Содержание

[ВВЕДНИЕ 2](#_Toc166440595)

[I Проект организации работ 4](#_Toc166440596)

[1.1. Характеристика участка железнодорожного пути, условия производства работ 4](#_Toc166440597)

[1.2. Обоснование необходимости ремонта 5](#_Toc166440598)

[1.3. Определение фронта работ в окно 7](#_Toc166440599)

[1.4. Определение поправочных коэффициентов 8](#_Toc166440600)

[1.5. Определение потребности в материалах верхнего строения пути 9](#_Toc166440601)

[1.6. Определение длин рабочих поездов и оптимальной продолжительности окна 10](#_Toc166440602)

[1.7. Разработка ведомости затрат труда по техническим нормам 19](#_Toc166440603)

[1.8. Производственный состав путевой колонны ПМС 19](#_Toc166440604)

[1.9. Определение перечня потребности машин и механизмов, инструментов 19](#_Toc166440605)

[1.10. Описание организации работ по дням 19](#_Toc166440606)

[1.11. Порядок приемки отремонтированного пути 19](#_Toc166440607)

[II Расчет экономических показателей 20](#_Toc166440608)

[III Разработка мероприятий по охране труда или технике безпасности 20](#_Toc166440609)

[IV мероприятия по обеспечению транспортной безопасности 20](#_Toc166440610)

# ВВЕДНИЕ

Железнодорожный транспорт играет ключевую роль в обеспечении экономического развития и социальной устойчивости в многих странах мира. Однако, для эффективной и безопасной работы железнодорожной инфраструктуры необходимо регулярное техническое обслуживание и ремонт. Среди различных видов ремонта особое внимание уделяется среднему ремонту железнодорожного пути, так как он является этапом в поддержании безопасности и надежности движения поездов.

После проведения среднего ремонта железнодорожного пути можно ожидать ряда улучшений, которые сказываются на безопасности, эффективности и комфорте пассажиров, а также на надежности грузовых перевозок.

Ремонт путей помогает устранить дефекты и повреждения, что существенно снижает риск возникновения аварий и инцидентов на железнодорожном транспорте. Средний ремонт позволяет улучшить качество поверхности пути, что способствует плавности движения поездов. Это снижает вибрации и уровень шума, что делает поездки более комфортными для пассажиров, улучшить геометрию пути.

В целом, средний ремонт железнодорожного пути существенно улучшает его техническое состояние и способствует повышению эффективности, безопасности и комфорта железнодорожного транспорта. И он в какой-то мере лучше капитального, так как:

- необходимы меньшие материальные и временные затраты;

- фокус на текущих проблемах. Средний ремонт направлен на устранение конкретных дефектов и повреждений, которые могут возникнуть в результате естественного износа или воздействия внешних факторов. Он позволяет оперативно реагировать на эти проблемы, не допуская их дальнейшего ухудшения.

- меньшие нарушения транспортного потока. Поскольку средний ремонт обычно занимает меньше времени и не требует полного блокирования пути, он создает меньшие проблемы для графика движения поездов и общего транспортного потока. Это позволяет сохранить более нормальные условия перевозок во время проведения работ.

- поддержание работоспособности инфраструктуры. Средний ремонт помогает поддерживать работоспособность инфраструктуры в хорошем состоянии, уменьшая вероятность возникновения более серьезных проблем, требующих капитального вмешательства.

- оптимизация ресурсов. Проведение среднего ремонта в соответствии с регулярным графиком позволяет оптимизировать использование ресурсов и распределить затраты на обслуживание инфраструктуры железнодорожного транспорта.

# I проект организации работ

## **1.1. Характеристика участка железнодорожного пути, условия производства работ**

В данном разделе дается характеристика пути ремонта в соответствии с таблицей 5.1 Положения о системе ведения путевого хозяйства № 3212р от 31.12.2015: конструкция пути – звеньевой путь на деревянных шпалах; типы (марки) и значения характеристик верхнего строения пути и его элементов:

- применяемые машины для замены дефектных шпал – МПТ, МСШУ, ВПМ-770, ВПР-02;

- применяемые машины для замены дефектных скреплений – МПТ, ВПР-02;

- машины для очистке балласта – СЧ-601, СЗ-240-6;

- скорости, устанавливаемые на участке после «окна» - для первых двух поездов 25 км/час, для последующих 80 км/час;

- количество путевых знаков больших - 1 и малых – 9 в шт/км;

В плане линия имеет 57% прямых и 43% кривых.

Эксплуатационная длина ремонтируемого участка –13,4 км

Участок, подлежащий ремонту - двухпутный

Срок ремонта – с 11 июня по 20 июня

На участке за сутки проходит пар поездов:

- грузовых – 6 пар, вес - 4500 тн, скорость - 60 км/час

- пассажирских – 2 пары, вес – 900 тн, скорость - 70 км/час

- пригородные – 2 пары, вес - 600 тн, скорость - 60 км/час

Характеристика верхнего строения пути до ремонта:

Шпалы железобетонные

Скрепление раздельное КБ

Балласт щебеночный , засорен на 35%

Рельсы типа Р-65, сваренные в плети длиной до 800м.

Состояние пути после ремонта:

Рельсы типа Р-65, сваренные в плети.

Шпалы железобетонные типа Ш1.

Скрепление КБ.

Слой чистого щебеночного балласта под шпалой 35 см.

Размеры балластной призмы и обочины земляного полотна приведены в соответствие с нормативами.

Водоотвод сооружения очищены и отремонтированы.

## **1.2. Обоснование необходимости ремонта**

Необходимость ремонта пути определяется в зависимости от класса пути и в соответствии с фактическим состоянием пути. Фактическое состояние пути определяется по результатам осмотров пути и прохода вагона измерителя.

Для определения класса пути необходимо определить грузонапряженность участка по формуле 1:

(1)

где, nгр – количество грузовых поездов;

Qгр – вес грузовых поездов;

nпасс – количество пассажирских поездов;

Qпасс – вес пассажирских поездов;

nприг – количество пригородных поездов;

Qприг – вес пригородных поездов;

365 – количество дней в году.

Г = (6 · 4500 + 2 · 900 + 2· 600) · 365 = 10950000 (тн. брутто)

= 10,950 (млн.тн.брутто)

По найденной грузонапряженности и заданными скоростями движения в соответствии с таблицами 3.1-3.3 Положения о системе ведения путевого хозяйства № 3212р от 31.12.2015 определяем полный код пути: 3Г4Д4.

Следующим шагом по установленному классу в соответствии с таблицей 6.1 Положения о системе ведения путевого хозяйства № 3212р от 31.12.2015 определяем нормы периодичности и схему ремонтно-путевых работ

Ремонт на старогодних материалах производится будет производится через 35 лет -, или на новых материалах через 40 лет - .

