



КонсультантПлюс
надежная правовая поддержка

Распоряжение ОАО "РЖД" от 29.11.2011 N
2560р

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

Документ предоставлен **КонсультантПлюс**

www.consultant.ru

Дата сохранения: 02.12.2013

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"

РАСПОРЯЖЕНИЕ
от 29 ноября 2011 г. N 2560р

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ИНСТРУКЦИИ О ПОРЯДКЕ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ
И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ "ОКОН" ДЛЯ РЕМОНТНЫХ И СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫХ
РАБОТ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ ОАО "РЖД"**

В связи со структурными преобразованиями в ОАО "РЖД", созданием центральных дирекций управления движением и инфраструктуры и переходом на безотделенческую структуру:

1. Утвердить и ввести в действие прилагаемую **Инструкцию** о порядке предоставления и использования "окон" для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах ОАО "РЖД".
2. Начальникам дирекций, железных дорог, других филиалов и структурных подразделений ОАО "РЖД" руководствоваться данной **Инструкцией** при планировании, предоставлении и использовании "окон" для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах.
3. Признать утратившей силу Инструкцию о порядке предоставления и использования "окон" для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах ОАО "РЖД", утвержденную распоряжением ОАО "РЖД" от 26 октября 2007 г. N 2047р.

Первый вице-президент
ОАО "РЖД"
В.Н.МОРОЗОВ

Утверждена
распоряжением ОАО "РЖД"
от 29 ноября 2011 г. N 2560р

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

1. Общие положения

1.1. Принятые сокращения и обозначения

АЛСН - автоматическая локомотивная сигнализация непрерывного действия;
АРМ - автоматизированное рабочее место;
АС АПВО - автоматизированная система анализа планирования и выполнения окон;
В - служба вагонного хозяйства региональной дирекции инфраструктуры;
ВСП - верхнее строение пути;
ГВЦ - главный вычислительный центр;
ДИ - региональная дирекция инфраструктуры;
Д - региональная дирекция управления движением;
ДКС - дирекция по капитальному строительству - структурное подразделение железной дороги;
ДНЦ - поездной диспетчер;
ДРП - региональная дирекция по ремонту пути;
ДС - начальник станции;
ДСП - дежурный по станции;
ДУ-58 - журнал диспетчерских распоряжений;
ДЦС - центр организации работы железнодорожных станций - структурное подразделение дирекции управления движением;

ДЦУП - диспетчерский центр управления перевозками;
ЖАТ - технические средства железнодорожной автоматики и телемеханики;
ИВЦ - информационно-вычислительный центр - структурное подразделение Главного
вычислительного центра - филиала ОАО "РЖД";
ИДП - инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской
Федерации (утв. МПС России 16.10.2000 N ЦД-790);
ИСИ - инструкция по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации (утв. МПС России
26.05.2000 N ЦРБ-757);
ИССО - искусственные сооружения;
Н - начальник железной дороги;
НГС - служба гражданских сооружений региональной дирекции инфраструктуры;
НЗ - заместитель начальника железной дороги;
НТП - служба технической политики дороги;
ОАО "РЖД" - открытое акционерное общество "Российские железные дороги";
П - служба пути региональной дирекции инфраструктуры;
ПМС - путевая машинная станция;
ППР - проект производства работ;
ПТЭ - правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (утв. Приказом МПС
Российской Федерации 26.05.2000 N ЦРБ-756);
ПЧ - дистанция пути;
РЦС - региональный центр связи в составе дирекции связи - структурного подразделения
Центральной станции связи - филиала ОАО "РЖД";
СПД - система передачи данных;
СЦБ - сигнализация, централизация и блокировка;
Т - дорожная дирекция тяги;
ТЛГР - телеграмма-разрешение на производство работ;
ТРА - техническо-распорядительный акт станции;
ТЦФТО - территориальный центр фирменного транспортного обслуживания - структурное
подразделение центра фирменного транспортного обслуживания;
Ш - служба автоматики и телемеханики региональной дирекции инфраструктуры;
ШЧ - дистанция сигнализации, централизации и блокировки;
ЦД - центральная дирекция управления движением;
ЦДРП - центральная дирекция по ремонту пути;
ЦЛ - департамент пассажирских сообщений;
Э - служба электрификации и электроснабжения региональной дирекции инфраструктуры;
ЭПС - электроподвижной состав;
ЭЧ - дистанция электроснабжения;
ЭЦ - электрическая централизация.

1.2. Термины

Окно - время, в течение которого прекращается движение поездов по перегону, отдельным путям
перегона или станции для производства ремонтно-строительных работ.

Нормативное технологическое окно - время, предусмотренное нормативным графиком движения
поездов на участке железной дороги для ежесуточной организации работ по текущему содержанию
инфраструктуры.

Совмещенное окно - окно, в течение которого на одном пути перегона (или на одном пути перегона и
примыкающей станции) выполняются работы несколькими комплексами машин. При этом работы могут
быть технологически не связаны между собой.

