 м. Просветность их нижней половины 65%, верхней — 40%.

8. Щиты с разреженной нижней частью выставляют на заносимых участках, где объем переносимого снега, составляет в пределах $100 \text{ м}^3/\text{м}$. В этом случае щиты не требуют перестановки в течение зимнего периода.

9. Щиты изготавливают из щитопланки размером $200 \times 10 \times 1,2 \text{ см}$, расход материалов на изготовление 1000 щитов 35 м^3 . Потребность в переносимых щитах на 1 км протяжения

заносимого места составляет 520 шт.

10. По окончании зимнего периода щиты убирают. После снятия щиты сортируют на три группы: исправные, требующие ремонта, негодные. Щиты последней группы используют в качестве материала для ремонта щитов.

Сортировка осуществляется бригадиром пути или дорожным мастером и оформляется актом. Начальник, заместитель начальника дистанции пути и старший дорожный мастер обязаны выборочно проверять результаты сортировки, не допуская к списанию щиты, подлежащие ремонту. Щиты исправные и отремонтированные, а также требующие ремонта, устанавливают в штабеля по 50 шт. в каждом. Для предохранения от пожара вокруг них устраивают незарастающие минерализованные полосы или полосы, обработанные гербицидами, разрешенными к применению. Для этих же целей вокруг сложенных штабелей, возможно применять снятие дерна, скашивание травы или устройство пропашных канавок.

Для большей сохранности щитов штабеля зашивают с боков планками и на каждом из них указывают номер штабеля и количество находящихся в нем щитов.

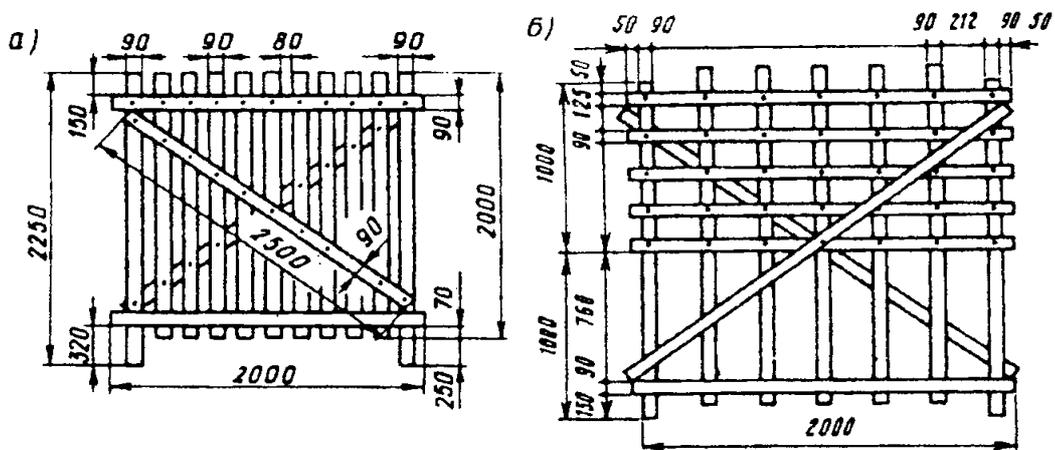


Рисунок 1.5. Схемы щитов с равномерной просветностью по всей высоте (а) и разреженной нижней частью (б)

11. Колья щитов снимают после оттаивания почвенного грунта, сортируют их и годные к употреблению собирают в штабеля по 100 шт. в каждом, а затем устанавливают заостренными концами вверх и увязывают штабель отоженной стальной проволокой. Для предохранения штабеля кольев от пожара предпринимают те же меры, что указаны в пункте 10.

СНЕГОПЕРЕДУВАЮЩИЕ ЗАБОРЫ

12. Снегопередувающими заборами ограждают выемки глубиной до 2,5 м и нулевые места.

13. Принцип работы такого забора основан на сжатии снеговетрового потока вблизи заносимого места, увеличении его скорости, что способствует переносу снега через земляное полотно.

14. Снегопередувающие заборы устраивают по схеме, приведенной на рисунке 1.6. Общая высота снегопередувающего забора составляет 5 м, в том числе высота панели - 3 м, высота продуваемого проема - 2 м. Панель устраивают с просветностью 20 % и устанавливают под углом 90° к горизонту.

15. Снегопередувающие заборы изготавливают в двух вариантах: железобетонные опоры и деревянное заполнение, а также полностью из дерева.

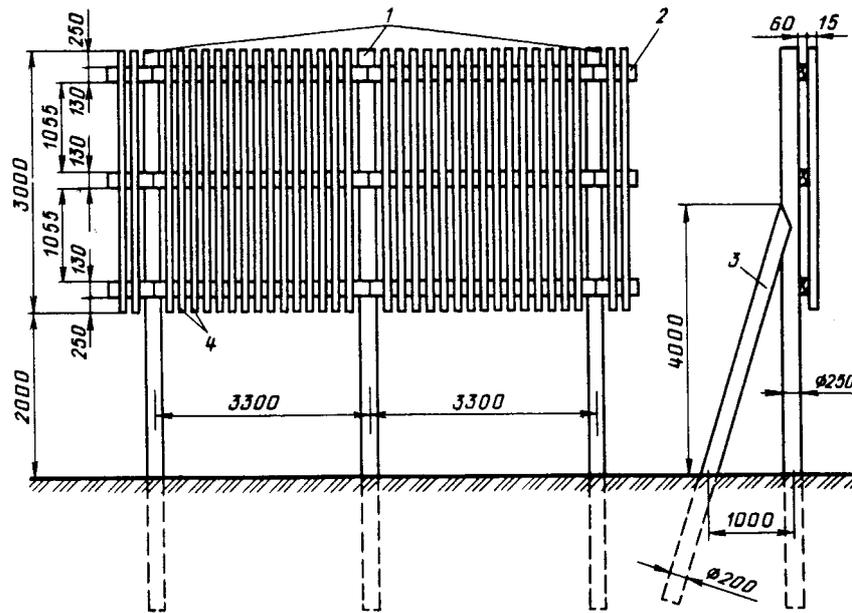


Рисунок 1.6. Схема снегопередающего забора: 1 — столбы; 2 — прогон; 3 — подкос; 4 — доски обшивки

СХЕМЫ ОГРАЖДЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ И
ПРИСПОСОБЛЕНИЙ ДЛЯ ЗАБИВКИ КОЛЬЕВ

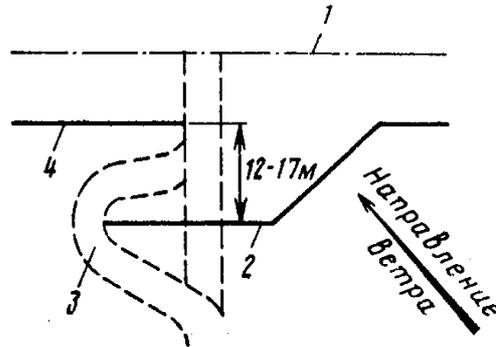


Рисунок 2.1. Схема ограждения переезда с разрывом и отводом щитов в сторону: 1 - ось пути; 2 - отведенная линия щитов; 3 - отведенная дорога; 4 - щитовая линия

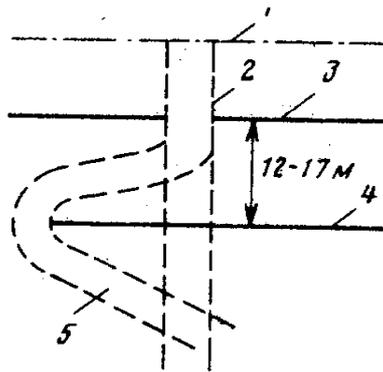


Рисунок 2.2. Схема ограждения переезда при двухрядном расположении щитов: 1 - ось пути; 2 - переезд; 3 - первый ряд щитовой линии; 4 - второй ряд щитовой линии; 5 - отведенная дорога

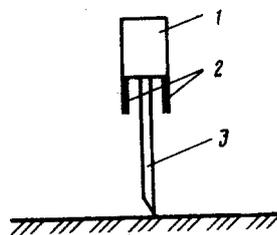


Рисунок 2.3. Специальное приспособление для забивки кольев: 1 - ударная головка; 2 - ручки; 3 - кол

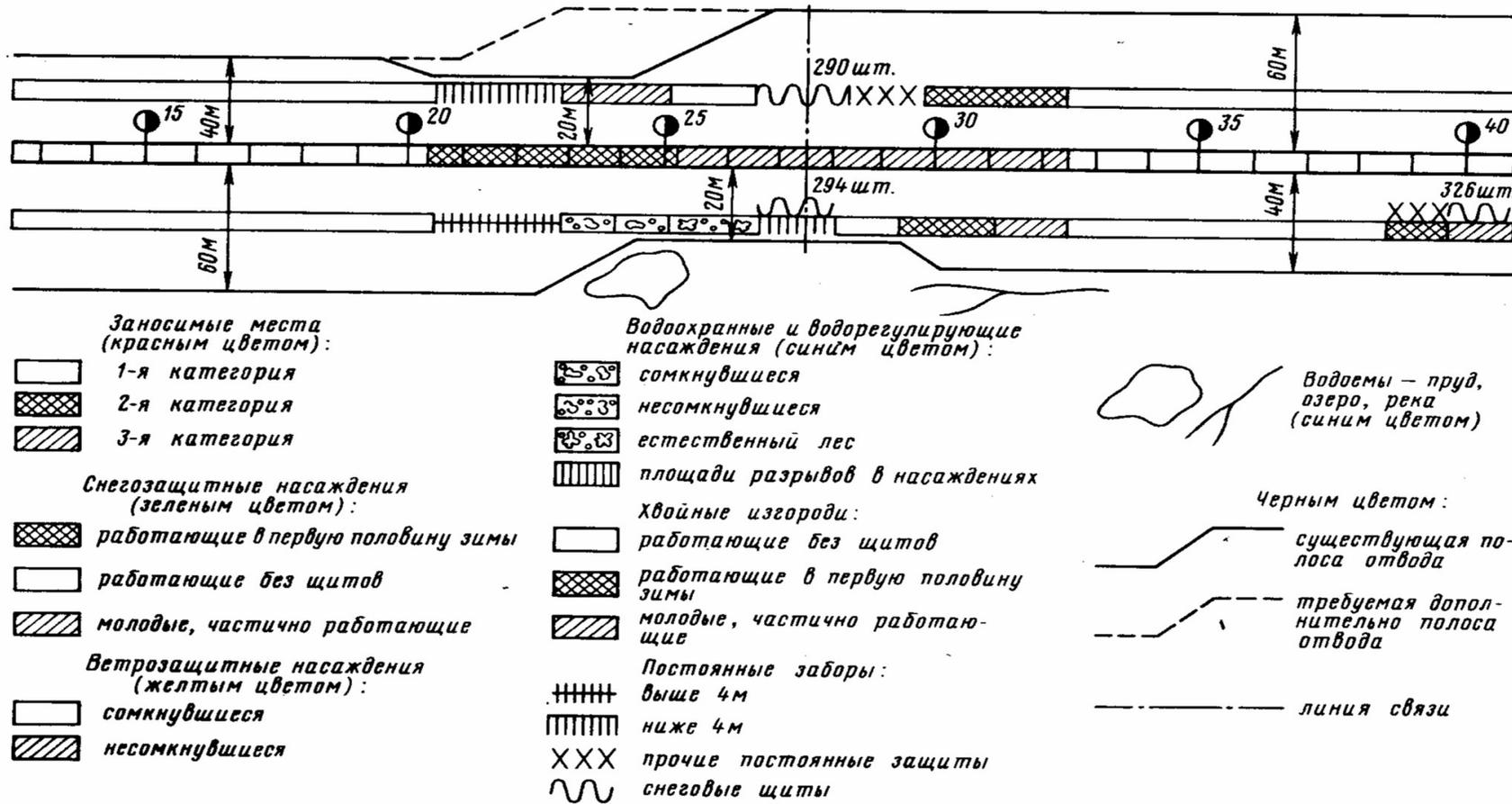


Рисунок 3.1. Схематическая карта снегозаносимых участков пути и существующих снегозащитных средств