Периоды между ремонтами балластного слоя в годах, определяется по норме пропуска тоннажа за период между ремонтами в грузонапряженности линии по следующей формуле 2:

(2)

где,

Т – межремонтный тоннаж по ремонту балластного слоя в млн.т.брутто;

Г - грузонапряженность линии (млн.тн.брутто).

Межремонтный тоннаж Т для всех видов балласта определяется по формуле 3:

(3)

где,

D – допускаемое максимальное загрязнение балласта в %;

d – засорение балласта в начальный период, перед укладкой его в путь;

k – интенсивность засорения в %.

млн.тн.брутто

## **1.3. Определение фронта работ в окно**

Для определения фронта работ в окно, сначала определяется суточная производительность определяется по формуле 4 в соответствии с заданным объемом работ и принятыми сроками производства работ, и определяется, как отношение годового объема работ к числу рабочих дней, за которые этот объем должен быть выполнен.

(4)

где,

А – объем работ на сезон, км;

Тгод – количество рабочих дней в сезоне;

– резерв времени на случай не предоставления «окон», на разворот и свертывание работ в начале и конце сезона.

Фронт работ устанавливается в зависимости от суточной производительности ПМС, периодичности предоставления «окон» определяется по формуле 5:

(5)

где, S – суточная производительность ПМС, км;

n – периодичность предоставления «окон», т.е. число дней в которые 1 раз предоставляется «окно».

Принимаем длину фронта работ в 3,72 км.

## **1.4. Определение поправочных коэффициентов**

Поправочные коэффициенты к техническим нормам времени определяются в зависимости от размеров движения на ремонтируемом участке и способа ограждения производимой работы.

Величину поправочного коэффициента определяют по формуле 6:

(6)

где, Т – количество минут в рабочем дней;

– затраты рабочего времени на переходы в рабочей зоне, отдых и пропуск поездов по участку работ.

Принято считать затраты равным:

На переходы в пределах рабочей зоны – 15 мин на весь рабочий день;

На отдых – 5 мин после каждого часа работы, кроме предобеденного и последнего часов, т.е. 30 мин на весь рабочий день;

На пропуск поездов – в зависимости от вида ограждений места работ сигналами.

Нормы времени на пропуск поездов при:

- сигналах остановки с пропуском поездов по месту работ со снижением скорости:

- сигналах остановки с пропусков поездов по месту работ без снижения скорости:

- сигналах уменьшения скорости:

- при помощи сигнальных знаков «С»:

- пропуске поездов по пути, соседнему с тем, на котором производятся работы при всех видах ограждения:

## **1.5. Определение потребности в материалах верхнего строения пути**

Характеристика материалов верхнего строения пути, укладываемых при ремонте (% старогодных материалов, тип шпал, группа и класс рельсов) принимается в соответствии с таблицей 5.1 Положения о системе ведения путевого хозяйства № 3212р от 31.12.2015. Потребность в балласте определяется в соответствии с указанием МПС С 1386у.

Данные о потребности материалов сводятся в таблицу 1.

Таблица 1 Потребность материалов верхнего строения пути

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Потребность материалов верхнего строения пути | | | | |
| № п/п | Наименование материалов | Ед.измерения | Потребность на ремонт 1 км. пути | Потребность на фронт работ (3,72 км) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Шпалы | шт | 22 | 82 |
| 2 | Подрельсовая прокладка резиновая | шт | 802 | 2983 |
| 3 | Изолирующая втулка | шт | 392 | 1458 |
| 4 | Пружинная шайба | шт | 428 | 1592 |
| кг | 51,36 | 191 |
| 5 | Закладной болт с гайками | шт | 80 | 297,6 |
| кг | 60,88 | 226,47 |
| 6 | Болт стыковой с гайкой | шт | 4 | 14,9 |
| кг | 4,56 | 17 |
| 7 | Клемма | шт | 20 | 61,6 |
| кг | 12,4 | 74.4 |
| 8 | Подкладки типа Р65 | шт | 86 | 265 |
| кг | 602,0 | 320 |
| 9 | Болт клеммный с гайкой | шт | 214 | 796 |
| кг | 100,79 | 372 |
| 10 | Под подкладку | шт | 202 | 751 |
| 11 | Балласт | м3 | 500 | 1860 |

Расчет потребного количества шпал и промежуточных рельсовых скреплений производится в зависимости от конкретных условий. Количество шпал на 1 км.пути определяется по формуле 7:

(7)

где, – эпюра шпал на прямой и кривой радиусом до 1200 м, шт/км;

– эпюра шпал на кривой радиусом меньше 1200 м, шт/км;

– процентное соотношение прямых на участке;

– процентное соотношение кривых на участке.

## **1.6. Определение длин рабочих поездов и оптимальной продолжительности окна**

В разрабатываемом типовом процессе используются самоходные машины (РОМ-3, ВПР-02, ДУОМАТИК, ДСП, ПБ, МПТ, МСШУ).

Хоппер-дозаторная вертушка имеет в своем составе вагонных ХДВ в количестве, зависящем от объема выгружаемого балласта; 2-х локомотивов и турного (пассажирского) вагона.

Длина ХДВ определяется по формуле 8:

(8)

где, – количество хоппер-дозаторных вагонов, шт. определяется по формуле 9:

(9)

где, – объем балласта, выгружаемый на фронте работ из ХДВ, м3;

– емкость кузова хоппер-дозаторного вагона, м3.

Принимаем хоппер-дозаторных вагона.

Необходимая продолжительность «окна» устанавливается в зависимости от вида и объема путевых работ, конструкции и числа используемых машин, их производительности и применяемой технологии. Работы в «окно» выполняются поточным способом. В цепочке тяжелых путевых машин выделяется машина, определяющая темп выполнения работ (ведущая). При производстве среднего ремонта пути ведущей работой является работа по очистке щебеночного балласта – окно 1.

Остальные работы в потоке должны выполняться в темпе ведущей машины, для того чтобы не сдерживать работу других машин и обеспечивать своевременное открытие перегона для движения поездов.

Продолжительность «окна» вычисляется по формуле (10):

(10)

где,

– время на разворот работ – включает в себя время от начала работ до момента вступления последней работы ведущей в темпе ведущей машины, мин;

– время на свертывание работ – время между окончанием последней работы ведущейся в темпе ведущей машины и открытием перегона, мин;

Tвед – время необходимое на выполнение ведущей работы на всем фронте работ определяется по формуле (11).