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

Окно большой продолжительности - ремонтно-строительное окно продолжительностью свыше 8
часов на двухпутном и свыше 6 часов на однопутном перегоне.

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

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

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

Отказ от окна - отказ организации-исполнителя или дирекции (службы) - заказчика работ.

Отмена окна - отказ, срыв окна по указанию уполномоченных руководителей ОАО "РЖД", дирекций или дороги, из-за резкого увеличения размеров движения на участке, или невозможности пропуска поездопотоков, по другим причинам при нормальной работе технических средств.

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

Позднее начало окна - начало окна позже запланированного установленным порядком времени на 20 минут и более.

Срыв окна - окно, не состоявшееся по вине заказчика или исполнителя работ, а также из-за непредоставления или отказа техники и подвижного состава, локомотивов, неявки задействованных на окне представителей организаций. Случаи срыва окон ввиду сложной поездной обстановки, возникшей из-за неудовлетворительной работы технических средств или нарушения технологических процессов, относятся на дирекцию, службу, допустившую сбой в работе технических средств или не обеспечившую выполнение технологического процесса. Непредоставление окна поездным диспетчером при нормальной работе технических средств относится на дирекцию управления движением.

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

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

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

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

1.3. Нормативные документы, область применения, общие положения

1.3.1. Настоящая Инструкция разработана на основании требований: Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных Приказом МПС Российской Федерации 26.05.2000 N ЦРБ-756 (далее - ПТЭ); Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации, утвержденной МПС России 16.10.2000 N ЦД-790 (далее - ИДП); Положения об обеспечении безопасной эксплуатации технических сооружений и устройств железных дорог при строительстве, реконструкции и (или) ремонте объектов инфраструктуры ОАО "РЖД", утвержденного ОАО "РЖД" 16.02.2006 N ВМ-1258; Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ ЦП-485, утвержденной Министерством путей сообщения Российской Федерации 28.07.1997; Инструкции по обеспечению электробезопасности и временному заземлению устройств электроснабжения при работах специального подвижного состава на электрифицированных железных дорогах, утвержденной Министерством путей сообщения Российской Федерации 16.06.2003 N ЦЭ-941; Правил электробезопасности для работников ОАО "РЖД" при обслуживании электрифицированных железнодорожных путей, утвержденных ОАО "РЖД" 03.07.2008 N 12176.

1.3.2. Настоящая Инструкция устанавливает порядок планирования и предоставления окон для производства ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах ОАО "РЖД", выполняемых как силами структурных подразделений и дочерних зависимых обществ ОАО "РЖД", так и сторонних организаций.

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

1.3.4. К работам, для выполнения которых требуется предоставление окон, относятся: реконструкция (модернизация) железнодорожного пути, капитальный, усиленный средний, средний, усиленный подъемочный, подъемочный ремонты пути, смена рельсов, в том числе сплошная, укладка плетей бесстыкового пути, смена стрелочных переводов, в том числе замена металлических частей стрелочных переводов или сплошная замена брусьев, ремонт мостов и тоннелей, лечение земляного полотна, планово-предупредительная выправка пути, ремонт водоотводных сооружений, ремонт и текущее содержание контактной сети, линий связи, устройств СЦБ, механизированных и автоматизированных горок, реконструкция существующих и строительство новых сооружений, в том числе ремонт пассажирских платформ, электрификация железных дорог, строительство линий связи, устройств СЦБ и других обустройств железнодорожного транспорта, проведение восстановительных работ и устранение повреждений устройств контактной сети, линий связи, электроснабжения, СЦБ.

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

В случаях отказов устройств инфраструктуры, представляющих угрозу безопасности движения, запрашиваются аварийные окна, которые предоставляются вне зависимости от поездной обстановки по требованию руководителя работ.

1.3.5. Работы по реконструкции (модернизации) железнодорожного пути, ремонту пути и стрелочных переводов выполняются в несколько этапов, последовательность которых определяется утвержденными в ОАО "РЖД" технологическими процессами.

Окна, предоставляемые для работы машин глубокой очистки щебня, должны максимально совмещаться с окнами, предоставляемыми для работ по укладке путевой решетки.

1.3.6. К планово-предупредительным работам, выполняемым в том числе механизированными машинными комплексами, относятся:

шлифовка рельсов рельсошлифовальными поездами с неподвижными сегментами (работа челноком) и с абразивными кругами;

восстановление целостности рельсовых плетей бесстыкового пути сваркой с применением передвижной сварочной машины, а также алюминотермитной сваркой;

правка рельсов в стыках с помощью передвижных прессов или специальных машин для выправки стыков;

наплавка рельсов и крестовин;

смена стрелочных переводов с установкой электроприводов;

ликвидация выплесков на локальных участках;

на контактной сети - смена проводов, изоляторов, установка и демонтаж опор, поддерживающих конструкций, окраска ригелей и другие работы;

работы по хозяйству автоматики и телемеханики;

работы по хозяйству связи.