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ СХЕМЫ ОЧИСТКИ И УБОРКИ ПУТИ ОТ СНЕГА МАШИНЫМ СПОСОБОМ

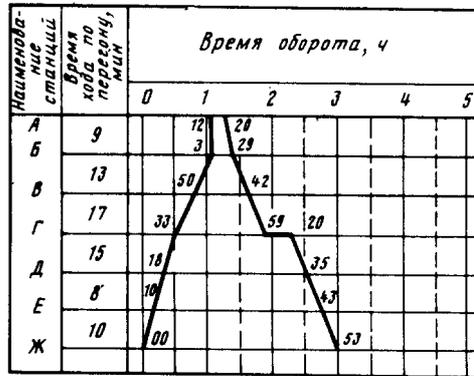


Рисунок 4.1. График работы снегоочистителя со сквозным проходом по главным путям (вариант 1)



Рисунок 4.2. График работы снегоочистителя по очистке станционных путей на отдельных пунктах (вариант 2)



Рисунок 4.3. Схема очистки станции от снега

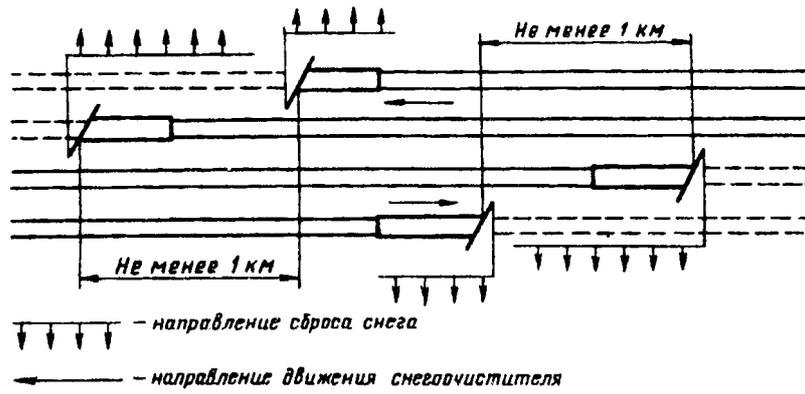


Рисунок 4.4. Схема очистки путей от снега на четырехпутном участке

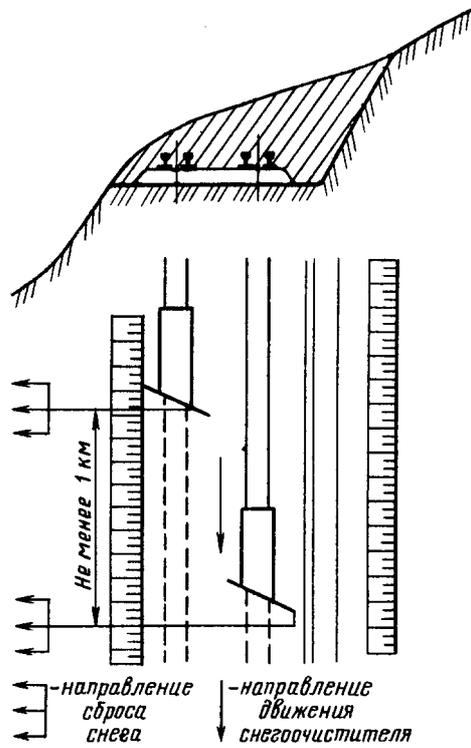


Рисунок 4.5. Схема очистки путей на перегоне в полувыемке, расположенной на косогоре

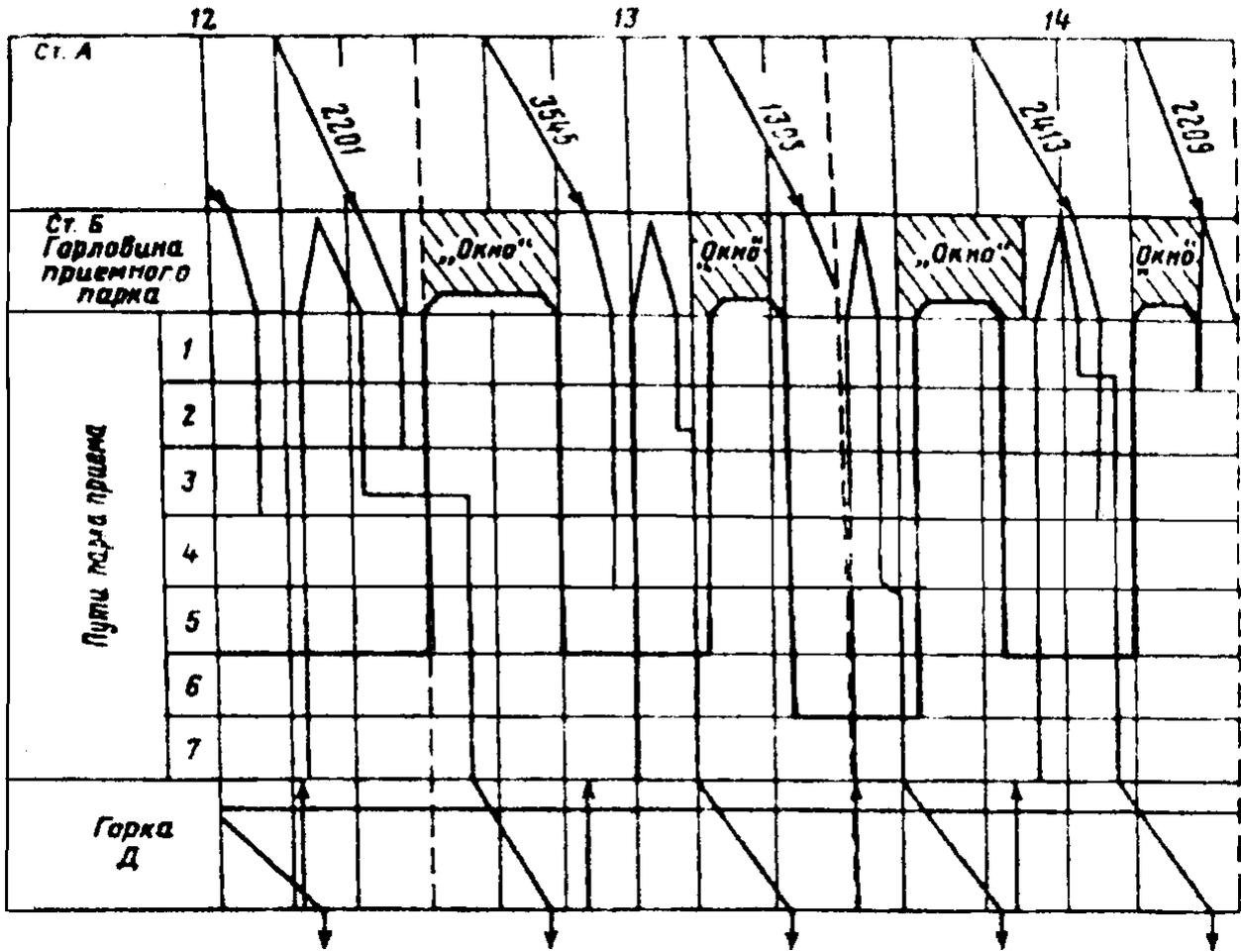


Рисунок 4.6. График работы снегоуборочного поезда в парке приема

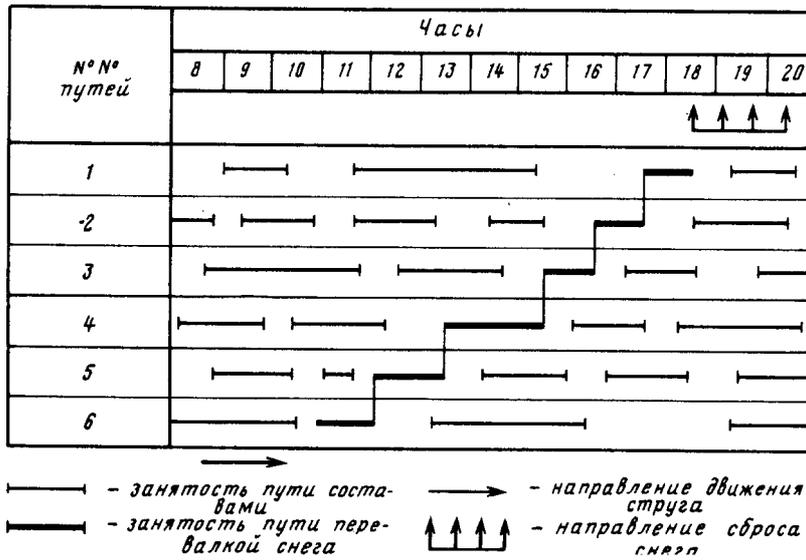


Рисунок 4.7. Рациональная последовательность занятия путей стругом

**Перечень документации, прилагаемой
к оперативному плану снегоборьбы.**

Схемы ограждения наиболее заносимых мест в масштабе 1:10000 или 1:5000 по длине и 1:1000 по ширине. К плану защиты пути от снежных заносов прилагается ведомость данных о заносимых снегом местах и их ограждении.

Схематическая карта снегозаносимых участков пути в масштабе 1:50000 (2 см = 1 км) по длине и 1:2000 (1 см = 20 м) по ширине с указанием на ней категорий и степени заносимости, а также расположения снегозащитных средств.

Перечень затяжных подъемов, на которых в снегопады и метели требуется первоочередная очистка пути снегоочистителями.

Ведомость и план-схеме расстановки по местам приписки всех снегоуборочных поездов, снегоочистителей, стругов и других машин с указанием обслуживаемого ими перегона или района и списки закрепленных за снегоочистителями и снегоуборочными поездами бригад. На план-схеме станций указываются средства пневмоочистки и электрообогрева стрелочных переводов.

Перечень снегозаносимых станций, на которых не должны допускаться длительные стоянки поездов и накопление вагонов.

Перечень станций с малым объемом маневровой работы, где очистка стрелочных переводов производится по заявке начальника станции, подаваемой через диспетчера дистанции пути, а очистку производят работники дистанции пути до указанного в заявке времени суток.

Перечень станций где, в случае необходимости, очистку производят дежурные стрелочных постов и помощники машинистов.

Перечень лавиноопасных участков, периодичность их осмотров и меры по предотвращению самопроизвольного схода и обеспечению бесперебойного движения поездов.

Перечень искусственных сооружений, которые подлежат постоянному осмотру с наступлением низких температур, ниже -30°C .

Состав постоянных и резервных бригад снегоочистителей и снегоуборочных поездов с указанием фамилий руководителей и членов их бригад.

График оборота снегоочистителей по направлениям отделения дороги, время нахождения их в пути с момента выхода с пункта приписки до возвращения.

Графики работы снегоуборочных поездов, с определением очередности механизированной уборки на узлах и станциях, в увязке с графиком движения поездов.

Графики времени прибытия снегоуборочной техники на станцию, продолжительности их работы и времени отправления на другую станцию.

Порядок выезда машин на работу, маршруты вывозки и места выгрузки снега.

График проведения технического обслуживания и ремонта снегоуборочной техники, разработанный в соответствии с Положением о

планово-предупредительном ремонте специального подвижного состава ОАО «РЖД».

Расчет потребности рабочей силы для очистки стрелочных переводов от снега при обычных условиях зимы без снегопадов и метелей, а также в условиях снегопадов и метелей при выпадении снега высотой 10, 20 и 30 см.

В разделе организации работ по очистке путей и уборке снега со станции, прилагаемых к оперативному плану снегоборьбы, указываются:

очередность, объем и порядок работ по очистке и уборке снега с горловин, стрелок и путей с разделением территории станции на отдельные, однородные по способу выполнения работ, участки, закрепленные за конкретными линейными подразделениями;

потребность в машинах, локомотивах, подвижном составе, инвентаре и рабочей силе из расчета очистки и уборки снега со всей станции в установленный срок;

норма рейсов снегоуборочных поездов в смену по каждой станции (из расчета средней дневной нормы не менее шести рейсов, при круглосуточной работе не менее десяти рейсов в сутки) в зависимости от местных условий;

порядок расстановки рабочей силы первой очереди при организации снегоборьбы в обычных условиях зимнего периода, с умеренным выпадением снега и в период сильных снегопадов и метелей.