- в случае, если ведущая работа – работа по очистке щебеночного балласта:

= ∙ 60 (мин) (11)

где,

– количество, шт;

– норма времени на производство работ;

– поправочный коэффициент.

= 1,13 ∙ 60 = 315 мин

Время, необходимое на развертывание работ из отдельных интервалов времени между окончанием очередных работ для окна для очистки балласта:

- время на оформление закрытия перегона и пробег первой машины к месту работ. Время на оформление закрытия перегона по типовым технологическим процессам = 14 мин.

– время на зарядку щебнеочистительной машины. Время на зарядку щебнеочистительной машины по типовым технологическим процессам принимается 30 минут.

– интервал времени между началом работ по снятию регулировочных прокладок и началом работы машины СЧ, определятся по формуле(?)

= ∙ 60

где, ?

= ∙ 60 = 6,3 мин

– интервал между началом работ по очистке балласта щебнеочистительной машины СЧ и поправкой шпал по меткам. Определяется по формуле (12):

= ∙ 60

(12)

где,

– скорость щебнеочистительной машины, м/час.

= ∙ 60 = 6,3 мин

Принимаем интервал между началом работ по очистке балласта щебнеочистительной машины СЧ и поправкой шпал по меткам равному 6,3 минутам.

- интервал между началом поправкой шпал по меткам и выгрузке балласта из ХДВ

= ∙ 60 (мин)

= ∙ 60 = 212 мин

Время, необходимое на свертывание работ из отдельных интервалов времени между окончанием очередных работ для окна для вырезки балласта:

– интервал между окончаение работ по смене шпал по меткам и выгрузке балласта из ХДВ

= ∙ 60 = 61 мин

– интервал между окончанием работ по выгрузке балласта из ХДВ и окончанием выправки пути машиной ВПР. Определяется по формуле (13):

(13)

Принимаем интервал между окончанием работ балласта из ХДВ и окончанием выправки пути машиной ВПР равному минутам.

– интервал между окончанием работ по выгрузке щебеночного балласта из хоппер-дозаторов и выправкой машиной ВПР, определяется по формуле (14):

(14)

Принимаем интервал между окончанием работ по выгрузке щебеночного балласта из хоппер-дозаторов и выправкой машиной ВПР равному 8 минутам.

– интервал между окончанием работ по выправке машиной ВПР и по стабилизации балластной призмы. Определяется по формуле (15):

(15)

Принимаем интервал между окончанием работ по выправке машиной ВПР и по стабилизации балластной призмы равному 11 минутам.

– интервал между окончанием работ по стабилизации балластной призмы и по оправке балластной призмы, определяется по формуле (16):

(16)

где,

– длина машина ПБ, м;

– скорость машины ПБ, м/час.

Принимаем интервал между окончанием работ по стабилизации балластной призмы и по оправке балластной призмы равному 20 минутам.

– время на перегон машин по соседнему пути, принимаем 41 минуту.

– время на укладку переездного настила, принимается 14 минут.

Время на развертывания окна для вырезки и очистки балласта определяется по формуле (17):

(17)

Время на свертывание окна по очистке балласта определяется по формуле 18:

(18)

Время на окно по вырезке и очистке балласта определяется по формуле (19):

(19)

## **1.7. Разработка ведомости затрат труда по техническим нормам**

Для заполнения ведомости определяется перечень работ, выполняемых в подготовительный, основной и отделочный периоды. Определяются объемы работ на расчетный фронт работ. Техническая норма затрат труда на измеритель в чел.мин и техническая норма работы машины на измеритель в маш.мин принимается в соответствии с типовыми, технически обоснованными нормами времени (ТОНВ) или принимается по типовому технологическому процессу.

Затраты труда на работу определяются умножением объема работы на техническую норму затрат труда на измеритель в чел.мин. Для определения затрат труда на работу с учетом пропуска поездов необходимо умножить затраты труда на работу на коэффициент *a*, который соответствует данному виду работы.

Результаты расчета фиксируются в приложении А.

## **1.8. Производственный состав путевой колонны ПМС**

Определение численности путевой колонны ПМС:

Затраты труда, которые могут быть выполнены рабочими, занятыми на основных работах в «окно» в дни между «окнами» считаются по формуле 37:

(37)

где, - численность монтеров пути, занятых в «окно»;

n – периодичность предоставления «окон»;

480 – продолжительность рабочего дня в мин.

Затраты труда, которые могут быть выполнены рабочими, освободившимися с «окна» во время «окна» Ф1 принимается равным 0.

Затраты труда необходимые для выполнения подготовительных и отделочных работ определяются по формуле 38:

(38)

где, – затраты труда на подготовительные работы;

– затраты труда на отделочные работы.

Сравниваем Ф и Ф2:

Численность ПМС определяется по формуле 39:

(39)

В производственный состав колонны подготовительных, основных и отделочных работ входят:

- монтеры пути в количестве равном 53

- бригадиры по 1 одному на каждую бригаду – 6 бригадиров

Бригада № 1 = 10 м.п

Бригада № 2 = 10 м.п

Бригада № 3 = 10 м.п

Бригада № 4 = 8 м.п

Бригада № 5 = 8 м.п

Бригада № 6 = 7 м.п

- два мастера на участок;

- руководитель колонны подготовительных, основных и отделочных работ – прораб.

## **1.9. Определение перечня потребности машин и механизмов, инструментов**

Перечень машин, механизмов и инструментов приведен в таблице 2.

Таблица 2 Перечень машин, механизмов и инструментов

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование машин, механизмов и инструментов | Количество единиц |
| Рельсоочистительная машина РОМ-3 | 1 |
| Щебнеочистительная машина СЧ-601 | 1 |
| СЗ-240-6 | 2 |
| Машина ВПР-02 | 2 |
| Машина ДУОМАТИК 09-32 | 1 |
| Машина СП | 1 |
| Быстроходный планировщик ПБ | 1 |
| ХДВ | 56 |
| Автомотриса АГД-1М с УП-4 | 2 |

|  |  |
| --- | --- |
| Мотовоз МПТ | 1 |
| Машина МСШУ | 1 |
| Путевой моторный гайковерт ПМГ | 1 |
| ВПМ-770 | 2 |
| Ключ гаечный | 10 |
| Ключ торцевой | 10 |
| Лом лапчатый | 10 |
| Лом остроконечный | 10 |
| Вилы для щебня | 10 |
| Контейнеры для скреплений | 10 |
| Тележка однорельсовая | 2 |
| Шаблон универсальный | 2 |
| Рулетка | 2 |
| Оперативная радиосвязь | 1 |

## **1.10. Описание организации работ по дням**

Работы по капитальному ремонту пути делятся на подготовительные, основные и отделочные.