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

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

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

1.3.8. Для производства работ по переключению технических средств железнодорожной автоматики и телемеханики (далее - ЖАТ) после реконструкции или обновления предоставляются окна.

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

1.3.10. Окна для ремонтных и строительно-монтажных работ предоставляются, как правило, в светлое время суток. Перечень работ, которые могут выполняться в темное время суток, устанавливается приказом главного инженера железной дороги перед началом планирования ремонтных и строительно-монтажных работ.

1.3.11. Для управления ремонтными работами на перегонах и станциях грузонапряженных линий должна применяться ремонтно-оперативная радиосвязь, предназначенная для обеспечения надежной двусторонней связи внутри ремонтных подразделений с руководителем работ, руководителя работ с машинистами локомотивов, машинистов специального самоходного подвижного состава и дежурным аппаратом соответствующей службы.

Перечень участков, оборудуемых этой связью, утверждается начальником железной дороги. (Пункт 6.45 ПТЭ.)

Разрешается также применение средств ремонтно-оперативной радиосвязи (Система технологической ремонтно-оперативной радиосвязи ОАО "Российские железные дороги" на базе сетей подвижной связи стандарта GSM-R, TETRA и МВ-диапазона) в порядке, установленном приказом начальника железной дороги.

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

1.3.13. Отмена окон может производиться только в исключительных случаях должностным лицом, подписавшим разрешение (телеграмму) на окно, или его вышестоящим руководителем не позднее чем за 8 часов до планируемого начала окна.

Отмена окон продолжительностью 8 часов и более на двухпутных, 6 часов и более на однопутных участках должна производиться не позднее чем за сутки до планируемого начала окна.

1.3.14. Изменение времени начала окна допускается в исключительных случаях, исходя из поездной обстановки приказом поездного диспетчера (по распоряжению начальника диспетчерского центра), но не более чем на 1 час от плана.

2. Планирование ремонтных и строительно-монтажных работ

2.1. Планирование ремонтных и строительно-монтажных работ производится исходя из состояния устройств и сооружений пути, СЦБ, связи, электроснабжения, нормативов на их ремонт и потребности в строительстве новых и реконструкции существующих устройств и сооружений.

Потребность в окнах, продолжительность и периодичность их предоставления определяются расчетным путем в зависимости от сроков службы, состояния устройств и грузонапряженности участка в соответствии с нормами годовой потребности в техническом обслуживании и ремонте устройств, с применяемой технологией, наличием и производительностью технологических комплексов машин и механизмов, других технических средств как железной дороги, так и ремонтно-строительных организаций.

2.2. При расчете оптимальной продолжительности окон должно предусматриваться обеспечение выработки не ниже расчетной, снижение расходов на выполнение работ и затрат, связанных с задержками поездов на весь период проведения работ.

При подготовке к проведению окон перед выдачей подрядчику акта-допуска начальником региональной дирекции инфраструктуры железной дороги назначается рассмотрение разработанного подрядчиком Проекта производства работ (далее - ППР), который согласовывается П, ШЧ, ЭЧ, РЦС и другими подразделениями, имеющими коммуникации и технические средства в зоне производства работ.

В дни проведения окон по реконструкции (модернизации) железнодорожного пути, капитальному, усиленному среднему, среднему, усиленному подъемочному, подъемочному ремонтам пути время предоставления окон для текущего содержания пути корректируется в соответствии с вариантным графиком движения поездов.

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

Ремонтные работы не должны планироваться одновременно на двух и более параллельных ходах, а также на нескольких подходах к железнодорожным узлам. При предоставлении окон на соседних участках

одного направления окна должны быть расположены в створе, обеспечивающем минимальный съём поездов.

Остальные окна предоставляются в соответствии с планом, утвержденным начальником железной дороги.

2.3. Для выполнения работ по текущему содержанию пути, искусственных сооружений, контактной сети, линий связи, устройств сигнализации, централизации и блокировки в графике движения поездов предусматриваются нормативные технологические окна. В нормативное технологическое окно может выполняться ряд ремонтных и строительно-монтажных работ (например: устройство или демонтаж опор контактной сети, выправочно-отделочные работы на фронтах различных видов ремонтов пути и т.п.).

2.4. Региональными дирекциями управления движением совместно с региональными дирекциями инфраструктуры ежегодно разрабатываются организационно-технические мероприятия по обеспечению безусловного пропуска планового объема поездопотока следующего года с установленными нормативами.

Разработанные мероприятия направляются в ОАО "РЖД" для утверждения.

2.5. На основании рассмотрения и согласования предложений железных дорог ОАО "РЖД" направляет им расчетные показатели объемов ремонтных работ на предстоящий год для разработки проектной документации на ремонтные и строительно-монтажные работы и календарных планов их выполнения с учетом объемов финансирования, возможности обеспечения рабочей силой и материалами конкретных ремонтно-строительных организаций, а также наличия своей техники и техники строительных организаций.