К оперативному плану снегоборьбы отделения железной дороги дополнительно прилагаются:

план формирования снеговых поездов по станциям;

приказ начальника отделения дороги об организации снегоборьбы, включающий в себя план формирования по крупным станциям бригад второй и третьей очередей;

план закрепления станций (парков, горловин) на весь зимний период за структурными подразделениями железной дороги, руководители которых должны выделять людей для своевременной уборки снега с пути и стрелочных переводов;

ведомость наличия неснижаемого запаса узлов, агрегатов, запасных частей для снегоуборочных поездов, снегоочистителей и стационарных средств очистки стрелочных переводов от снега;

ведомость наличия на материальных складах запасов лопат, метел и другого инструмента для борьбы со снежными заносами, а также сигнальных принадлежностей, с указанием мест их хранения;

план размещения пунктов неснижаемого запаса продуктов питания, пунктов организации горячего питания и обогрева работников, занятых на работах по снегоборьбе;

план привлечения дополнительной рабочей силы и транспортных средств для уборки снега в периоды снегопадов и метелей и ликвидации их последствий, порядок использования бригад первой, второй и третьей очередей;

закрепление ремонтных стоек в вагонных и локомотивных депо, мастерских дистанций пути и путевых машинных станций для выполнения аварийных работ и профилактического ремонта снегоуборочной техники;

пункты и порядок вызова рабочей силы и транспортных средств, время их прибытия, подмены и расстановки по участкам;

фамилии руководителей бригад второй, третьей очереди ответственных за организацию работ.

Технология очистки пути от снега на перегонах

Очистка пути от снега на перегонах должна производиться, как правило, снегоочистителями, а также снегоуборочными поездами в местах расположения высоких пассажирских платформ.

Ручная очистка производится в тех местах, где нельзя пропустить снегоочиститель или снегоуборочный поезд в рабочем состоянии (настилы переездов и подходы к ним, стрелки примыкания, участки пути на подходах к мостам, тоннелям, между платформами и у других препятствий), а также во всех случаях, когда пропуск снегоочистительных и снегоуборочных машин задерживается.

Снегоочистители и снегоуборочные машины направляются на работу начальником дистанции пути или его заместителем.

Дежурный по направлению ЕДЦУ железной дороги, получив заявку начальника дистанции пути, принимает меры к незамедлительному отправлению снегоочистителя или снегоуборочного поезда на участок.

Работой по очистке пути на перегоне снегоочистителем или снегоуборочным поездом руководит представитель дистанции пути по должности не ниже дорожного мастера, прошедший обучение и аттестованный для работы со снегоуборочной техникой.

Плужные цельнометаллические снегоочистители типов СДП и СДП-М, могут работать по схеме снегоочиститель - электровоз или снегоочиститель - тепловоз без прикрытия.

Очистка путей от снега на промежуточных станциях также производится снегоочистителями и стругами.

Рабочая скорость снегоочистителя при работе на станции должна быть до 40 км/ч, струга - от 10 до 15 км/ч, снегоуборочного поезда - в зависимости от количества снега - от 5 до 10 км/ч.

Допускается способ очистки пути **на однопутном участке** от снега двумя снегоочистителями с локомотивом между ними (челноком). При таком способе работы исключается потеря времени на перестановку локомотива на промежуточных станциях и разъездах.

Очистку путей **на трехпутных участках** с нормальными междупутьями (первым 4,1 м и последующим 5,0 м) целесообразно производить двумя двухпутными снегоочистителями. При проходе в одну сторону оба снегоочистителя должны идти в рабочем состоянии: один впереди по среднему пути, сбрасывая снег в сторону крайнего пути, а другой за ним вслед на расстоянии не менее 1,0 км по крайнему пути, сбрасывая снег под откос. В обратную сторону снегоочистители возвращаются так же: один по среднему, другой по крайнему пути, очищая полностью все пути от снега.

Очистку путей от снега **на четырехпутных участках** с нормальными междупутьями целесообразно выполнять двумя двухпутными снегоочистителями. При первом проходе снегоочистители идут в рабочем состоянии вслед один за другим и очищают путь способом перевалки снега с одного пути на другой. При возвращении снегоочистители очищают два пути с другой стороны.

При образовании снежных заносов на перегоне **в полувыемке, расположенной на косогоре**, в прямом или кривом участке пути, их расчистку необходимо вести в следующем порядке:

на однопутном участке - двухпутным снегоочистителем, направляя его с той стороны перегона, с которой снег может быть выброшен под откос косогора (по направлению от выемки к откосу насыпи);

на двухпутном участке - двумя двухпутными снегоочистителями, движущимися по обоим путям последовательно один за другим, расстояние между ними должно быть не менее 1,0 км.

Снегоочистители направляются с той стороны перегона, с которой снег может быть переброшен за один заезд с одного на другой путь, а затем под откос косогора.

При работе плужных снегоочистителей на электрифицированных участках напряжение с контактного провода не снимается.

Участки пути, где имеются негабаритные опоры контактной сети, светофоры, напольные устройства аппаратуры ДИСК, КТСМ, УКСПС и диагностических комплексов и другие препятствия (пешеходные и переездные настилы, контррельсы или охранные приспособления мостов и тоннелей) должны быть указаны в перечне опасных мест участка, закрепленного за снегоочистителем, и ограждены.

Если расстояние от оси пути до внутреннего края опор контактной сети менее 3,1 м, то необходимо соблюдать особую осторожность. При наличии таких опор работать с открытыми крыльями запрещается, так как в момент открытия или закрытия крыльев они могут задеть за опоры. В этих случаях крылья должны быть закрыты и зафиксированы транспортными запорами.

Кроме этого, работать с раскрытым угловым крылом разрешается только на тех участках, где расстояние от внутреннего края опор до оси пути со стороны углового крыла не менее 3,3 м.

Если на участках пути, обслуживаемых снегоочистителем, имеются опоры, расположенные на расстоянии менее 3,3 м от оси пути, то для возможности работы угловым крылом снегоочистителей СДП и СДП-М необходимо на этих снегоочистителях произвести обрезку подъемных подкрылков и козырьков по чертежам, приложенным к Инструкции по эксплуатации снегоочистителей двухпутных плужных СДП и СДП-М.

При работе плужного снегоочистителя вагонного типа или струга на двух- или многопутном участке с закрытыми крыльями со стороны междупутья, необходимо обеспечить выдачу предупреждения следующего содержания "На перегонепо..... пути работает путевой струг (снегоочиститель). При

следовании по перегону соблюдать особую бдительность; перед местами с плохой видимостью подавать оповестительные продолжительные свистки". Эти предупреждения выдаются дежурным по станциям по указанию поездного диспетчера. При необходимости работы снегоочистителя или струга с открытым крылом со стороны междупутья соседний путь для движения поездов закрывается.

Организация и технология работы роторных снегоочистителей

Работой по очистке пути роторным электроснегоочистителем руководит старший дорожный мастер или дорожный мастер.

Направление на работу роторного снегоочистителя производится начальником отделения железной дороги по заявке начальника дистанции пути.

При очистке пути роторным снегоочистителем на двухпутном участке, когда второй путь расчищен, поезда, следующие по этому расчищенному пути, пропускаются со скоростью, устанавливаемой руководителем работ, в необходимых случаях с проводником. Об этом должно быть указано в предупреждении, выдаваемом машинисту поезда. Место работ роторного снегоочистителя ограждается по соседнему пути сигналами остановки. К проходу поезда работа снегоочистителя прекращается и крылья закрываются.

При работе на электрифицированном участке напряжение с контактного провода должно быть снято.

В зависимости от глубины и плотности снега работа электроснегоочистителя по расчистке снежного заноса может происходить за один или два прохода. При глубине снега до 1 м и незначительной плотности расчистку снега производят за один проход, то есть с раскрытыми крыльями. При глубине снега более 1 м расчистку осуществляют за два прохода: первый проход с раскрытыми вертикальными подкрылками и закрытыми крыльями, второй проход - по разделке траншеи - с открытыми крыльями.

При работе роторного электроснегоочистителя в сцепе с тепловозом руководитель работ должен:

подать команду машинисту электроснегоочистителя на запуск рабочих органов, предварительно убедившись в отсутствии около них людей;

перед троганием электроснегоочистителя предварительно подать звуковой сигнал;

осуществлять контроль за правильностью выполнения работ по очистке и уборке путей от снега и передвижению сцепы;

не допускать присутствия посторонних лиц в кабине управления электроснегоочистителя во время работы;

пользоваться аварийным выключателем только при крайней необходимости.

Организация и технология работы по очистке пути на перегонах вручную

На наиболее заносимых и трудных по профилю участках пути, где в период метели предусматривается круглосуточное дежурство рабочих бригад для расчистки снежных переветов, должна быть установлена временная

телефонная связь с дорожным мастером или бригадиром пути. Для дежурных рабочих бригад должен быть установлен график работ и предоставлено помещение для обогрева и приема пищи.

В случае остановки поезда на перегоне из-за снежных заносов и невозможности выехать на свободный от снега участок пути, машинист должен затребовать помощь и действовать в соответствии с требованиями пунктов 16.43-16.49 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации.

Очистку пути, на котором находится состав, при образовании глубоких заносов следует производить по частям. По мере очистки пути от снега вагоны следует поочередно выводить на очищенное от снега место. Освобожденный от заноса состав по частям или полностью выводится на отдельный пункт для формирования и дальнейшего следования по назначению.

После уборки состава с занесенного участка пути необходимо немедленно закончить разделку стенок снежной траншеи с таким расчетом, чтобы обеспечивался габарит пути для беспрепятственного следования поездов и работы снегоочистителя.

Очистка путей от снега и уборка снега на станциях

Организация и технология очистки путей снегоочистителями и уборки снега на станциях снегоуборочными поездами

Начало работы снегоуборочных поездов и машин на закрепленных за ними станциях устанавливается телеграммой (телефонограммой) начальника, заместителя начальника или ответственного дежурного дистанции пути, которая адресуется дежурному по направлению ЕДЦУ железной дороги.

Дежурный по направлению ЕДЦУ железной дороги, получив телеграмму (телефонограмму) о начале работы снегоуборочных поездов, осуществляет контроль за их работой через поездных диспетчеров.

Рабочая скорость снегоуборочного поезда - в зависимости от количества снега - от 5 до 10 км/ч. Работой по уборке снега снегоуборочными поездами руководит работник по должности не ниже бригадира пути. При особо сильных снегопадах возможно комплексное использование снегоуборочных поездов, снегоочистителей и стругов.

По окончании работ по уборке снега на крупных станциях снегоуборочные поезда, в соответствии с оперативным планом, направляются для уборки снега на промежуточные станции.

Снегоуборочные поезда должны быть оборудованы радиосвязью с дежурным по станции или маневровым диспетчером, а также с машинистом локомотива. Между машинистами снегоуборочного поезда и локомотива радиосвязь должна быть постоянной.

Между машинистом головной машины и помощником машиниста концевого полувагона должна быть установлена аппаратура радио- или телефонной связи и поддерживаться по ней постоянная связь.

На участках, не оборудованных поездной радиосвязью, снегоуборочные поезда должны быть обеспечены другими средствами связи.

Руководитель работ должен быть обеспечен носимой радиостанцией с запасным блоком питания для связи с дежурным по станции.

Для руководства работой снегоочистителей, стругов и снегоуборочных поездов должны быть выделены руководители работ от дистанции пути, диспетчерский персонал от станции и работники хозяйства СЦБ:

руководители работ от дистанции пути осуществляют техническое руководство снегоуборкой;

диспетчерский персонал и дежурный персонал станции обеспечивают передвижение снегоуборочной техники на станции;

работники дистанции СЦБ обеспечивают своевременное предупреждение руководителя работ о наличии напольных устройств СЦБ.

Руководитель при работе со снегоочистителями, стругами и снегоуборочными поездами обязан:

следить за тем, чтобы обслуживаемый им участок парковых или станционных путей был освобожден от посторонних предметов;

руководить работами по очистке путей и уборке снега;

заранее ознакомить машиниста локомотива, а также руководителя бригады снегоочистителя, машиниста струга и машиниста снегоуборочного поезда с технологическим планом и графиком очистки путей;

по окончании работ лично убедиться в приведении машины в транспортное положение.