Подготовительные работы выполняются на перегоне и производственной базе в соответствии с типовыми технологическими процессами по монтажу рельсошпальной решетки и демонтажу.   
На перегоне производится замена старогодних рельсовых плетей на инвентарные рельсы, уборка лишнего балласта и очистка водоотводных сооружений по отдельным технологическим процессам. Подготовительные работы на фронте работ в 10 км.

Основные работы по замене дефектных шпал в «окно», продолжительностью 4,5 часов, производятся на фронте работ в 2450 м.

Производство работ начинается с выгрузки железобетонных шпал по фронту работ в количестве 4 монтеров пути бригады №1 и 2 машинистами. Далее идут работы по замене дефектных шпал мотовозом МСШУ в количестве 6 монтёров пути бригады №1 и 1 машиниста.

В комплекс работ машины МСШУ входит такие работы как отвинчивание гаек клеммных болтов и снятия клеммных сборок на заменённых шпалах, отрыв балласта торцов заменяемых шпалах, ослабление гаек клеммных болтов на четырёх соседних шпалах на два-три оборота, вытаскивание закладных болтов, вытаскиваем дефектной шпалы и машиной МСШУ, разравнивание постели шпал, затаскивание новых шпалы, постановка прокладки, постановка клеммных сборок и завинчивания гаек, закрепление ослабленных клеммных болтов на два-три оборота. Далее идёт такая работа как выгрузка балласта из хоппер-дозатора двумя машинистами. После вновь уложенной шпалы подбиваются машины ВПР 3 машинистами. Производство работ в окно заканчивается погрузка на платформу краном МПТ сменённых железобетонных шпал по фронту работ 5 монтерами пути бригады №2 и двумя машинистами. В конце «окна» укладывается временный переездный настил.

После окончания вышеуказанных работ, проверки состояния пути, устранения выявленных недостатков перегон открывается для движения двух поездов со скоростью 25 км/час, последующих – согласно состоянию пути, но не более 60 км/час.

Работы по смене скреплений на участке протяжением 10 км выполнятся машинным комплексов в «окна» продолжительностью 5,6 часов. Фронт работ в «окно» 2450 м.

Производство работ начинается с выгрузки контейнеров со скреплениями. В данной работе задействованы пять монтёров пути и два машиниста. Следом идёт развозка скрепления по однорельсовой тележке по местам смены, смена дефектных подкладок с одновременной заменой клемм, смена дефектных прокладок под подкладкам с одновременной втулок, смена оставшихся двух витковых шайб, смена прокладок под рельс, замена детали стыковых скреплений, сбор дефектных скреплений после смены с погрузкой в контейнеры. Данную работу выполняют 23 монтеров пути.

На этом идёт мотовоз МПТ в количестве 5 машин, в него загружают контейнеры со скреплением. Идёт машина ВПР и производит выправку 3 машинистами. В конце «окна» укладывается временный переездный настил.

После окончания вышеуказанных работ, проверки состояния пути, устранения выявленных недостатков перегон открывается для движения двух поездов со скоростью 25 км/час, последующих – согласно состоянию пути, но не более 60 км/час.

Работы по очистке балласта на участке протяжением 10 км выполнятся машинным комплексов в «окна» продолжительностью 9,25 часов.

Выработка машины СЧ-601 в 8-ми часовое «окно» - 815 м.

После закрытия перегона на участок работ прибывает хозяйственный поезд, состоящий из локомотива, 2-х составов СЗ-240-6 и щебнеочистительной машины СЧ-601 с тягово-энергетической установкой.

После снятия напряжения с контактной сети, в путь заряжается выгребное устройство машины СЧ-601 и комплекс приступает к работе.

Вырезка балласта производится на глубину 30 см под подошвой шпалы на всю ширину балластной призмы с применением ПРУ. Вырезанный балласт поступает в составы для засорителей и вывозится с перегона. После загрузки первого состава, балласт перегружается во второй состав, который транспортирует его к месту выгрузки. Комплекс щебнеочистительной машины СЧ-601 с составами обслуживают 11 машинистов.

После окончания работы машина СЧ-601 приводится в транспортное положение и отправляется на станцию. Вслед за работой щебнеочистительной машины 2 монтера пути поправляют шпалы по меткам. После этого в путь из хоппер-дозаторов выгружается чистый щебень для создания слоя щебня под шпалой 20 см в количестве 11 машин. Машина ВПР-02, которую обслуживают 3 машиниста, подбивает и выправляет путь в плане и профиле. Динамический стабилизатор уплотняет и стабилизирует балластную призму. Стабилизатор обслуживают 2 машиниста. Планировщик балласта обслуживают 3 машиниста.

Затем машины возвращаются к началу фронта работ и начинают производство работ заново. Производство работ по выправке балласта машиной СЧ-601. После окончания работы машина СЧ-601 приводится в транспортное положение и отправляется на станцию. Вслед за работой щебнеочистительной машины 2 монтера пути поправляют шпалы по меткам. После этого в путь из хоппер-дозаторов выгружается чистый щебень для создания слоя щебня под шпалой 20 см в количестве 11 машин. Машина ВПР-02, которую обслуживают 3 машиниста, подбивает и выправляет путь в плане и профиле. Динамический стабилизатор уплотняет и стабилизирует балластную призму. Стабилизатор обслуживают 2 машиниста. Оправку балластной призмы производит ПБ 3 машинистами.

После окончания вышеуказанных работ, проверки состояния пути, устранения выявленных недостатков перегон открывается для движения двух поездов со скоростью 25 км/час, последующих – согласно состоянию пути, но не более 60 км/час.

В комплекс выправочно-отделочных работ входит уборка лишнего балласта у опор контактной сети, подкрепление клеммных болтов и закладных болтов машины ПМГ, выгрузка балласта из хоппер дозаторов, выправка и рихтовка пути со сплошной подбивкой шпал машиной ВПР, стабилизация балластной призмы динамическим стабилизатором, выправка пути в плане и в профиле машины Дуоматик, отделка балластной призмы планировщиком балласта, окраска путевых знаков километровых и пикетных, рельсошлифовальный поезд, обслуживаемый 12 машинистами, шлифует рельсовые плети на участке 10 км.

После окончания отделочных работ восстанавливается скорость поездов, установленная для данного участка.

## **1.11. Порядок приемки отремонтированного пути**

Отремонтированный железнодорожный путь должен удовлетворять требованиям настоящих Правил.

Приемка пути, отремонтированного всеми видами ремонта, производится

после выполнения всего комплекса работ комиссией в составе: начальника

дистанции пути (председатель), приемщика по качеству ремонта, исполнителя работ, дорожного мастера и бригадира пути.