2.6. Региональные дирекции инфраструктуры совместно с региональными дирекциями управления движением разрабатывают проекты годовых планов по ремонту сооружений и устройств путевого хозяйства, рассматривают их на технических советах железных дорог и представляют на утверждение в ОАО "РЖД" вместе со следующей документацией:

проекты и календарные графики производства работ, утвержденные начальником железной дороги;

приказы начальника железной дороги:

о подготовке дополнительного количества тепловозов и локомотивных бригад, необходимого для выполнения работ;

об оборудовании участков двусторонней автоблокировкой, открытии временных отдельных пунктов, оборудовании выходными светофорами главных путей для движения поездов в неправильном направлении;

об укладке дополнительных стрелочных переводов на период производства работ на перегонах и станциях с недостаточным стрелочным развитием и выполнении других мероприятий.

Проект годовых планов по ремонту сооружений и устройств путевого хозяйства должен содержать следующие данные:

организация-исполнитель;

объемы и место выполнения работ по всем видам ремонта пути;

продолжительность и количество окон в неделю в зависимости от вида ремонта и на весь годовой объем работ;

сроки начала и окончания ремонтно-путевых работ на участках;

технология выполнения ремонтно-путевых работ, порядок обслуживания хозяйственных поездов;

необходимое количество локомотивов для обеспечения работы звеносборочных баз, путевых машин и хозяйственных поездов, продолжительность и режим их работы;

меры по форсированию пропускной способности в период производства ремонтно-путевых работ;

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

скорость движения поездов после производства работ в окно;

расчетный срок установления нормативной скорости движения поездов на отремонтированном участке.

При необходимости, в случаях необеспечения запланированных объемов перевозок, вносятся соответствующие изменения в адресные планы работ.

Ремонтные и строительно-монтажные работы направлений сети железных дорог с большими объемами пассажирских перевозок рекомендуется производить до начала и после окончания массовых перевозок пассажиров.

2.7. На основании годовых календарных планов работ по каждой железной дороге разрабатывается годовой календарный план работ в целом по всей сети железных дорог России.

2.8. Региональная дирекция управления движением на основании предоставляемого ТЦФТО плана перевозок и утвержденного плана ремонтно-строительных работ на предстоящий год, а также оперативной

информации от ДРП и других ремонтных дирекций, строительных и монтажных организаций разрабатывает варианты графики движения поездов по всем направлениям, которые предусматривают предоставление окон.

2.9. Региональные дирекции инфраструктуры совместно с региональными дирекциями управления движением определяют периодичность предоставления заложенных в графике движения поездов (далее - ГДП) нормативных технологических окон для обеспечения текущего состояния и ремонта устройств инфраструктуры железной дороги.

Нормативы годовой потребности в окнах для обслуживания и текущего ремонта устройств контактной сети приведены в Приложении А к настоящей Инструкции.

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

3.1. При подготовке к проведению окон перед выдачей подрядчику акта-допуска в региональной дирекции инфраструктуры назначается рассмотрение разработанного подрядчиком ППР, который согласовывается ПЧ, ШЧ, ЭЧ, РЦС и другими подразделениями, имеющими коммуникации и технические средства в зоне производства работ.

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

3.3. На период производства ремонтных и строительно-монтажных работ в управлениях железных дорог под руководством первого заместителя начальника железной дороги создается оперативный штаб (группа) из представителей причастных хозяйств. Также в регионах дорог создаются оперативные штабы под руководством заместителей начальников железных дорог по регионам.

3.4. Оперативные штабы, исходя из сложившейся эксплуатационной обстановки и плана перевозок на предстоящий месяц, разрабатывают план работы на месяц, предусматривающий порядок и последовательность предоставления или совмещения окон для подразделений и предприятий, выполняющих работы в окно, а также разрабатывают мероприятия по обеспечению пропуска поездопотоков в соответствии с принятым вариантным графиком движения поездов и направляют разработанную документацию в дирекцию управления движением.

Оперативный штаб (группа) контролирует выполнение организационно-технических мероприятий по подготовке к проведению работ в окно.

3.5. В соответствии с планом работ на месяц руководители ПМС, ПЧ, ШЧ, РЦС, ЭЧ, строительно-монтажных и монтажных поездов, других организаций подают декадные и суточные заявки на предоставление окон для производства работ по ремонту пути, сооружений и устройств в соответствующие службы на согласование, обобщенная заявка по службе передается в дирекцию управления движением на утверждение.