На крупных станциях распоряжением начальника станции выделяется один из его заместителей или свободный от дежурства диспетчер для руководства работами по уборке снега и обеспечения беспрепятственного продвижения снегоочистителей, снегоуборочных и снеговых поездов, своевременного освобождения путей в соответствии с оперативным планом по снегоборьбе.

В период снегопадов и метелей, когда создаются затруднения в работе крупных станций, работой снегоуборочных поездов непосредственно руководят: от станции - начальник станции или его заместитель, от дистанции пути - начальник дистанции пути, его заместитель или старший дорожный мастер (начальник участка).

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

При этом снегоуборочный поезд должен быть направлен головой в сторону сортировочного парка, а его локомотив - в сторону парка приема.

После разрешения дежурного по горке, по команде руководителя работ снегоуборочный поезд подается с горки на очищаемый путь с очисткой горловины (кроме зоны остряков стрелочных переводов) по маршруту

следования. При подходе к острьякам стрелок и другим препятствиям питатель поднимается.

После проследования стрелочных переводов включаются боковые щетки для забора снега с междупутья вовнутрь колеи.

При подходе к находящимся на пути вагонам питатель выключается, руководство движением снегоуборочного поезда передается ответственному работнику станции, по команде которого локомотив со снегоуборочным поездом осаживает после прицепки вагоны, пока голова снегоуборочного поезда не пройдет 150 - 200 м за башмакосбрасыватель.

Ответственным работником станции осуществляется закрепление и отцепка осаженных вагонов. Руководство движением снегоуборочного поезда передается руководителю работ.

Снегоуборочный поезд локомотивом вперед с включенными рабочими органами движется в сторону горки до предельного столбика. По разрешению дежурного по горке снегоуборочный поезд продолжает двигаться за разделительную стрелку, убирая снежные валы, образовавшиеся в местах подъема питателя при проходе поезда головной машиной вперед.

По готовности маршрута на следующий путь цикл повторяется.

По окончании уборки снега с горочной горловины производится заезд снегоуборочного поезда со стороны горловины парка формирования локомотивом в сторону горки.

Если на пути имеются отдельно стоящие вагоны, по указанию маневрового диспетчера или дежурного по горке они прицепляются ответственным работником станции к локомотиву и осаживаются в сторону горки до тех пор, пока головная машина не встанет на начало очистки пути. Затем снегоуборочный поезд в рабочем состоянии движется в сторону горловины парка формирования и осуществляет очистку пути от снега. Руководитель работ и ответственный работник станции все свои действия согласовывают между собой. Руководит движением ответственный работник станции.

Вагоны подтягиваются к предельному столбику этой горловины, закрепляются и отцепляются ответственным работником станции.

При большой группе вагонов на сортировочном пути в помощь локомотиву снегоуборочного поезда выделяется горочный локомотив.

После отцепки вагонов руководство передается руководителю работ. После разрешения дежурного по станции снегоуборочный поезд продолжает движение в сторону горловины парка формирования, с очисткой горловины (кроме зоны острьяков стрелочных переводов) по маршруту следования. По готовности маршрута на следующий путь снегоуборочный поезд двигается в сторону очищаемого пути с включенным питателем, убирая снежные валы, образовавшиеся в местах подъема питателя при проходе поезда головной машиной вперед. При подходе к находящимся на пути вагонам питатель выключается, руководство движением снегоуборочного поезда передается ответственному работнику станции. Цикл повторяется.

После очистки одного или нескольких путей парка до полной загрузки поезда снегом поезд отправляется под выгрузку, а затем возвращается к фронту уборки снега. Цикл повторяется до полной уборки снега с путей парка.

При работе снегоуборочного поезда локомотивом вперед руководитель работ должен идти вслед за машиной или по междупутью, располагаясь таким образом, чтобы он мог заблаговременно видеть препятствия для работы питателя и был виден машинисту снегоуборочного поезда.

При работе в сортировочном парке двух снегоуборочных поездов запрещается одновременная их работа на одном пути, а при работе с боковыми крыльями – на соседних.

Запрещается работа снегоуборочного поезда со стороны горловины парка формирования на путях, на которые осуществляется роспуск вагонов.

Эту работу можно выполнять двумя снегоуборочными поездами.

Первый снегоуборочный поезд должен быть направлен головой в сторону горки, а его локомотив - в сторону парка приема.

После разрешения дежурного по горке, по команде руководителя работ снегоуборочный поезд подается с горки на очищаемый путь.

На машинах старой конструкции после проследования стрелочных переводов включаются боковые щетки для забора снега с междупутья вовнутрь колеи.

Локомотив со снегоуборочным поездом по сигналу ответственного работника станции, согласованного с руководителем работ, осаживает после прицепки находящиеся на пути вагоны, пока голова снегоуборочного поезда не пройдет 150 - 200 м за башмакосбрасыватель.

Ответственным работником станции осуществляется отцепка и закрепление осаженных вагонов.

Машина в рабочем состоянии с включенными рабочими органами движется в сторону горки до предельного столбика.

По разрешению дежурного по горке снегоуборочный поезд продолжает двигаться за разделительную стрелку и переезжает на следующий путь, цикл повторяется.

Второй снегоуборочный поезд, по окончании уборки снега с участков тормозных позиций, приступает к работе за пределами тормозных позиций.

Заезд второго снегоуборочного поезда производится со стороны горловины парка формирования локомотивом в сторону горки.

Если на пути имеются отдельно стоящие вагоны, по указанию маневрового диспетчера или дежурного по горке они прицепляются ответственным работником станции к локомотиву и осаживаются на горку до тех пор, пока головная машина не встанет на начало очистки пути в сторону парка. Затем снегоуборочный поезд в рабочем состоянии движется в сторону горловины парка формирования и осуществляет очистку пути от снега.

Вагоны подтягиваются к предельному столбику этой горловины, отцепляются и закрепляются ответственным работником станции.

При большой группе вагонов на сортировочном пути в помощь локомотиву снегоуборочного поезда выделяется горочный локомотив.

После очистки одного или нескольких путей парка до полной загрузки поезда снегом поезд отправляется под выгрузку, а затем возвращается к фронту уборки снега. Цикл повторяется до полной уборки снега с путей парка.

Для уборки снега с путей парка приема снегоуборочный поезд, сформированный по схеме: локомотив, концевой полувагон, промежуточные полувагоны, головная машина, а вслед за ним и горочный локомотив по команде дежурного по парку передвигаются по свободному пути в противоположную от горки горловину.

Горочный локомотив, возвращаясь, заезжает под состав, подлежащий роспуску, и убирает его на путь надвига, а снегоуборочный поезд, производит уборку снега с освобожденного пути. По окончании очистки пути снегоуборочный поезд по этому же пути возвращается обратно и заезжает на следующий путь, с которого горочный локомотив в том же порядке убирает состав

В парке отправления уборка пути от снега выполняется снегоуборочным поездом вслед уходящему на участок сформированному составу. По отправлении этого состава дежурный по станции (парку) разрешает заезд снегоуборочного поезда на освободившийся путь для уборки его от снега.

Очистка пути от снега на станции перевалкой снега стругом в сторону крайнего пути и далее под откос.

Перевалка снега стругом под откос производится в обе стороны от середины парка.

Если нет возможности сбрасывать снег под откос, то его следует собирать в валы на выделенных путях и междупутьях с немедленной уборкой снегоуборочным поездом для того, чтобы при возобновлении метели образовавшиеся валы не способствовали задержанию снега.

При этом образовавшиеся валы снега на междупутьях путей осмотра и ремонта вагонов в поездах подлежат уборке первую очередь.

Для перевалки снега стругом требуется последовательно освободить на 20-30 минут, с закрытием для движения поездов, два соседних пути (первый путь занимается стругом, а второй перекрывается его крылом).

После каждого рабочего прохода крыло, и нож струга приводятся в транспортное положение для переезда на следующий путь.

При очистке пути стругом, при помощи опущенной носовой части и одного раскрытого крыла, очищаются сразу один путь и междупутье с перевалкой снега на второе междупутье. После этого струг переходит на второй путь и таким же образом очищает снег со второго пути и междупутья, переваливая его через третий путь на третье междупутье и так далее.

В парках приема и отправления поездов во время производства снегоуборочных работ пути должны занимать поездами и составами в соответствии с технологическим процессом механизированной очистки и уборки снега с путей станции с таким расчетом, чтобы была возможность организовать работу снегоочистителей и снегоуборочных поездов без дополнительных маневров по перестановке составов.

Организация и технология очистки путей на станциях снегоуборочным поездом ПСС-1.

Работа снегоуборочного поезда может производиться круглосуточно (за исключением перерывов предусмотренных на техническое обслуживание ПСС-1).

Очистку парков внеклассной станции производит один снегоуборочный поезд ПСС-1.

Поезд ПСС-1 составлен из головного полувагона, двух промежуточных полувагонов, полувагона промежуточного с конвейером поворотным и секции тягово-энергетической ТЭС с выбросным (разгрузочным) ротором

Технические характеристики рабочих операций поезда ПСС-1:

транспортная скорость по станции – 25 км/ч;

рабочая скорость 4 км/ч (при льдоскалывании 1,5 км/ч).

График работы снегоуборочного поезда ПСС-1 должен быть увязан с графиком движения поездов, маневровой работой и предусматривать:

время движения снегоуборочного поезда по путям станции, как в рабочем положении, так и в транспортном положении, при следовании к месту выгрузки;

последовательность работы по паркам станции и продолжительность нахождения на каждом из них, место и порядок смены бригад, место и продолжительность экипировки снегоуборочного поезда ПСС-1.

Количество машинистов в экипаже машины ПСС-1 - 3 человека.

Снегоуборочный поезд ПСС-1 работает:

головной машиной вперёд:

а) очистка трёх крайних путей парков станции щётчным питателем и боковыми крыльями с одновременным выбросом снеговой массы ротором под откос;

б) очистка крестовины щётчным питателем и боковыми крыльями, обдув рамных рельсов стрелочных переводов вентиляторной установкой;

в) очистка путей парков станции щётчным питателем и боковыми крыльями;

г) скалывание льда активным ледоскалывателем в местах экипировки вагонов на участках станционных путей.

вперёд секцией тягово-энергетической ТЭС:

а) очистка трёх крайних путей парков станции боковыми щётками и щётчным питателем с одновременным выбросом снеговой массы под откос;

б) очистка путей парков станции щётчным питателем и боковыми щётками;

г) уборка сколотого льда боковыми щётками и щётчным питателем.

Организация и технология очистки путей на перегонах и станциях пневмоочистительной машиной ПОМ.

Очистку путей от снега с помощью машины ПОМ целесообразно проводить круглосуточно.

Выполнение работ по очистке пути и междупутий на станциях и перегонах должно производиться как в интервалах между движением поездов без нарушения графиков их поездной и маневровой работы, так и в технологические «окна».

Работа машины ПОМ на закрепленных за ней станциях и перегонах должна начинаться после начала снегопада.

Машина ПОМ обслуживается 1 машинистом.

Работой по уборке снега на участковых станциях или перегоне руководит работник по должности не ниже дорожного мастера.

Рабочие характеристики машины ПОМ:

транспортная скорость	- 70 км/ч
рабочая скорость при высоте снега 20 см на перегоне	- 40 км/ч
рабочая скорость при высоте снега 30 см на перегоне	- 30 км/ч
рабочая скорость при высоте снега 20 см на станции	- 10 км/ч
рабочая скорость при высоте снега 30 см на станции	- 5 км/ч
рабочая скорость при очистке от плотного снега высотой до 20 см на горловинах станции	-2,5 км/ч
«плечо» обслуживания машины ПОМ	- 100 км

Работы подготовительного характера выполняются на месте стоянки машины ПОМ и включают в себя опробование вентиляторов, подачу рабочего напряжения, соединение питающей пневмомагистрали с локомотивом, открытие и закрытие механизмов ПОМ.