По результатам приемки работ предусматривается составление соответствующей документации, которая является основанием для оценки качества,

выполненных работ.

Вся техническая документация на приемку отремонтированного пути и

его обустройств хранится по одному экземпляру у заказчика и исполнителя

работ.

Срок хранения документов - до следующего среднего ремонта пути.

Отремонтированный средним ремонтом путь должен удовлетворять следующим требованиям:

1. План и продольный профиль пути соответствуют проекту.

2. Произведено добавление шпал, шпалы уложены согласно эпюре.

3. Балластный слой очищен или заменен на другой балласт согласно проектно-сметной документации на всем протяжении отремонтированного

участка, включая мосты, переезды, стрелочные переводы и закрестовинные

кривые.

4. Балластная призма имеет проектное очертание и оправлена, междупутье спланировано.

Шпальные ящики заполнены балластом при деревянных шпалах на 3 см

ниже верха шпалы, при железобетонных - до верха ее средней части.

5. Промежуточные и стыковые скрепления имеют полное количество деталей, негодные - заменены.

6. Рельсы и скрепления очищены от загрязнителей.

7. Звеньевой путь полностью закреплен противоугонами.

8. Все пучинные и регулировочные прокладки сняты, шпалы сплошь

подбиты.

9. Стыковые зазоры отрегулированы.

Рельсовые плети должны быть введены в расчетный температурный интервал.

10. Намеченные к замене дефектные рельсы заменены.

11. На участках электротяги и автоматической блокировки в стыках рельсов поставлены стыковые скрепления.

12. Путевые и сигнальные знаки окрашены, при необходимости заменены

новыми.

13. Путь отрихтован, кривые поставлены по расчету.

Радиусы круговых кривых и длины переходных кривых имеют проектные

значения. Возвышение наружного рельса в кривых соответствует проектному. Отвод возвышений начинается и кончается соответственно в начале и

конце переходной кривой.

Крутизна отвода соответствует нормам.

14. Обочины земляного полотна спланированы, водоотводные сооружения, кюветы и лотки очищены и дно их спланировано. Вырезанный загрязненный балласт и засорители убраны из выемок.

15. Настил переезда отремонтирован.

16. Все старогодные материалы убраны.

# II Расчет экономических показателей

2.1. Определение стоимости ремонта 1 км.пути

Расходы по заработной плате определяются по формуле 39:

(39)

где,

α – 1,1 – коэффициент увеличения фонда заработной платы на запланированный рост производства труда;

β – 1,35 – коэффициент, учитывающий повышение минимальных размеров заработной платы по поясному коэффициенту и категории сложности работы железной дороги;

, , , – количество соответствующей категории работников (обслуживающего персонала (моп), бригадиров(пдб), дорожных мастеров (пд), начальников колонн (нк));

– тарифная ставка соответствующей категории работника (монтера пути, бригадира и т.д.);

; – количество производственных рабочих соответственно путевой колонны ПМС и звеносборочной базы; Количество производственных рабочих звеносборочной базы берём по типовому технологическому процессу. Расчет ведем в табличной форме (таблица 3)

=

Таблица 4 - Штат рабочих и их тарифные ставки

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Должность | Обозначение | Количество | | Тарифная ставка, руб/час |
| ПМС | База |
| Производственные работы на базе |  |  |  | 153,36 |

Продолжение таблицы 4

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Производственные работы в путевой колонне |  |  |  | 153,36 |
| Обслуживающий персонал |  |  |  | 95 |
| Освобождённые бригадиры |  |  |  | 168,9 |
| Дорожные мастера |  |  |  | 365,6 |
| Начальники колонн |  |  |  | 438,7 |

2.2. Расчет технико-экономических показателей рабочего процесса

# III Разработка мероприятий по охране труда или технике безпасности

Основные требования по технике безопасности при производстве работ на перегоне:

Для оповещения о приближении поезда работников, занятых на работах по осмотру и содержанию устройств связи без ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, должны устанавливаться сигнальные знаки "C", выдаваться предупреждения на поезда об особой бдительности и выставляться сигналисты.

При производстве работ в условиях плохой видимости, слышимости, а также работ, не требующих ограждения сигналами остановки, для предупреждения работников о приближении поездов место работ должно оборудоваться автоматическими средствами оповещения, а руководитель работ должен выставить сигналистов с носимыми радиостанциями на расстояние не менее 1000 м с обеих сторон от места производства работ, с учетом местных условий, руководящего спуска и максимальной допускаемой скорости движения поездов так, чтобы приближающийся поезд был виден этим сигналистам на расстоянии не менее 500 м при установленной скорости движения поездов до 120 км/ч и 800 м - при установленной скорости движения поездов более 120 км/ч.

В тех случаях, когда расстояние от места работ до сигналиста и расстояние видимости от сигналиста до приближающегося поезда в сумме составляют менее 800 м, основной сигналист выставляется дальше и выставляется промежуточный сигналист также с носимой радиостанцией и со звуковым сигналом для повторения сигналов, подаваемых основным сигналистом. При этом на поезда в установленном порядке должны выдаваться предупреждения об особой бдительности и более частой подаче оповестительных сигналов. При работе в местах с особо сложными условиями скорость движения поездов должна быть ограничена или место работ должно быть ограждено сигналами остановки независимо от вида работ. В таких местах плановые работы, как правило, должны выполняться в технологические окна.

Если работа связана с переходами через смежный путь (уборка или подноска материалов), то перед проходом поезда она должна быть заранее прекращена, чтобы иметь достаточное время для ухода с пути.

В условиях плохой видимости и если выполняемая работа не требует ограждения места производства работ сигналами остановки, руководитель работ должен следить за сигналами автоматической оповестительной сигнализации и сигналами сигналистов.

Перед началом работ в темное время суток, во время тумана, метелей и когда видимость менее 800 м необходимо принимать дополнительные меры по обеспечению безопасности работающих:

- выставлять дополнительных сигналистов с обеих сторон места работ для извещения работников о приближении поезда;

- планировать работы так, чтобы фронт работ у одного руководителя бригады был не более 50 м.

Перед началом производства работ в тоннелях руководитель работ должен указать каждому работнику нишу, в которой он должен укрыться при подходе поезда, а также убедиться в выдаче предупреждений машинистам локомотивов об особой бдительности при приближении к тоннелям и о более частой подаче оповестительных сигналов, а также исправности освещения, автоматической сигнализации и искусственной вентиляции, при их наличии. Кроме того, руководитель работ должен выставить необходимое количество сигналистов в тоннеле и за порталами с обеих сторон для наблюдения за подходящими поездами и своевременного оповещения работников о приближении поездов.