3.6. Заявки на окна рассматриваются оперативным штабом (группой) с представителями дирекций. На основании заявок уточняются технологии работы, готовность к работе и достаточность машин, механизмов и рабочей силы, своевременность погрузки и доставки к месту работ хоппер-дозаторных вертушек, выполнение работ по подготовке к окнам, обеспечение работ локомотивами, организация пропуска плановых поездопотоков и другие вопросы, связанные с предоставлением окон. Одновременно решаются вопросы выполнения соответствующих работ дистанциями электроснабжения, сигнализации, централизации и блокировки.

3.7. По результатам рассмотрения заявок издается телеграмма на окно, а накануне даты производства работ - оперативный приказ первого заместителя начальника железной дороги о разрешении предоставления запланированных окон на следующие сутки, формируемый с использованием АС АПВО. Телеграммы и оперативные приказы направляются всем причастным руководителям подразделений дирекции инфраструктуры и по ремонту пути (ПЧ, ШЧ, ЭЧ, РЦС, ПМС) и других подразделений, заявившим окна, а также НЗ по регионам, поездным диспетчерам, начальникам станций, ограничивающих ремонтируемый перегон.

3.8. На выполнение работ с предоставлением окон для лечения земляного полотна, ремонта и замены искусственных сооружений, устройств СЦБ, электроснабжения, связи, производства строительно-монтажных работ руководитель работ подает заявку начальнику региональной дирекции инфраструктуры в следующие сроки:

не позднее чем за 4 дня до начала работ, если не требуется согласование с управлением железной дороги и ОАО "РЖД";

не позднее чем за 8 дней до начала работ, если требуется согласование с управлением железной дороги, но не требуется согласование с ОАО "РЖД";

не позднее чем за 18 дней до начала работ, если требуется согласование с ОАО "РЖД";

не позднее чем за 60 дней до начала работ, если требуется отмена, изменение маршрута следования или расписания движения пассажирских поездов по станциям посадки, высадки пассажиров.

3.9. Заявки на предоставление окон продолжительностью более 6 часов на однопутных перегонах и более 8 часов на двухпутных перегонах, а также на закрытие перегонов, согласованные с начальником региональной дирекции управления движением, направляются в Центральную дирекцию управления движением - филиал ОАО "РЖД" за подписью первого заместителя начальника железной дороги не позднее чем за 15 суток до начала проведения работ, если не требуется изменение расписания движения пассажирских поездов по станциям посадки, высадки пассажиров, в противном случае - за 55 суток. При изменении расписания движения пригородных поездов при сдаче на соседние железные дороги заявки подаются в Центральную дирекцию управления движением не позднее чем за 20 суток до начала работ.

Заявки на предоставление окон, связанных с изменением расписания или маршрута следования пассажирских поездов, на железных дорогах предварительно согласовываются с руководителями служб предоставления услуг инфраструктуры в пассажирских сообщениях, а пригородных поездов - с руководителями региональных дирекций по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении.

Все работы, для которых требуется отмена, изменение маршрута пассажирских поездов, выполняются с разрешения ОАО "РЖД", разрешением является телеграмма вице-президента ОАО "РЖД", курирующего железнодорожные перевозки, изменение расписания пассажирских поездов согласовывается ЦЛ и ЦД.

3.10. Для получения разрешения ОАО "РЖД" на производство работ железные дороги представляют следующие документы:

1) заявку на предоставление окна или закрытие перегона, подписанную первым заместителем начальника дороги и руководителем организации-исполнителя работ, в которой указаны следующие сведения:

основание для закрытия пути или перегона и вид ремонта;

направление, участок и станции, ограничивающие перегон;

дату начала и окончания работ, продолжительность окна;

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

фамилии и должности руководителей, ответственных за производство работ и обеспечение безопасности от строительно-монтажной организации и управления железной дороги;

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

2) вариантный график движения поездов с пояснительной запиской, разработанный на период предоставления окон или закрытия перегона, утвержденный региональной дирекцией управления движением и согласованный с региональными дирекциями управления движением смежных железных дорог при изменении размеров движения или расписания пассажирских и пригородных поездов по междорожным стыкам;

3) предложения по отклонению транзитных поездов с участка проведения окон на параллельные направления;

4) технологические документы на выполнение ремонтно-путевых работ в период предоставления окон или на закрытом перегоне, утвержденные первым заместителем начальника железной дороги.

3.11. Организация ремонтно-путевых работ с применением комплексов путевых машин должна обеспечивать минимальную продолжительность периода стабилизации балластной призмы и действия ограничений скорости после выполнения работ. Состояние пути после проведения окна должно обеспечивать безопасный пропуск поездов со скоростями, регламентированными нормативными документами ОАО "РЖД" для данных работ и данных участков. Оперативный штаб (группа) контролирует выполнение этих требований.

3.12. Пропуск путеукладочных, путеразборочных, установочных поездов, хоппер-дозаторных вертушек и специального самоходного подвижного состава к месту работ и обратно на производственную базу должен осуществляться по специально выделенным "ниткам" вариантного графика, соединенными в один-два состава, со скоростями, в соответствии с Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ (утв. МПС России 28.07.1997 N ЦП-485) и Нормами допускаемых

скоростей движения подвижного состава по железнодорожным путям колеи 1520 (1524) мм федерального железнодорожного транспорта (утв. МПС России 12.11.2001 N 41).