С помощью машины ПОМ от снега могут очищаться:

горловины станций (стрелочные переводы, пути и междупутья на горловинах, включая зоны расположенных на них препятствий – маневровых светофоров, электропневматических клапанов для очистки от снега стрелок, коробок приводов и др.). Очистка осуществляется методом последовательной перевалки снега с одного пути на другой в полевую сторону за его обочину;

парки станций (парковые пути и междупутья), включая зоны препятствий. Очистка осуществляется методом последовательной перевалки снега с одного пути на другой от оси станции в полевую сторону пути за его обочину, при условии свободности от подвижного состава путей, в сторону которых сдувается снег;

на перегонах пути, междупутья и обочины (заносимые места 1-3 категории).

Очистка пути и междупутий на перегоне и промежуточной станции осуществляется сплоткой из двух машин ПОМ с электровозом в голове, в горловинах участковой станции очистка производится сплоткой из двух машин

ПОМ и установленными между ними двумя локомотивами, при этом работать должен ПОМ, находящийся позади локомотива по ходу движения.

При работе ПОМ на горловинах станций стрелки, участвующие в маршруте его движения, должны дополнительно прочищаться ручными пневмошлангами, для чего должны быть задействованы две группы чистильщиков (по 2 монтера пути).

Путь, междупутья и стрелочные переводы должны быть очищены до балласта, при условии работы ПОМ с началом снегоотложения.

Место базирования машины ПОМ – тупик на участковой станции.

Работа по очистке снега машиной ПОМ начинается с участковой станции. Работа производится сплоткой из двух машин ПОМ и установленными между ними двумя локомотивами без нарушения поездной и маневровой работы станции, при этом работу осуществляет ПОМ, находящийся позади локомотива по ходу движения.

После согласования плана работ с дежурным по станции и производства руководителем работ записи в журнале ДУ-46 сплотка из 2 машин ПОМ приступает к очистке нечетной горловины станции. Очистку начинают с середины горловины, от которой последовательно продвигаются к крайним путям. Очистка осуществляется методом последовательной перевалки снега с одного пути на другой в полевую сторону.

По завершении работ по очистке от снега нечетной горловины сплотка из двух машин ПОМ переезжает на четную горловину и производит работы аналогичным способом.

Работы по очистке пути на перегоне и промежуточной станции производится в интервалах между движением поездов или в технологические «окна» по согласованию с поездным диспетчером.

Работы на перегоне и промежуточной станции осуществляет сплотка из двух машин ПОМ с электровозом в голове состава. При очистке 1 главного пути на перегоне, ПОМ приступает к очистке 1 главного пути промежуточной станции и далее 3 и 4 станционных путей.

По завершении очистки станционных путей и маневровой работы по перестановке электровоза, сплотка из 2 машин ПОМ переезжает на 2 главный путь и производит очистку его в пределах станции с последующим выездом на перегон.

На станционных путях, междупутьях и горловинах запрещается производить работу ПОМ без разрешения дежурного по станции и без предварительной записи в журнале ДУ-46.

При очистке горловин руководитель должен следить за качеством очистки пути ПОМ и корректировать скорость его передвижения.

При приближении машины ПОМ к перронам, пассажирским платформам, жилым строениям, подвижному составу и автотранспорту, находящемуся в непосредственной близости от пути, руководитель работ обязан давать своевременную команду на приостановку работы ПОМ.

При работе ПОМ на станциях и на горловинах путевые коробки и крышки электропневматических клапанов должны быть закрыты на замок или укреплены другим способом.

При работе ПОМ вблизи переездов автотранспорт с них должен быть удален.

Во время производства работ по очистке перегона от снега руководитель работ должен своевременно прекращать работу ПОМ при приближении встречного поезда с целью исключения ухудшения его видимости.

Организация и технология очистки путей и уборки снега и льда на станциях с применением ручного труда

Снеговые поезда для вывозки снега за пределы станции формируются из десяти - пятнадцати платформ с вагоном для обогрева рабочих.

Формирование снеговых поездов производится по заявке начальника дистанции пути начальником станции по приказу начальника отделения железной дороги.

Погрузкой снега на снеговые поезда и выгрузкой снега руководит дорожный мастер или бригадир пути.

В местах, где вывозка снега поездами невозможна (например, на коротких путях не удастся разместить десять-пятнадцать платформ снегового поезда) и имеются площадки между путями, начальником станции может применяться вывозка снега автотракторной техникой на пневмоходу.

При ручной очистке пути снег внутри колеи должен очищаться не менее чем на 50мм ниже уровня верха головки рельса, а снаружи колеи - в уровень с верхом головки рельса.

На подгорочных путях в районах торможения вагонов башмаками очистка пути от снега производится с обеих сторон рельса ниже уровня верха головки рельса на 50 мм.

Очистка от снега и льда стрелочных переводов

В предзимний период для эффективного функционирования стационарных устройств очистки стрелок от снега следует вырезать балласт в шпальных ящиках, чтобы просвет между подошвой рамного рельса и балласта составлял не менее 10 см.

Очистка стрелочных переводов от снега и льда производится стационарными устройствами электрообогрева и пневмоочистки, шланговой пневмоочисткой и вручную с помощью инструментов.

Стационарная автоматическая пневмоочистка стрелок должна быть дополнена шланговой для более тщательной очистки всего стрелочного перевода. Шланг должен быть снабжен металлическим наконечником с приваренным к нему пневмосоплом Лавалья с проходным сечением не более 8 мм.

При очистке стрелочных переводов от снега, в первую очередь очищают пространство между рамными рельсами и остриями стрелок, тяги электроприводов, подвижные сердечники крестовин, контррельсовые и крестовинные желоба.

При выполнении работ по уборке снега и сколке льда на стрелочных переводах необходимо соблюдать меры предосторожности, исключающие возможность перекрытия сигналов.

Очистка стрелочных переводов от снега стационарными устройствами пневмоочистки

Очистка от снега централизованных стрелочных переводов, оборудованных стационарными автоматическими устройствами пневмоочистки стрелок, производится с начала снегопада.

Дежурный по станции должен дать распоряжение в компрессорную для включения компрессоров и нажать кнопку "Пуск" циклической или блочной системы управления пневмоочистки стрелок.

Циклическая система управления устройствами пневмоочистки стрелок на станции осуществляет последовательную подачу сжатого воздуха от компрессорной по трубопроводам через электропневматические клапаны (ЭПК) и пневмоарматуру, смонтированную на стрелке.

Блочная система управления устройствами пневмоочистки стрелок на станции обеспечивает три режима очистки:

циклический - для всех стрелок, как при шаговом управлении;

групповой - для наиболее деятельных стрелок, выделенных в отдельные технологические группы;

индивидуальный - для любой стрелки перед ее переводом или в других случаях.

Пневмоарматура, смонтированная на стрелке, направляет сжатый воздух в пространство между острым и рамным рельсом с помощью отводов, в конце которых должны быть сформированы или вварены пневмосопла Лавалья, с диаметром отверстия сопла 6 мм. Ближайшее сопло к острию пера должно иметь диаметр отверстия сопла 8 мм.

Для эффективного действия системы пневмоочистки стрелок давление перед электропневматическим клапаном (далее ЭПК) на стрелке должно быть не менее 0,35 - 0,4 МПа.

Работа по ручной обдувке стрелок выполняется двумя монтерами пути, один из которых (старший группы) имеет квалификацию не ниже четвертого разряда. Обязанности между монтерами пути распределяются следующим образом:

старший группы следит за проходом поездов, закрывает и открывает разобшительный кран воздухоразборной колонки, расправляет и переносит шланг;

второй монтер пути соединяет головку шланга с воздухоразборной колонкой и с наконечником в руках производит пневмообдувку стрелочного перевода.

При этом - в начале продувают пространство между отжатым острым и рамным рельсом с тщательной очисткой подушек, упорных болтов, боковых граней острого и рамного рельса в местах их прилегания, затем - пространство

между прижатым острым и рамным рельсом. Струю воздуха при очистке следует направлять от корня остряка к острию. Очистка стрелки завершается продувкой межшпального ящика, в котором проходят переводные тяги;

после очистки стрелки прочищаются желоба крестовины и контррельсов. Если смерзшийся снег или лед не выдувается струей воздуха, следует выполнить очистку скребком наконечника.

Во избежание попадания снега в приборы СЦБ струю воздуха следует направлять от электроприводов, путевых коробок и других напольных устройств СЦБ.

Особую осторожность следует соблюдать при очистке изолирующих стыков, мест установки джемперов и соединителей, не допуская их разъединения, порчи или закорачивания наконечником.

Электрообогрев стрелок

Электрообогрев стрелок должен быть задействован в течение всего периода снегопада или метели. Включение электрообогрева, как правило, производит дежурный по станции с началом снегопада, а выключение через один час после его окончания, чем обеспечивается испарение влаги с обогреваемых поверхностей стрелки.

Поверхность стрелочных подушек должна быть постоянно смазана керосином с добавлением 20-30 % отработанного масла.

При производстве работ по очистке стрелок, в том числе с использованием снегоуборочной техники, следует соблюдать особую осторожность, не допуская повреждения трубчатых электронагревателей, расположенных на подошве рамного рельса, подводящего кабеля и других устройств электрообогрева. Персонал, занятый на этих работах, должен быть специально об этом проинструктирован руководителем работ.

Порядок ограждения производства работ по очистке снега на станции.

Перед началом работ руководитель работ обязан сделать запись в журнале ДУ-46 или сообщить дежурной по станции телефонограммой о характере работ, времени начала работ, указать конкретные места работы.

При ручной шланговой обдувке стрелочных переводов, которая должна производиться не менее чем в два лица, один из монтеров пути является сигналистом и должен находиться в непосредственной близости у концевого раздаточного крана воздухоразводящей системы для экстренного перекрытия подачи воздуха.

Бригада чистильщиков стрелочных переводов должна иметь также переносной ручной деревянный вкладыш с красным щитом, который при очистке стрелочного перевода устанавливается между острым и рамным рельсом, как дополнительная мера безопасности.

Монтер пути, являющийся сигналистом, должен иметь при себе радиостанцию для связи с дежурным по станции и обеспечивать оповещение

работающих о приближении поездов и маневровой работе по маршрутам стрелочных переводов.

ПРИЛОЖЕНИЕ №7
к Инструкции

МАШИНЫ ДЛЯ ОЧИСТКИ ПУТИ ОТ СНЕГА НА ПЕРЕГОНАХ И СТАНЦИЯХ

Снегоочистители двухпутные плужные СДП, СДП-М, СДП-М2.

Снегоочистители представляют собой прицепные машины вагонного типа, оборудованные отвальными снегоочистительными устройствами в форме плуга. Перемещаются снегоочистители локомотивом, который одновременно обеспечивает сжатым воздухом пневматическую систему управления рабочими органами и тормозную систему машины.

Снегоочистители СДП, СДП-М, СДП-М2 очищают заносы глубиной до 1,0 м при рабочей скорости до 70 км/ч. Ширина захвата составляет 3,18 м при закрытых крыльях и 4,95 м при открытых.

Обслуживающий персонал снегоочистителей следующий:

машинист снегоуборочной и уборочной путевой машины пятого разряда - один человек, помощник машиниста снегоуборочной и уборочной путевой машины четвертого разряда - один человек.

Для работы со снегоочистителями должны выделяться локомотивы, оборудованные на обоих буферных брусках выводами концевых рукавов тормозной и питательной магистралей. Общая производительность компрессоров локомотива должна быть не менее 4,0 м³/мин.

На сильно заносимых участках работа может производиться «челноком» только снегоочистителями, оборудованными автоматическим тормозом. В этом случае формируется сплотка из двух снегоочистителей и установленного между ними локомотива.

При работе плужных снегоочистителей на электрифицированных участках напряжение с контактного провода не снимается.

Снегоочистители при пересылке следует размещать перед последним хвостовым вагоном грузового поезда. Перед транспортированием снегоочистители должны быть приведены в транспортное положение в соответствии с Техническим описанием и Инструкцией по эксплуатации снегоочистителя.

При пересылке снегоочиститель должен сопровождаться машинистом и помощником машиниста.

Основные технические характеристики плужных снегоочистителей приведены в таблице 7.1.

Таблица 7.1.