Информацией о приближении подвижного состава на перегонах являются:

- звуковые и видимые сигналы, подаваемые сигналистом;

- сигналы, подаваемые автоматической сигнализацией;

- показания светофоров;

- автоматическая переездная сигнализация, а также звуковые сигналы дежурного по переезду (при выполнении работ вблизи переезда);

- звуковые и световые сигналы, подаваемые локомотивом, ССПС, путевой машиной.

Общие требования при работе с электроинструментом:

Работать с электроинструментом следует человеку, достигшему 18 лет и не имеющему противопоказаний по здоровью. Следует выполнять операцию, строго соответствующую возможностям инструмента.

Ряд требований существует по экипировке мастера — для защиты от искр, пыли и кусков материала. Состав: штаны, рубашка или куртка, головной убор, обувь закрытого типа. Необходимы средства индивидуальной защиты (СИЗ): очки защитные, перчатки виброизолирующие, наушники или беруши. При работе с приборами высокого напряжения потребуются еще коврик резиновый, галоши или боты. Остальное – в соответствии с требованиями электроинструмента.

Дополнительная оснастка требуется для работы на высоте: более 2 метров или возле края платформы. Назначение — мастер должен обезопаситься при помощи монтажного пояса, прикрепляемым к безопасной точке.

Все электрические инструменты и машины, светильники стационарные и переносные должны соответствовать требованиям госстандартов и технических условий.

Весь инструмент должен проверяться на работоспособность и отсутствие повреждений хотя бы раз в месяц. Рекомендуется внешний осмотр корпуса и рабочего органа, проверка функционирования в разных режимах. При необходимости выполняется ремонт.

При возникновении чрезвычайной и аварийной ситуации следует обесточить инструмент. По необходимости – воспользоваться противопожарным инвентарем, вызвать пожарных или скорую помощь, оказать первую медицинскую помощь.

На рабочем месте не следует пребывать в состоянии опьянения алкогольного и других видов. Курить и принимать пищу нужно в отведенных для этого местах.

Для соответствия требованиям охраны труда при работе следует обеспечить периодичность проверки электроинструмента. В работу следует брать проверенный и исправный механизм.

Основные требования по технике безопасности при работе с путевыми ма-шинами:

* Перед работой с путевыми машинами монтеры пути должны получить целевой инструктаж руководителя работ о местах их нахождения при подготовке машин к работе, приведении их в действие и работе, правилах безопасного производства работ и порядке схода с пути в установленные места на время пропуска поездов по соседнему пути.

- При выполнении работ в составе бригады путевых машин или при сопутствующих работах в непосредственной близости от машин монтеры пути должны быть в защитных касках.

- При переводе рабочих органов щебнеочистительной машины из транспортного в рабочее положение и обратно монтерам пути нельзя находиться ближе 3 м возле транспортеров, баровой цепи, сетки и других рабочих органов при их монтаже и зарядке.

- При выполнении работ с применением щебнеочистительных машин (очистке и вырезке балласта) не допускается нахождение монтеров пути и других работников на расстоянии менее 5 м впереди или сзади щебнеочистительного устройства с центробежным способом очистки и менее 3 м - с выгребным рабочим органом. При этом запрещается нахождение со стороны выброса засорителей и ближе 3 м от планировщиков и выбросных транспортеров.

- При выполнении работ с применением рельсоукладчика путевые работы впереди и сзади него должны производиться на расстоянии не менее 25 м. Монтеры пути, работающие с рельсоукладчиком, при подъеме, перемещении и опускании рельсов должны находиться от них на расстоянии не менее 2 м от груза.

- При укладке длинномерных рельсовых плетей бесстыкового пути с помощью крана и приспособлений для надвижки плетей монтерам пути запрещается находиться в зоне натяжения тросов.

Основные требования к профессиональному отбору и проверке знаний для работников, связанных с движением поездов:

1. Лица, поступающие на работу, связанную с движением поездов, должны пройти профессиональное обучение, проверку знаний по специальности и охране труда в объеме, соответствующем занимаемой должности (профессии), а поездные диспетчера и дежурные по станции, кроме того, профессиональный отбор, выдержать испытания и в последующем периодически проверяться в знании:

[Правил](https://sudact.ru/law/pravila-tekhnicheskoi-ekspluatatsii-zheleznykh-dorog-rossiiskoi-federatsii/) технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (ПТЭ);

Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации (ИСИ);

Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации (ИДП);

правил и инструкций по охране труда, а также должностных инструкций и других документов, устанавливающих обязанности работников;

[Положения](https://sudact.ru/law/postanovlenie-pravitelstva-rf-ot-25081992-n-621/" \l "poOvKmBrhhYS) о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации.

Работники, на которых в порядке полной загрузки рабочего дня или совмещения профессий возлагается выполнение дополнительных обязанностей, связанных с движением поездов, должны допускаться к этой работе только после обучения и испытания их в знании соответствующих правил и инструкций.

1. Работники, связанные с движением поездов и вредными и опасными производственными факторами, должны проходить предварительные, ежегодные и периодические медицинские осмотры.

Сведения о медицинских осмотрах должны храниться в личных делах работников предприятия. При наличии жалоб на состояние здоровья работники должны пройти внеочередной медицинский осмотр.

1. Женщины и лица моложе 18 лет не допускаются к занятию следующих должностей и профессий согласно [Перечню](https://sudact.ru/law/postanovlenie-pravitelstva-rf-ot-25022000-n-162/#ZLMWLZ4yIPru) тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда женщин, и [Перечню](https://sudact.ru/law/postanovlenie-pravitelstva-rf-ot-25022000-n-163/#5bodAigsupoJ) тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда лиц моложе восемнадцати лет: регулировщик скорости движения вагонов; составитель поездов и его помощник; главный кондуктор и кондуктор грузовых поездов; кроме этого лица моложе 18 лет не могут занимать должность: дежурного по железнодорожной станции, дежурного по разъезду; оператора при маневровом диспетчере железнодорожной станции; оператора сортировочной горки; оператора поста централизации; сигналистов, дежурного по парку; дежурного по сортировочной горке; дежурного станционного поста централизации; дежурного стрелочного поста; дорожного диспетчера; станционного диспетчера; поездного диспетчера; диспетчера маневрового железнодорожной станции.

Основные требования к санитарно – бытовому обеспечению:

- Санитарно-бытовые помещения, предназначенные для приема пищи и обеспечения личной гигиены работников, должны быть оборудованы устройствами питьевого водоснабжения, водопроводом, канализацией и отоплением.

- Использование санитарно-бытовых помещений не по назначению не допускается.