3.13. Отправление хозяйственных поездов с производственной базы к месту работы и возвращение обратно на базу осуществляется в следующем порядке:

3.13.1. Продвижение хозяйственных поездов должно осуществляться таким образом, чтобы обеспечить их прибытие на железнодорожную станцию (далее - станция), ограничивающую перегон, где производятся работы, не позднее чем за 2 часа до начала окна. Дежурный по станции в соответствии с заявкой руководителя работ организует формирование хозяйственных поездов.

Длина хозяйственных поездов приведена в [Приложении Б](#).

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

При невозможности выполнения данного условия пункты смены локомотивных бригад должны быть заранее определены в варианном графике движения поездов. Смена локомотивных бригад самоходного подвижного состава и путевых машин с арендованными локомотивами должна производиться с учетом турной езды.

3.13.3. Руководитель работ или его представитель (дорожный мастер, начальник путевой машины, главный кондуктор) не позднее чем за 1 час до отправления хозяйственных поездов к месту работы докладывает дежурному по станции отправления о готовности хозяйственного поезда для прицепки локомотива, проведения технического осмотра и опробования тормозов. О готовности хозяйственных поездов к отправлению дежурный по станции докладывает поездному диспетчеру.

3.13.4. Отправление хозяйственных поездов на базы дислокации после окончания их работы должно осуществляться по специально выделенным "ниткам" вариантного графика после получения дежурным по станции (поездным диспетчером) уведомления от руководителя работ или уполномоченного им лица о готовности к отправлению.

3.14. Ремонтные и строительно-монтажные работы на станционных путях производятся с соблюдением требований ПТЭ (Глава 8. Осмотр сооружений и устройств и их ремонт) и ИСИ (пункты 3.10, 3.11) после соответствующей записи руководителя работ в журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи, контактной сети и последующего разрешения дежурного по станции, по согласованию с поездным диспетчером.

3.15. Текущее содержание пути или контактной сети, а также работы по обновлению, модернизации, ремонту и реконструкции устройств контактной сети и воздушных линий энергоснабжения с применением машинных комплексов, предусматривают выезд на перегон нескольких специализированных машин и хозяйственных поездов в соответствии с назначением и местом производства работ. После окна по текущему содержанию пути скорость движения поездов, как правило, не ограничивается, кроме работ, связанных с ослаблением несущей способности пути. Руководитель работ в этом случае выдает временное ограничение скорости движения поездов до окончания рабочего дня.

3.16. Ко времени окончания предоставленного окна предусматриваемые планом работы должны быть полностью закончены, сооружения и устройства приведены в состояние, обеспечивающее безопасное движение поездов, сигналы остановки сняты, при необходимости остаются сигналы уменьшения скорости и соответствующие сигнальные знаки.

3.17. Средние нормы выработки машинных комплексов при всех видах реконструкции и ремонтов пути приведены в [Приложении В](#).

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

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

4.1.1. В целях сокращения задержек поездов в период предоставления окон применяются следующие организационно-технические мероприятия, позволяющие повысить использование пропускной и провозной способности поездо-участка:

организация обращения соединенных поездов, при этом, если предусматривается следование

соединенных поездов по всему направлению, то соединять поезда целесообразно на станции формирования поездов или выполнения технических операций с ними. Влияние вождения соединенных поездов на пропускную и провозную способность устанавливается отдельно для каждого конкретного участка;

применение устройств, позволяющих обеспечить движение по сигналам локомотивных светофоров в противоположном направлении (по неправильному пути);

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

обеспечение мер по проследованию переездов с установленной скоростью;

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

ликвидация защитных блок-участков;

своевременное внесение изменений в приказ начальника дороги об устанавливаемых скоростях движения поездов, проведение инструктажа в локомотивных депо;

открытие временных блокпостов, в том числе с укладкой стрелочных переводов с крестовинами пологих марок;

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

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

выделение наиболее квалифицированных поездных диспетчеров для дежурства в дни предоставления окон;

организация изучения всеми причастными работниками порядка пропуска поездов в дни предоставления окон;

составление именных графиков машинистам, которые имеют право вождения соединенных поездов;

организация форсированного пропуска поездов до начала окна;

обеспечение на период производства ремонтно-путевых работ необходимого количества локомотивов, локомотивных бригад, путевых машин и механизмов, материалов, дополнительного штата работников региональных дирекций;

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

организация на период ремонтно-путевых работ круглосуточного дежурства ДС, ДНЧ, машинистов-инструкторов для оказания практической помощи дежурным по станциям, ограничивающим ремонтируемый перегон.