Технические характеристики плужных снегоочистителей

Показатель	Двухпутные
	СДП (СДП-М, СДП-М2)
1	2
Глубина очищаемого слоя снега, м	До 1,0
Ширина захвата, м:	
При раскрытых крыльях	4,95
При закрытых крыльях	3,18
Заглубление ножа ниже уровня головки рельса, м	0,05
Рабочая скорость, км/ч:	
оборудованных автоматическим тормозом	70
не оборудованных автоматическим тормозом	60
Конструкционная скорость, км/ч	80
То же по стрелочным переводам:	
по прямому пути	80
по боковому пути	40
Минимальный радиус проходимых кривых, м:	
круговая кривая с прямой вставкой	120
S-образная кривая	170
Управление рабочими органами	Пневматическое
База снегоочистителя, м	9,0
Габаритные размеры, м:	
длина по осям автосцепок (в транспортном положении)	17,9
ширина	3,2
высота	5,0
Габарит снегоочистителя в транспортном положении (по ГОСТ 9238 - 83)	1-Т
Масса, т.	
Масса снегоочистителей СДП, СДП-М до N2205	75
Масса снегоочистителей СДП-М с N 2206	84

**Снегоочиститель однопутный плужный самоходный ТГМ-40С
(на базе маневрового тепловоза ТГМ-40)**

Снегоочиститель ТГМ-40С создан на базе маневрового тепловоза ТГМ-40 и предназначен для очистки железнодорожного пути от снега.

Снегоочистительное устройство состоит из главной рамы с отвалами плужного типа, передних и задних ножей, открывающихся боковых крыльев, шарнирно соединенных с главной рамой. Крылья служат для увеличения ширины очищаемой полосы. В рабочем положении их раскрывают, и они являются продолжением отвалов. Опускание ножей в рабочее и подъем ножей в транспортное положение осуществляется с помощью пневмоцилиндров через систему рычагов. Обслуживающий персонал снегоочистителя - штатная бригада тепловоза ТГМ-40. Условия транспортирования - согласно эксплуатационной документации ТГМ-40.

Основные технические характеристики снегоочистителя ТГМ-40С приведены в таблице 7.2.

Таблица 7.2.

Технические характеристики снегоочистителя ТГМ-40С

Показатель	
Глубина очищаемого слоя снега, м	1,0
Ширина захвата, м:	
при раскрытых крыльях	5,0
при закрытых крыльях	3,25
Заглубление ножа ниже уровня головки рельса, м	0,05
Рабочая скорость снегоочистителей, км/ч	40
Конструкционная скорость, км/ч	40
Минимальный радиус проходимых кривых, м:	
с поднятыми ножами	60
с опущенными ножами	150
Габаритные размеры, м:	
длина по осям автосцепок	11,2
ширина	3,25
высота	3,96
Габарит снегоочистителя в транспортном положении (по ГОСТ 9238-83)	1-Г
Масса, т	48

Струги-снегоочистители СС-1, СС-1М, СС-3

Струги-снегоочистители используются для очистки от снега путей на станциях и перегонах, отвалки снега в местах его выгрузки, очистки кюветов от снега и удаления снега из выемки. Благодаря наличию снегоочистительных устройств с шарнирным соединением крыльев и переднего щита стругом-снегоочистителем можно произвести очистку снега на однопутных участках как однопутным снегоочистителем, а на двухпутных участках как двухпутным снегоочистителем. При установке крыльев в виде скрепера можно использовать струг-снегоочиститель для удаления снега из выемок.

Тяговой единицей струга-снегоочистителя является локомотив, который одновременно снабжает сжатым воздухом пневматическую систему управления струга.

Обслуживающий персонал струга-снегоочистителя следующий:

машинист путевого струга пятого разряда - один человек, помощник машиниста путевого струга четвертого разряда - один человек.

Струги-снегоочистители при пересылке размещают в любой части грузового поезда. Перед транспортированием струги-снегоочистители должны быть приведены в транспортное положение в соответствии с Техническим описанием и Инструкцией по эксплуатации. Основные технические характеристики стругов-снегоочистителей приведены в таблице 7.3.

Таблица 7.3.

Техническая характеристика стругов-снегоочистителей

Параметры	СС-1	СС-1М	СС-3
Рабочая скорость, км/ч	до 40	до 60	до 80
Транспортная скорость, км/ч	80	80	80
Скорость по стрелочным переводам:			
по прямому пути	80	80	80
Боковому	35	35	35
Толщина очищаемого слоя снега, м	до 1,5	до 2,0	До 1,5
Ширина захвата с раскрытыми боковыми крыльями снегоочистительного устройства, м	5,2	5,2	6,0
То же с закрытыми боковыми крыльями	3,2	3,2	
Наибольший вылет крыла от оси пути, м	7,5	7,755	7,755
Угол раскрытия крыла, град	от 30 до 45	от 30 до 45	от 30 до 45
Предельное положение оси кюветной части (от оси пути), м	от 3,6 до 4,2	от 3,7 до 4,6	от 3,6 до 4,6
Предельное положение нижней точки кюветной части крыла (от головки рельса), м	1,92	1,8	1,8
Уровень планировки крыльями от головки рельса, мм:			
вниз	1000	1200	1200
вверх	200	200	200
Опускание ножей носовой части (от головки рельса), мм	50	50	50
Подъем ножей носовой части (от головки рельса), мм	225	225	225
Управление рабочими органами	пневматическое		
База машины, м	15,3	16,5	17
Габаритные размеры, м:			
длина	22,67	24,7	25,49
ширина	3,2	3,045	3,045
высота	5,0	4,875	4,917
Габарит машины в транспортном положении (ГОСТ 9238-83)	1-Т	1-Т	1-Т
Масса струга, т	92	100	102

Электрические роторные снегоочистители ЭСО-3, ЭСО-Щ, ФРЭС-2

Электрические роторные снегоочистители предназначены для расчистки железнодорожных путей на перегонах от глубоких снежных заносов с отбрасыванием снега в правую или левую сторону от оси пути на расстояние до 50 м.

Главными рабочими органами роторных снегоочистителей являются роторы-питатели и выбросные роторы. Для увеличения ширины захвата снегоочистители оборудованы боковыми крыльями.

Тяговой и энергетической единицей роторных снегоочистителей является тепловоз с переоборудованной электрической схемой. Эта схема позволяет, кроме «поездного» режима, иметь «снеговой» - рабочий режим движения.

Трехроторный снегоочиститель ЭСО-3 оборудован двумя роторами-питателями и выбросным ротором. Этим снегоочистителем расчищаются снежные заносы глубиной до 4,5 м при плотности снега до 0,5 т/куб.м. Минимальная ширина очищаемого слоя составляет 3,425 м, максимальная поверху - 6,0 м и понизу - 5,0 м. Максимальная дальность выброса снега до 50 м.

Фрезерный роторный электрический снегоочиститель ФРЭС-2, в отличие от ЭСО-3, имеет две объемные спиралевидные фрезы вместо прямых лопаток, что обеспечивает более эффективную работу рабочих органов. Основные технические характеристики ЭСО-3 и ФРЭС-2 отличаются незначительно.

Двухроторный снегоочиститель ЭСО-Щ имеет ротор-питатель и выбросной ротор. Снегоочиститель может расчищать железнодорожные пути от снежных заносов высотой до 3 м при плотности снега до 0,5 т/м. Минимальная ширина очищаемого слоя 3,42 м., максимальная поверху 6,0 м, понизу - 5,1м. Дальность отброса снега до 50м. При оборудовании ротора-питателя щетками снегоочиститель ЭСО-Щ можно использовать и для очистки станционных путей, стрелочных переводов и горловин станций.

Обслуживающий персонал электрических роторных снегоочистителей ФРЭС-2, ЭСО-3 и ЭСО-Щ следующий:

машинист - один человек, помощник машиниста - один человек.

Снегоочистители ФРЭС-2, ЭСО-3, ЭСО-Щ при пересылке ставить в поезд запрещается, их следует транспортировать отдельным локомотивом. Перед транспортированием снегоочистители должны быть приведены в транспортное положение в соответствии с Техническим описанием и Инструкцией по эксплуатации. Основные технические характеристики электрических роторных снегоочистителей приведены в таблице 7.4.

Таблица 7.4.

**Технические характеристики
электрических роторных снегоочистителей**

Показатель	ЭСО-3	ЭСО-Щ	ФРЭС-2
1	2	3	4
Производительность, куб.м/ч	7500	6000	7500
Скорость передвижения, км/ч:			
рабочая при максимальной высоте слоя снега	0,5	0,5	0,8-1,0
транспортная	60	60	100
то же, по прямому пути стрелочных переводов	25	60	60
то же по боковому пути	25	25	25
Максимальная высота очищаемого снега, м	4,5	3,0	4,5
Ширина полосы очищаемого снега, м:			
поверху	6,0	6,0	5,1
понизу	5,0	5,1	4,6
без крыльев	3,425	3,425	3,6
Максимальная дальность отброса снега, м	до 50	до 50	не менее 40
Плотность убираемого снега, т/куб.м	до 0,5	до 0,5	0,5
Минимальный радиус проходимых кривых, м: проход в сцепе (сопряжение прямой с круговой кривой без переходной кривой)	110	110	110
S-образная кривая без прямой вставки	180	180	160
проход одиночного снегоочистителя (круговая кривая)	80	80	80
проход через сортировочные горки	не допускает ся	не допускается	не допускается
База снегоочистителя, м	7,84	7,84	7,81
Габаритные размеры, м:			
длина	16,5	17,5	16,165
ширина	3,185	3,25	3,2 -
высота		5,28	5,25
Масса, т	5,28	90	80
	100		

Габарит снегоочистителя в транспортном положении (ГОСТ 9238-83)	1-Т	1-Т	1-Т
---	-----	-----	-----

Перечень неснижаемого технологического запаса для электрического роторного снегоочистителя:

два электродвигателя постоянного тока ПС-132-6К (220 кВт, 350 В, 1000 об/мин);

два электродвигателя ДПС 49/35 (220 кВт, 1000 об/мин, 700В).

МАШИНЫ ДЛЯ УБОРКИ СНЕГА НА СТАНЦИЯХ Несамостоятельные снегоуборочные поезда СМ-2, СМ-7Н

Снегоуборочные поезда СМ-2 (СМ-2А, СМ-2Б, СМ-2М) и СМ-7Н состоят из головной машины, одного или двух промежуточных и концевого полувагонов. Головная машина является уборочным агрегатом, а полувагоны, емкостями для погрузки в них убираемого снега. Концевой полувагон, кроме того, имеет разгрузочное устройство.

Несамостоятельный снегоуборочный поезд перемещается локомотивом. Для снабжения электроэнергией приводов рабочих органов на головной машине имеется дизель-электростанция.

В зимнее время снегоуборочный поезд применяют для очистки станционных путей и стрелочных переводов от слоя снега высотой до 0,8 м.

Ширина полосы, очищаемой от снега, при работе без крыльев составляет 2,45 м и при работе с крыльями - 5,1 м. Рабочая скорость машины зависит, как от местных условий (препятствий, негабаритных мест, ИССО и пр.), так и от толщины слоя и состояния снега (плотности, твердости) и составляет 5-10 км/ч.

Очистка станционных путей и стрелочных переводов осуществляется щеточным барабаном – питателем. При глубоком снеге машина, при необходимости, может очищать путь и междупутья подрезным ножом и боковыми крыльями за один-два прохода. При этом щеточный барабан-питатель поднимают в верхнее положение и включают в работу, когда необходимо подталкивать снег на погрузочный транспортер. При уборке снега щеточным барабаном-питателем очистка междупутий производится боковыми крыльями или боковыми щетками. Машины, у которых боковые щетки смонтированы на боковых крыльях (впереди машины), обеспечивают очистку междупутий за один проход машины. Если боковые щетки смонтированы в базе головной машины, очистка за один проход возможна лишь при обратном движении машины локомотивом вперед.

Снегоуборочные поезда всех модификаций могут также очищать путь от уплотненного снега и льда. Для этого необходимо два - три прохода снегоуборочного поезда по пути. При первом проходе производится сколка уплотненного снега или льда, при последующих - очистка междупутий и уборка материала щеточным барабаном-питателем.

После заполнения емкости полувагонов снегоуборочный поезд транспортируется на место разгрузки. Разгрузочные устройства концевого

полувагона позволяют выгружать материал в любую сторону от оси пути на стоянке или при движении снегоуборочного поезда.