- Гардеробные для переодевания и хранения домашней и рабочей одежды, санузлы, душевые, умывальные оборудуются отдельно для мужчин и женщин. Для предприятий, цехов, участков, площадок и иных обособленных объектов с численностью до 15 работников на объекте допускаются совмещенные гардеробные, санузлы, душевые, умывальные.

- В гардеробных шкафчики для хранения одежды должны предусматривать раздельное хранение рабочей и личной одежды.

- Все рабочие обеспечиваются питьевой водой, соответствующей требованиям гигиенических нормативов.

- Не допускать пересечение потоков рабочих в чистой и загрязненной одежде.

- Количество мест в гардеробных спецодежды, независимо от способа хранения, должно соответствовать количеству работников в наибольшей смене, занятых на работах, сопровождающихся загрязнением одежды и тела.

В гардеробных для рабочей и личной одежды при открытом способе хранения, количество мест должно соответствовать числу работников в двух смежных наиболее многочисленных сменах; а при закрытом способе хранения - количеству работников во всех сменах.

- Устройство помещений для сушки и обеспыливания спецодежды и обуви, их пропускная способность и применяемые способы сушки и обеспыливания должны обеспечивать полное просушивание и удаление пыли со спецодежды и обуви к началу следующей рабочей смены.

- В гардеробных для специальной одежды, загрязненной веществами I-го и II-го класса опасности, указанными в гигиенических нормативах, а также патогенными микроорганизмами, хранение одежды осуществляется после обеззараживания (дезактивации, дезинфекции, дегазации). Для выдачи работникам чистой одежды должна быть предусмотрена раздаточная спецодежды. Прием (сбор) и временное хранение загрязненной спецодежды должно осуществляться в изолированном помещении, расположенном рядом с гардеробной спецодежды.

- Обработка спецодежды, загрязненной патогенными микроорганизмами, должна проводиться после каждой смены. Периодичность обработки спецодежды, загрязненной веществами I-го и II-го класса опасности, указанными в гигиенических нормативах, зависит от степени загрязнения вещей и может быть ежесменной, периодической или эпизодической.

- Умывальные размещаются в помещениях, смежных с гардеробными, или в гардеробных, в специально отведенных местах.

- Полы, стены и оборудование гардеробных, умывальных, душевых, туалетов, кабин для личной гигиены женщин, ручных и ножных ванн должны иметь покрытия из влагостойких материалов с гладкими поверхностями, устойчивыми к воздействию моющих, дезинфицирующих средств.

- Тамбуры санузлов оснащаются умывальниками с электрополотенцами или полотенцами разового пользования.

- На участках, где интенсивность теплового облучения превышает установленные гигиенические нормативы, в составе помещений для отдыха должно быть устройство для охлаждения воздуха.

- При производственных процессах, связанных с выделением пыли и вредных веществ, в гардеробных должны быть предусмотрены респираторные.

- Для лиц, занятых на работах, связанных с выделением пыли, должно быть предусмотрено наличие средств обеспыливания спецодежды.

- Санитарно-бытовые помещения должны подвергаться влажной уборке и дезинфекции после каждой смены.

- На предприятии должны быть организованы помещения для приема пищи. Прием пищи вне организованных помещений не допускается.

Использование средств индивидуальной защиты и требования к их примененению:

Средства индивидуальной защиты – один из элементов системы профилактических мероприятий, направленных на обеспечение безопасных условий труда в тех случаях, когда в силу определенных обстоятельств не представляется возможным при осуществлении технологического процесса и эксплуатации производственного оборудования обеспечить возможное воздействие на работающих вредных производственных факторов до допустимых уровней.

Технический регламент Таможенного союза "О безопасности средств индивидуальной защиты" (ТР С 019/2011) устанавливает обязательные требования безопасности и распространяется на следующую продукцию:

- средства индивидуальной защиты от механических воздействий;

- средства индивидуальной защитыот химических факторов;

- средства индивидуальной защиты от радиационных факторов (внешние ионизирующие излучения и радиоактивные вещества);

- средства индивидуальной защиты от повышенных и (или) пониженных температур;

- средства индивидуальной защиты от термических рисков электрической дуги, неионизирующих излучений, поражений электрическим током, а также от воздействия статического электричества;

- одежда специальная сигнальная повышенной видимости;

- комплексные средства индивидуальной защиты;

- средства индивидуальной защиты дерматологические.

Средства индивидуальной защиты должны быть разработаны и изготовлены таким образом, чтобы при применении их по назначению и выполнении требований к эксплуатации и техническому обслуживанию они обеспечивали:

- необходимый уровень защиты жизни и здоровья человека от вредных и опасных факторов;

- необходимый уровень защиты жизни и здоровья человека от опасностей, возникающих при применении средств индивидуальной защиты.

Подтверждение соответствия средств индивидуальной защиты требованиям настоящего технического регламента Таможенного союза осуществляется в следующих формах:

- декларирование соответствия (первый класс - средства индивидуальной защиты простой конструкции, применяемые в условиях с минимальными рисками причинения вреда пользователю, которые подлежат декларированию соответствия);

- сертификация (второй класс - средства индивидуальной защиты сложной конструкции, защищающие от гибели или от опасностей, которые могут причинить необратимый вред здоровью пользователя, которые подлежат обязательной сертификации).

Средства индивидуальной защиты, соответствующие требованиям безопасности и прошедшие процедуру подтверждения соответствия должны иметь маркировку единым знаком обращения продукции на рынке государств - членов Таможенного союза.

Указания по эксплуатации средств индивидуальной защиты включаются в эксплуатационную документацию на средства индивидуальной защиты и должны содержать:

- область применения;

- ограничения применения средств индивидуальной защиты по факторам воздействия, а также по возрастным категориям и состоянию здоровья пользователей (при наличии);

- порядок использования средств индивидуальной защиты (для средств индивидуальной защиты сложной конструкции);

- требования к квалификации пользователя, порядок допуска к применению средств индивидуальной защиты (при наличии);

- вид средства индивидуальной защиты согласно приложению 1 к настоящему техническому регламенту Таможенного союза;

- наименование средства индивидуальной защиты;

- показатели защитных и эксплуатационных свойств средства индивидуальной защиты согласно требованиям к информации для приобретателя (пользователя) и условия, при которых эти показатели достигаются;

- сведения о способах безопасного применения средства индивидуальной защиты;

- порядок проведения обслуживания и периодических проверок средства индивидуальной защиты (при необходимости);

- информацию о размере средства индивидуальной защиты в единицах измерения, применяемых в государствах - членах Таможенного союза (при наличии);

- правила, условия и сроки хранения средства индивидуальной защиты;

- требования к безопасной транспортировке средств индивидуальной защиты (при наличии таких требований);

- требования по утилизации средства индивидуальной защиты (при наличии таких требований);

- единый знак обращения продукции на рынке государств - членов Таможенного союза;

- обозначение настоящего технического регламента Таможенного союза, требованиям которого должно соответствовать средство индивидуальной защиты;

- наименование страны-изготовителя и наименование изготовителя, его юридический адрес;

# IV мероприятия по обеспечению транспортной безопасности

Порядок закрытия и открытия перегона:

Порядок открытия и закрытия пути (перегона) поездным диспетчером производится в соответствии с требованиями «Инструкции по движению и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации».