4.1.2. В целях ускорения отправления хозяйственных поездов к месту работ, а также беспрепятственного приема их с закрытого перегона в дни предоставления окон в помощь дежурному должен выделяться помощник по квалификации - не ниже дежурного по станции. Продолжительность и порядок работы помощника устанавливается начальником региональной дирекции управления движением.

4.1.3. Для обеспечения своевременного вывода поездов с сортировочных станций и пунктов оборота необходимо иметь резерв локомотивов и локомотивных бригад.

В каждом конкретном случае порядок подсылки локомотивов устанавливается региональной дирекцией управления движением в зависимости от поездного положения на направлении в сутки, предшествующие дню предоставления окна.

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

Перед закрытием перегона должны быть отменены предупреждения на соседних перегонах, а общее количество неграфиковых предупреждений на этих перегонах и соседнем пути не должно превышать 15% от предупреждений, предусмотренных нормативным графиком. Приступать к ремонту следующего перегона разрешается только после открытия движения на ранее закрытом участке со скоростью не менее 60 км/ч.

4.1.5. Организационно-технические мероприятия, обеспечивающие пропуск поездов в установленных

размерах и выполнение ремонтных и строительных работ в окна, являются основанием для разработки вариантного графика движения поездов и последующего составления детальных графиков работы ПМС, ПЧ, ЭЧ, ШЧ, РЦС и строительно-монтажных поездов.

4.1.6. Для увеличения пропускной способности по оставшемуся для движения поездов пути должны применяться постоянно действующие устройства двусторонней автоблокировки, позволяющие организовать движение в неправильном направлении по сигналам АЛСН.

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

Наряду с постоянно действующими устройствами двусторонней автоблокировки могут при необходимости применяться временные блокпосты с соответствующей укладкой съездов. В этом случае проектные работы выполняются проектными институтами, а монтажные - силами ПМС дистанций ЭЧ, ШЧ, РЦС с отнесением расходов по их сооружению и содержанию за счет средств, выделяемых на производство основных работ.

На участках, не оборудованных автоматической блокировкой, блокпосты необходимо открывать за 2 часа до предоставления окна и закрывать после пропуска задержанных поездов в обоих направлениях.

По оставшемуся для движения поездов пути применяется пакетное движение поездов в обоих направлениях с минимальными интервалами между поездами в пакете.

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

4.2.1. На время предоставления окна разрабатывается вариантный график движения поездов, в котором предусматривается:

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

выполнение опытных поездок, проведение хронометража проследования поездов;

возможность закрытия движения поездов для производства работ; пропуск пассажирских поездов вариантным расписанием;

увеличение интенсивности пропуска грузовых поездов до начала предоставления окна за счет максимального использования пропускной способности, сдвигания поездов и т.п.;

своевременный подвод к фронту работ всех хозяйственных поездов с техникой и материалами и своевременный вывод их из зоны работ после предоставления окна;

пропуск поездов до и после предоставления окна с ограничением скорости, предусмотренной проектом организации работ.

В вариантном графике должна быть представлена следующая информация:

количество грузовых поездов, снимаемых разработанным вариантным графиком в четном и нечетном направлениях;

участковая скорость поездов, предусмотренная вариантным графиком движения поездов.

В пояснительной записке к вариантному графику движения поездов необходимо отразить готовность технических средств на станциях и перегонах для обеспечения пропуска поездов по вариантному графику.

Вариантный график, разрабатываемый при предоставлении окон, обеспечивает максимальные размеры грузового движения при минимальных задержках пассажирских поездов и утверждается начальником региональной Дирекции управления движением или его первым заместителем.

Вариантные графики для участков, на которых расположены междорожные стыки, должны обеспечивать установленные ОАО "РЖД" размеры движения в рассматриваемый период. Согласование вариантных графиков между соседними дорогами производится по имеющимся видам связи (факс, электронная почта).

Вариантные графики для участков направлений с интенсивным движением (80% и более от наличной пропускной способности) и высокоскоростным пассажирским движением поездов утверждаются начальником региональной Дирекции управления движением.

4.2.2. Для определения реальных размеров движения поездов в сутки предоставления окон необходимо произвести расчеты пропускной способности участка с учетом влияния перерывов движения. При этом сутки условно делятся на три периода: время от 18 часов до начала предоставления окна, время окна и время после предоставления окна, которое может совпадать с окончанием суток или перейти на

следующие сутки. Во втором случае расчет пропускной способности следует производить за двое суток одновременно.

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

- движение поездов закрывается на однопутном и обоих путях двухпутного участка;
- движение поездов прекращается по одному из путей двухпутного или многопутного участка.