Обслуживающий персонал снегоуборочного поезда следующий: машинист снегоуборочной и уборочной путевой машины шестого разряда - один человек, помощник машиниста снегоуборочной и уборочной путевой машины пятого разряда - два человека. Снегоуборочные поезда всех модификаций при пересылке следует ставить с прицепкой на заднюю автосцепку в хвост грузового поезда, который не подталкивается.

Перед транспортированием снегоуборочный поезд должен быть приведен в транспортное положение в соответствии с Техническим описанием и Инструкцией по эксплуатации.

Снегоуборочные поезда модификации СМ-2М при транспортировании разрешается прицеплять за переднюю и заднюю автосцепку.

Снегоуборочные поезда ранее выпущенных модификаций (СМ-2А, СМ-2Б) разрешается прицеплять только за заднюю автосцепку.

В каждом конкретном случае необходимо руководствоваться технической эксплуатационной документацией снегоуборочного поезда.

Основные технические характеристики несамходных снегоуборочных поездов приведены в таблице 7.5.

Таблица 7.5.

Технические характеристики головной машины и полувагонов
снегоуборочного поезда СМ-2

Показатель	Головная машина СМ-2 и модификации	Головная машина СМ-7Н	Полувагоны
Производительность расчетная максимальная заборного рабочего органа (при плотности снега 0,5 т/м), куб.м /ч	1200	1200	
Рабочая скорость, км/ч	до 10	до 10	до 10/до10
Транспортная скорость, км/ч	до 90	до 90	до 90
Максимальная высота слоя убираемого снега, м	0,8	0,8	-
Ширина полосы, очищаемой от снега, м:			
при работе без крыльев	2,45	2,425	
при работе с крыльями	5,1	5,3	
Вместимость кузова расчетная, куб.м	-	-	125/90
Габаритные размеры, м:			
длина по осям автосцепок	20,27	20,13	24,536
ширина (по раме)	3,109	3,3	3,08/3,08
высота	5,5	5,3	4,91/5,25
Габарит в транспортном положении (ГОСТ 9238 - 83)	1-Т	1-Т	1-Т
Масса машины, т	72	72	38/47
Грузоподъемность, т	-	-	44/28
Вместимость топливных баков, л:			
модификации СМ-2А,2Б	4200		
модификации СМ-2М	2200	2000x2	

Суточный расход топлива при 10 рейсах в сутки, ориентировочный, л	500	430	
---	-----	-----	--

Примечания:

а) В графе «Полувагоны» указаны в числителе для промежуточного полувагона, в знаменателе - для концевого.

б) При транспортировании снегоуборочного поезда и его составных частей скорости движения устанавливаются в каждом конкретном случае на основании технической эксплуатационной документации снегоуборочного поезда и Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ.

в) Подробные технические характеристики снегоуборочного поезда изложены в Техническом описании и инструкции по эксплуатации.

Таблица 7.6.

**Перечень неснижаемого технологического запаса
для снегоуборочной машины СМ-2, СМ-2А, СМ-2Б, СМ-2М, СМ-7Н, СМ-3, СМ-5, ПСС-1
(на 10 машин)**

Наименование показателей	Количество запасных частей, шт.
Дизель 1Д12В, ЯМЗ, ТМЗ	1
Электродвигатели переменного тока	
30 кВт, 750 об/мин	4
30 кВт, 1000 об/мин	2
30 кВт, 1500 об/мин	1
18,5 кВт, 750 об/мин	2
15 кВт, 750 об/мин	1
11 кВт, 750 об/мин	1
Редукторы цилиндрические	
Ц2У-250-10-12	1
Ц2У-250-4-21 (для машин СМ-2 и СМ-2А)	1
ЦТНД -315-63-12	3
Цепи	
двухрядная, шаг 25,4 мм	30 м
однорядная, шаг 50,8 мм	40 м
тяговая, шаг 130 мм	70 м
Лента конвейерная шириной 1200 мм	50 м
Пластина транспортера - накопителя полувагона ¹⁾	300 шт.
Канат металлический диаметром 19,5 мм ²⁾	5 км
Жидкости	
Антифриз (тосол)	1,3 т
Дизельное топливо	100 т
Авиамасло	3

Примечание: 1. Пластины транспортера - накопителя полувагона заказываются только для машин, оборудованных пластинчатыми транспортерами-накопителями.

2. Допускается вместо нового металлического каната иметь в запасе канат бывший в употреблении или 10 комплектов щеток, изготовленных из резинокорда.

Самоходный снегоборочный поезд и машина

Самоходные снегоборочные поезда СМ-3, ПСС-1 и одновагонная самоходная снегоборочная машина СМ-5 предназначены для тех же целей, что и несамоходные снегоборочные поезда.

СМ-3 состоит из головного полувагона, двух промежуточных полувагонов и концевого полувагона с приводной тяговой тележкой.

В концевом полувагоне размещена силовая установка мощностью 500 кВт. Управление передвижением снегоборочным поездом СМ-3 осуществляется из кабин в головном и хвостовом полувагоне.

СМ-5 представляет собой одновагонную самоходную снегоборочную машину с двумя кабинами управления, размещенными в голове и в хвосте.

Силовая установка имеет мощность 200 кВт. На СМ-5 разгрузка осуществляется посредством ротора с дальностью выброса до 35 м.

ПСС-1 состоит из головной машины, одного или двух промежуточных полувагонов, полувагона промежуточного с конвейером поворотным, тягово-энергетической секции.

Основные технические характеристики самоходных снегоборочных поездов и машин приведены в таблице 7.7.

Таблица 7.7.

Технические характеристики самоходных снегоборочных поездов и машин

Наименование показателя	СМ-3	СМ-5	ПСС-1
Производительность расчетная максимальная заборного органа (при плотности снега 0,4 т/куб.м) (куб. м/час)	1800	1200	1200
Рабочая скорость, км/ч	до 15	до 12	4,8
Транспортная скорость, км/ч: самоходом в составе поезда	55 100	40 100	70 90
Максимальная высота слоя убираемого снега, м	0,8	0,8	0,8
Ширина полосы, очищаемой от снега, м: при работе без крыльев при работе с крыльями	2,6 5,1	2,6 5,3	2,4 5,3
Вместимость кузова расчетная, куб.м	410	100	335 (460)

Габаритные размеры, м:			
длина по осям автосцепок	102,5	25,7	92,4 (117)
ширина	3,1	3,25	3,19
высота	5,25	5,27	5,144
Габарит в транспортном положении (ГОСТ 9238-83)	1-Г	1-Г	1-Г
Масса машины, т	236	70	285
Грузоподъемность, т	205	30	145
Вместимость топливного бака, л	4125	3300	
Суточный расход топлива, ориентировочный, л	600 (при 10 рейсах в сутки)	400 (при 30 рейсах в сутки)	

Примечание:

а) При транспортировании снегоуборочных машин скорости движения устанавливаются в каждом конкретном случае на основании технической эксплуатационной документации машин и Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ.

б) Подробные технические характеристики снегоуборочных машин изложены в Техническом описании и инструкции по эксплуатации.

Путевая землеборочная машина Балащенко

Путевая землеборочная машина Балащенко (далее –ЗУБ) используется в зимнее время для очистки станционных путей от снега и сколки льда, погрузки снега в специальные полувагоны или на открытый подвижной состав, стоящий на соседнем пути.

Землеборочная машина представляет собой специальную платформу (раму), на которой смонтированы следующие агрегаты и рабочие органы: дизель-генераторная установка, льдоскалывающее устройство, дисковые рыхлители, собирающее устройство, средний элеватор, боковые элеваторы с транспортерами питателями, средний транспортер и поворотный ленточный транспортер.

Скалывающее устройство предназначено для скалывания уплотненного снега и льда в середине пути для забора их ковшами среднего элеватора.

Дисковые рыхлители служат для рыхления уплотненного снега в междупутье с целью облегчения захвата его ковшами боковых элеваторов.

Собирающее устройство (два боковых крыла) производит сбор и перевалку убираемого снега или льда с междупутья в середину пути.

Средний элеватор предназначен для уборки с пути снега и льда, подаваемых к нему собирающим устройством, и погрузки их на средний транспортер. Боковые элеваторы и транспортеры-питатели служат для уборки снега и льда с междупутья или обочин пути и подачи их на средний транспортер.

Средний транспортер предназначен для приемки материала от среднего и боковых элеваторов и передачи их на поворотный ленточный транспортер. Поворотный ленточный транспортер служит для приема материала со среднего транспортера и погрузки его на подвижной состав. Основные технические

характеристики путевой землеуборочная машины Балашенко приведены в таблице 7.8.

Таблица 7.8.

Технические характеристики путевой
землеуборочная машины Балашенко (ЗУБ)

Наименование показателя	Величина показателя
Производительность машины на уборке снега расчетная, куб.м /ч	650
Рабочая скорость, км/ч	3-5
Транспортная скорость, км/ч	50
Ширина захвата одним крылом от оси пути, мм	2880
Габаритные размеры, м: длина по осям автосцепок ширина высота	25 3,1 5,1
Габарит в транспортном положении (ГОСТ 9238-83)	1-Г
Масса машины, т	70

Пневмоочистительная машина ПОМ-1

Машина пневмоочистительная ПОМ-1 предназначена для выполнения работ по очистке от снега железнодорожных путей и стрелочных переводов на станциях и перегонах. При движении в рабочем режиме машина следует за локомотивом и при помощи вентиляторов, снабженных воздуховодами с поворотными соплами производит очистку железнодорожных путей и стрелочных переводов от снега с отбрасыванием его в одну сторону от оси пути.

Машина представляет собой самоходную подвижную единицу. Экипажной частью машины является доработанная типовая платформа модели 13-4012, на которой установлены воздухопроводы, расположенные под

платформой, с вентиляторами и приводами вентиляторов. Приводы вентиляторов закрыты капотами. Под платформой расположен короб.

В транспортном и рабочем режимах машина находится в сцепе с локомотивом, от которого производится электропитание приводов вентиляторов и освещения, а также запитка тормозной системы.

Перед работой для обеспечения эффективной очистки необходимо установить поворотные сопла на определенные углы в зависимости от плотности снега. Для плотного и мокрого снега углы поворота сопел должны быть минимальными, т.е. приближены к вертикальному положению, для свежеснегавшего снега - к горизонтальному положению. Боковое сопло имеет возможность изменять угол воздушного потока от 25 до 45 градусов, центральные сопла - от 22 до 62 градусов.

Рекомендуемые скорости движения машины при плотном и мокром снеге – 15-20 км/ч, при свежеснегавшем снеге - до 40 км/ч.

Во время работы машину обслуживает один машинист. Включение и выключение вентиляторов осуществляется из кабины локомотива бригадой, обслуживающей локомотив.

Машинист ПОМ-1 должен находиться в задней кабине локомотива и следить за исправной работой машины по очистке железнодорожных путей от снега. При возникновении каких-либо нештатных ситуаций немедленно сообщать руководителю работ.

Управление приводами вентиляторов ведется из передней кабины локомотива бригадой обслуживающей локомотив. Руководитель работ подает сигналы машинистам о приведении в действие рабочих органов, а также о начале движения и остановке.

В случае выхода из строя одного из вентиляторов или электродвигателя, данный привод обесточивается и работа производится одним вентилятором. После окончания работы необходимо произвести ремонт вышедшего из строя оборудования.

Основные характеристики машины приведены в таблице

Таблица 7.9.

	Наименование показателей	Величина
1	Габарит, ГОСТ 9238-83	1-Г
2	Максимальная скорость транспортировки, км/ч	40
3	Вентиляторное устройство, тип	ВМ-18
4	Максимальная расчетная производительность вентиляторного устройства, тыс. м ³ /ч	100,0
5	Мощность привода вентиляторного устройства, кВт	400x2
6	Количество вентиляторных устройств, шт.	2
7	Максимальная рабочая скорость машины, км/ч	до 40
8	Масса, т,	61

**Вентилятор - снегоочиститель на базе четырехосной платформы
ВС-1 («Ветерок»)**

Вентилятор-снегоочиститель ВС-1 предназначен для выполнения работ по очистке от снега железнодорожных путей и стрелочных переводов на станциях и перегонах. При движении в рабочем режиме снегоочиститель следует за локомотивом и при помощи вентилятора, снабженного воздуховодом с соплами, производит очистку железнодорожных путей и стрелочных переводов от снега с отбрасыванием его в одну сторону от оси пути.