Началом и окончанием предоставления «окна» для ремонтных и строительно-монтажных работ считается приказ поездного диспетчера.

Порядок отправления на место работ и возвращения хозяйственных поездов при производстве работ на перегоне или в пределах станции производится в соответствии с требованиями, предусмотренными в главе 8 «Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации».

По окончании ремонтно-путевых работ при условии освобождения фронта работ от хозяйственных поездов представитель дистанции пути перед уведомлением поездного диспетчера об окончании работ дает письменное уведомление электромеханику дистанции сигнализации, централизации и блокировки о возможности включения устройств СЦБ и дистанции электроснабжения – о подаче напряжения в контактную сеть.

Открытие перегона (пути) производится по приказу поездного диспетчера только после получения уведомления (письменно, по телефону или радиосвязи) от начальника дистанции пути или от работника, им уполномоченного (по должности не ниже дорожного мастера), об окончании путевых работ или работ на искусственных сооружениях, об отсутствии на перегоне (пути) хозяйственных поездов (или об их отправлении по правильному пути двухпутного перегона), а также других препятствий для безопасного движения поездов, независимо от того, какая организация выполняла работы.

Порядок выхода хозяйственных поездов на перегон и возвращение с перегона:

 На производство ремонтных и строительных работ, требующих по своему характеру закрытия перегона, главного железнодорожного пути перегона или железнодорожной станции, а также приемоотправочного железнодорожного пути железнодорожной станции, должно быть получено разрешение владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования. При наличии соответствующего разрешения закрытие и открытие перегона (железнодорожного пути перегона или железнодорожной станции) до начала работ и после их окончания оформляются приказом ДНЦ.  
Для производства больших по объему ремонтных и строительных работ в графике движения поездов должны предусматриваться окна и учитываться ограничения скорости, вызываемые этими работами.  
Для выполнения работ по текущему содержанию железнодорожного пути, искусственных сооружений, контактной сети и устройств СЦБ должны предоставляться предусматриваемые в графике движения поездов технологические окна продолжительностью 1,5 — 2 часа, а при производстве этих работ комплексами машин, специализированными бригадами и механизированными колоннами — продолжительностью 3 — 4 часа, в соответствии с порядком, установленным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  
На время производства работ, вызывающих перерыв движения, а также для производства которых в графике движения предусмотрены окна, руководитель работ обязан установить постоянную связь (телефонную или по радио) с ДНЦ.  
На участках, где окна в графике движения поездов предусматриваются в темное время суток, руководитель работ обязан обеспечить освещение места производства работ.

**Отправление хозяйственных поездов с перегонапроизводится по указанию руководителя работ, согласованному предварительно с ДНЦ.**

**Если** на двухпутных перегонах **с автоблокировкой**, **хозяйственные поезда** после окончания работ **отправляются на станцию по правильному пути**, то их **движение, независимо от наличия бланка ДУ-64, производится по сигналам автоблокировки с установленной скоростью**.

**В остальных случаях скорость** следования возвращаемых после работы на перегоне хозяйственных поездов **(кроме первого)** должна быть на железнодорожных путях общего пользования **не более 20 км/ч**, при **расстоянии между ними не менее 1 км**, **а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч,. при расстоянии от впереди идущего поезда не менее длины тормозного пути.**

**Открытие перегона производится приказом ДНЦ после получения уведомления об окончании путевых работ и отсутствии на перегоне хозяйственных поездов**.

**На двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой**, ДНЦ, получив уведомления об окончании работ, отсутствии препятствий для движения поездов, исправности автоблокировки **и об отправлении с места работ хозяйственных поездов**, **может разрешить открыть перегон, не ожидая прибытия всех хозяйственных поездов.**

**Хозяйственные поезда**, следующие с перегона друг за другом, **разрешается принимать на один и тот же железнодорожный путь**железнодорожной станции или на свободный участок пути **(при запрещающем показании входного светофора).**

**Отправление хозяйственных поездов на перегоны, не требующих закрытия**, осуществляется по устному указанию ДНЦ. Поезда отправляются на перегон по разрешениям, предусмотренным для соответствующих средств сигнализации и связи**. Руководителю работ и машинисту выдается предупреждение о времени прибытия (возвращения) поезда на железнодорожную станцию**.

Порядок и схемы ограждения мест производства работ:

Всякое препятствие для движения поездов (место, требующее остановки) на перегоне и станции, а также место производства путевых работ, опасное для движения поездов и требующее остановки или уменьшения скорости, должно быть ограждено сигналами с обеих сторон независимо от того, ожидается поезд (маневровый состав) или нет.

На однопутном перегоне место путевых работ между входным стрелочным переводом и входным сигналом ограждается со стороны перегона закрытым входным сигналом, а со стороны станции - переносным красным сигналом, устанавливаемым между остряками входного стрелочного перевода.

Если путевые работы выполняются на двухпутном перегоне между выходным стрелочным переводом и знаком «Граница станции», то переносные красные сигналы устанавливаются со стороны перегона напротив знака «Граница станции», а со стороны станции - между остряками выходного стрелочного перевода. В том случае, когда станция имеет входной светофор по неправильному пути, то со стороны перегона место работ ограждается закрытым входным сигналом.

Обеспечение безопасности движения поездов при работе машин в «окно»:

Для производства больших по объему ремонтных и строительных работ в графике движения поездов должны предусматриваться "окна" и учитываться ограничения скорости, вызываемые этими работами.

Если вблизи от стрелочного перевода, подлежащего ограждению, расположена другая стрелка, которую можно поставить в такое положение, что на стрелочный перевод, где выполняются работы или имеется препятствие, не может выехать подвижной состав, то стрелка в таком положении запирается или зашивается. В этом случае переносной красный сигнал со стороны такого стрелочного перевода не ставится. Когда стрелку в указанное положение поставить нельзя, то на расстоянии 50 м от места производства работ в направлении к этому стрелочному переводу, а при недостаточном расстоянии - против предельного столбика по оси каждого из сходящихся путей устанавливается переносной красный сигнал.