Вентилятор-снегоочиститель представляет собой несамоходную подвижную единицу. Экипажной частью машины является четырехосная платформа, на которой установлен вентилятор с электродвигателем, выпускной патрубком вентилятора направлен вниз и соединен с соплом, расположенным под платформой.

В транспортном и рабочем режимах вентилятор-снегоочиститель находится в сцепе с локомотивом, от которого производится электропитание привода вентилятора и запитка тормозной системы. Управление вентилятором осуществляется из кабины локомотива.

Таблица 7.10.

Наименование показателей	Вентилятор снегоочиститель ВС-1
1 Тип вентилятора	ВДН-18 или ВДН-17
2 Число оборотов вентилятора, об/мин	1000
3 Тип электродвигателя привода вентилятора	2ПН-315 или ЭДТ-200Б
4 Мощность, кВт	250
5 Рабочая скорость, км/ч не более	10-12

ПРИЛОЖЕНИЕ №8
к Инструкции

**СТАЦИОНАРНЫЕ УСТРОЙСТВА
ДЛЯ ОЧИСТКИ СТРЕЛОК ОТ СНЕГА**

Устройства пневматической очистки стрелочных переводов

Устройства пневматической очистки стрелочных переводов подразделяются на стационарные устройства пневмоочистки стрелок от снега и устройства ручной шланговой пневмообдувки.

Стационарные устройства пневматической очистки стрелок предназначены для текущей очистки от снега пространства между острием и рамным рельсом.

Шланговая пневмообдувка предназначена для очистки от снега всего стрелочного перевода, при этом снежные валы, образуемые у стрелочного перевода в результате работы пневмоустройств, периодически должны убираться снегоуборочными поездами или другими средствами.

В систему стационарной пневмоочистки стрелок входят компрессорная установка, воздухосборники, устройства маслоотделения и осушки воздуха, разводящий трубопровод, электропневматические клапаны, установленные около стрелок и подающие сжатый воздух на стрелку по команде устройств управления, а также стрелочная арматура с отводами и приваренными к ним соплами с диаметрами проходных сечений 6-8 мм и направленными в сторону острия пера острия.

Для управления циклом продувки стрелок используются различные устройства управления:

однопрограммное пневмоочистительное устройство с шаговой системой управления для крупных станций и узлов в районах слабой заносимости, обеспечивающее поочередную очистку стрелок от снега;

многопрограммное пневмоочистительное устройство с блочной системой управления для крупных станций и узлов с интенсивной поездной и маневровой работой.

При блочной системе управления возможны три режима работы: нормальный, облегченный и усиленный.

В устройство шланговой ручной пневмообдувки обдувки входят: воздухоразборные колонки, установленные у стрелок, гибкие шланги длиной 10-15 м с металлическими наконечниками и приваренными к ним соплам Лавалья с проходным сечением 8 мм.

Воздухоразборные колонки оборудованы разобшительными кранами с головками от тормозных рукавов вагонов. Такой же головкой оборудован второй конец гибкого шланга.

Устройство электрообогрева стрелок

Устройство электрообогрева стрелок состоит:

из трубчатых электронагревателей (ТЭНов), расположенных на подошве рамных рельсов от острия пера до корня остряка;

шкафов управления, включающих в себя автомат контроля изоляции (АКИ-2), обеспечивающий исключение влияния системы электрообогрева стрелок на рельсовые цепи; система энергопитания; пультов местного и дистанционного управления.

Электрические стрелочные обогреватели с дистанционным и местным управлением предназначены для текущей очистки от снега и льда стрелок, оборудованных электрической централизацией.

При монтаже и демонтаже трубчатых электронагревателей на стрелке механики-наладчики в соответствии с Техническими указаниями по обслуживанию устройств электрообогрева для очистки стрелочных переводов от снега должны перейти на местное управление, которое осуществляется с пульта местного управления, расположенного в шкафу управления группой стрелок.

Техническая характеристика системы электрообогрева стрелок типов Р50, Р65 марки 1/9,1/11 приведены в таблице 8.1.

Таблица 8.1.

Техническая характеристика системы электрообогрева стрелок от снега

Наименование показателей	Величина показателя
Рабочее напряжение, В	230
Погонная мощность ТЭНов, кВт/ пог. м.	0,5 - 0,7
Температура нагрева ТЭНов в контакте с подошвой рамного рельса, град.С	80-100
Длина ТЭНов, м.	3,0-4,0
Поперечное сечение ТЭНов, мм.	8x12
Установочная мощность электрообогрева на стрелку, кВт: для центра России для Севера и Сибири	6-8 8,5 -10,4

Ведомость

данных о заносимых местах и их ограждениях

на дистанции пути ж.д. в зиму 20 г.

Номер заносимых мест	Сторона заносимого места (по ходу километров)	Профиль пути	Протяжение заносимых мест			Категория заносимого места	Характеристика защиты					
			Начало, км, номер пикета	Конец, км; номер пикета	Длина, м		Конструкция	Основные размеры	Длина защиты		Общее количество щитов	Объем приносимого снега за зиму, куб.м/м
									1-й ряд с отводами	2-й ряд		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	Правая	Выемка 6,3 м тоже	156; 5+90	157; 4+30	840	1	К2	30м; 6м 60м; 2м	1100	840	-	250
	Левая		156; 5+90	157; 4+30	840	1	КМ	40м; 12м 25м; 12м; 25м; 12м;	1100	-	-	650
2	Правая	Выемка 5,4 м тоже	186; 8+60	187; 5+70	710	1	1пз	70м; 5м	1000	-	-	260
	Левая		186; 8+60	187; 5+70	710	1	1 пз	60м: 4м	788	-	-	200
3	Правая	" 2,4 тоже	189; 3+45	189; 6+50	305	1	2пз	70м; 5м; 80м; 4м	595	305	-	420
	Левая		189; 3+45	189; 6+50	305	1	1щ	30м; 2м	383	-	214	90

Примечания. а) В графе 3 указаны наименование профиля и его характеристика. Например, выемка 6,3 м; нулевое место; полунасыпь - полувыемка. Цифры обозначают максимальную высоту насыпи или глубину выемки.

б) В графе 7 приведены категории заносимого места по условиям поперечного профиля земляного полотна.

в) В графе 8 цифром указана конструкция лесонасаждения: К1 - однополосное, К2 - двухполосные, К3 - трехполосные и т.д.; КМ - четырех - и более полосные лесонасаждения; 1пз - один ряд постоянного забора; 2пз - два ряда постоянного забора; 1щ - один ряд щитовой линии.

г) В графе 9 даны основные размеры защиты. Например, для искусственной защиты: расстояние от оси пути до защиты (забора, щита), высота первого ряда защиты, расстояние между рядами защиты, высота второго ряда защиты и т.д.; для живой защиты: расстояние от оси пути до опушки первой полосы, ширина полосы, межполосный интервал, ширина второй полосы и т.д.

д) В графе 13 приведен объем приносимого ветром снега за зиму в кубических метрах на 1 м пути, подтверждаемый расчетом, основанным на метеорологических данных.



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

(ОАО «РЖД»)

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА -
филиал ОАО «РЖД»

П Л А Н - К А Р Т А

**ПОДГОТОВКИ ХОЗЯЙСТВ К РАБОТЕ
В ЗИМУ 2006-2007г.г.**

14	Замена кабелей СЦБ с пониженной изоляцией на новые	км								
15	Ремонт кабелей СЦБ	км								
16	Ремонт аппаратуры ДИСК, КТСМ	шт.								
17	Подготовка служебно-технических зданий	зд.								
18	Проверка и ремонт ДГА	шт.								
19	Подготовка и ремонт ССПС	шт.								
20	Укомплектованность эксплуатационного штата	чел.								
21	Укомплектованность штата массовых профессий	чел.								
22	Инструктаж работников, впервые работающих в зимних условиях	чел.								
23	Обеспечение зимней спецодеждой	%								

ХОЗЯЙСТВО ПУТИ

№	Наименование работ	Ед. изм	План	Выполнение					
				15.08	1.09	15.09	1.10	15.10	1.11

Оздоровление и усиление пути

1	усиленный капитальный ремонт	Км								
2	капитальный ремонт	Км								
3	усиленный средний ремонт	Км								
4	средний ремонт	Км								
5	усиленный подъемочный ремонт	Км								
6	шлифовка рельсов	Км								
7	смена рельсов новыми	Км								
8	смена рельсов старогодными	Км								
9	смена переводных брусьев	Компл								
10	смена стрелочных переводов блоками	Компл								

11	планово-предупредительная выправка пути с применением комплекса машин	Км								
12	смена стрелочных переводов старогодными	Компл								
13	смена крестовин	Шт								
14	смена ремкомплектов	Комп								
15	выправка пути	Км								
16	выправка стрелочных переводов	компл								
	Оздоровление и усиление путевого хозяйства на решающих станциях									
1	капитальный ремонт	Км								
2	средний ремонт пути	Км								
3	смена рельсов старогодными	Км								
4	смена стрелочных переводов /в т.ч. старогодными	компл								
5	смена переводных брусьев	Компл								
6	усиление закрестовинных кривых	шт/км								
7	выправка профилей горок и подгорочных путей	Км								
8	замена башмакосбрасывателей	Компл								
9	ремонт водоотводов	км								
10	ремонт устройств пневмообдувки	стр								
11	подготовка устройств электрообогрева	стр								
	Подготовка средств снегоборьбы									
	Снегоуборочные машины									
1	Всего:	шт								
2	в т.ч. подлежит ремонту:									
3	капитальному	шт								
4	среднему	шт								
5	текущему	шт								
6	в т.ч. деповскому	шт								

7	Создание нормативного запаса для ремонта СМ по наименованиям:	шт								
Плужные снегоочистители СДПМ и СДП										
1	Всего:	шт								
2	в т.ч. подлежит ремонту:									
3	капитальному	шт								
4	среднему	шт								
5	текущему	шт								
6	в т.ч. -деповскому	шт								
Подготовка устройств пневмообдувки и электрообогрева, снеговых щитов, инструмента и инвентаря										
1	Подготовка компрессоров	шт								
2	Подготовка воздухосборников	шт								
3	Подготовка устройств автоматической обдувки стр. переводов	стр								
4	Подготовка устройств электрообогрева	стр								
5	Текущий ремонт снеговых щитов	Т.шт								
6	Укомплектование расчетной потребности:									
7	метел	шт								
8	совковых лопат	шт								
9	штыковых лопат	шт								
10	ломиков	шт								
11	скребков	шт								
12	фонарей	шт								
	сигнальных принадлежностей	компл								
Укомплектование и подготовка кадров										
1	всего /чел. / в т.ч. по основным профессиям:	чел								
2	монтеры пути на текущем содержании	чел								
3	машинисты путевых машин	чел								
4	дефектоскописты	чел								

по наименованию:									
- полушубки	шт.								
- костюм “Гудок”	-«-								
- костюм “Зима”	-«-								
- костюм “Движенец”	-«-								
- куртки ватные	-«-								
- брюки ватные	-«-								
- валенки	пар								
- шапки ушанки	шт.								
Обучение первозимников	чел.								
Создание запаса тормозных башмаков	шт.								
Установка ящиков с песком, для посыпки служебных проходов	шт.								
Рассмотрение и утверждение оперативных планов снегоборьбы ведущих станций	кол-во станций								
Подготовка места для выгрузки снега на станциях дороги	кол-во мест								
Комиссионная проверка: освещенности, компрессорных устройств, средств связи на решающих станциях	станц								
Подготовка компрессоров (ПЧ/ ШЧ/ ВЧД)	шт.								
Подготовка снегоуборочной техники, приписанных к станциям	шт.								
Создание штабов по снегоборьбе на решающих станциях дороги	кол-во станций								
Подготовлено станций к работе в зиму	станц								

Примечание: Перечень работ и мероприятий устанавливается Департаментами и дорогами в зависимости от специфики каждой дороги.