4.2.3. Для разработки вариантного графика движения поездов и телеграммы-разрешения на производство работ производителем работ должны предоставляться следующие исходные данные:

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

- вид работ (при ремонте пути указывается: реконструкция (модернизация), капитальный ремонт на новых и капитальный ремонт на старогодных материалах, усиленный средний, средний и т.д.);
- конкретный перечень участков работ (по километрам "от" и "до", перегоны, четный - нечетный путь, номер пути) с указанием сроков начала и окончания работ;
- перечень, скорости и маршруты следования рабочих поездов и путевых машин, связанных с ремонтными и строительными работами, и объекты доставки стройматериалов;
- ограничения скорости движения поездов, связанные с предоставлением окна (протяженность участка, на котором снижается скорость, величины снижения, время действия ограничения);
- отмена действующих на участке ограничений скорости, не заложенных в графике движения поездов;
- требования по обеспечению производства работ к смежным региональным дирекциям;
- необходимость отключения и включения устройств СЦБ и электроснабжения;
- фамилия, имя, отчество и должность руководителя работ;
- другие данные в соответствии с порядком, установленным начальником дороги;
- б) календарный план для каждого вида работ с указанием даты, продолжительности и объема работ;
- в) расчет продолжительности и периодичности предоставления окон.

4.2.4. Вариантные графики движения поездов на период предоставления окна разрабатываются технологами-графистами региональных Дирекций управления движением с использованием эксплуатируемых программно-технологических комплексов.

4.2.5. В период предоставления окна применяются следующие способы пропуска поездов: односторонний, двусторонний непакетный, двумя равными пакетами, двумя пакетами, один из которых максимальный, соединенными поездами.

4.2.6. Организация двух разных пакетов поездов заключается в образовании первого пакета в результате безостановочного следования поездов одного направления по графику со средним интервалом, а второго (обратного направления) - в результате накопления поездов перед перегоном с окном и последующего пропуска их по временно однопутному перегону с минимальными интервалами между ними.

4.2.7. Для образования пакетов с равным количеством поездов по временно однопутному перегону сначала в одном направлении со средним интервалом между поездами пропускают регулировочный пакет, что дает возможность накопить поезда для пакета противоположного направления. Поезда в пакете пропускают с минимальным интервалом до тех пор, пока этот интервал может быть обеспечен, затем в обратном направлении пропускают такой же пакет поездов и т.д.

При использовании схемы двух пакетов, из которых второй максимальный, достигается пропуск большего количества поездов, чем при организации движения по схеме двух равных пакетов.

4.3. Организация местной работы при предоставлении окон

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

Планирование местной работы на период предоставления окна начинается с выявления в графике движения "ниток" поездов с вагонами, следующими под выгрузку (далее - местные вагоны), время работы которых на станциях совпадает с предоставлением окна. При предоставлении окна продолжительностью до 12 часов на однопутных перегонах или двухпутных участках с прекращением движения необходимо принять меры по более раннему отправлению поездов с местными вагонами с технических станций и проследованию их по ремонтируемому перегону до начала предоставления окна.

4.3.2. При отсутствии возможности отправления поездов с местными вагонами до начала предоставления окна местные вагоны, задержанные на технических станциях, должны подбираться более детально по маневровым районам и грузовым фронтам для станций выгрузки с тем, чтобы максимально сократить затраты времени на маневровую работу на станциях и ускорить их подачу под выгрузку (погрузку)

после окончания предоставления окна.

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

С учетом проследования местных вагонов до станции выгрузки определяется необходимое время отправления их с технических станций. Возможность более раннего отправления местных вагонов с технической станции зависит от прогнозируемого времени прибытия на нее. Если времени от прибытия до отправления достаточно для выполнения технологических и технических операций, то поезда с местными вагонами планируются к отправлению до начала предоставления окна. При необходимости оперативная корректировка времени отправления поездов с местными вагонами на участках предусматривается в вариантном графике движения поездов, при этом вариантным графиком предоставления окна должен быть предусмотрен пропуск не менее 50% местных поездов от их общего количества, предусмотренного нормативным графиком движения поездов.

5. Порядок предоставления окон

5.1. В соответствии с утвержденным месячным планом (с разбивкой по декадам) предоставления окон, выпущенными ТЛГР и действующим порядком предоставления окон ПЧ, ЭЧ, ШЧ, РЦС, ПМС другие исполнители работ представляют с использованием авторизированной системы АС АПВО заявки на предоставление окон на предстоящие сутки. Отделы (службы региональных дирекций) и оперативные штабы (группы) контролируют готовность к проведению работ в окно. Разрешение на проведение работ дается только при выполнении следующих условий:

полная концентрация всех хозяйственных поездов на станциях, ограничивающих перегон или к ним прилегающих, до начала окна;

наличие акта проверки исправного действия технических средств, подписанного начальниками региональных дирекций инфраструктуры при организации движения по правилам однопутного перегона;

обеспечение сохранности действующих устройств СЦБ, электроснабжения и связи.

Разрешение на проведение работ оформляют в виде приказа начальника или первого заместителя железной дороги на предоставление окон по установленной форме.

5.2. ТЛГР на производство работ подписывается:

при сохранении размеров грузового движения или изменении в пределах дороги - начальником железной дороги или первым заместителем начальника железной дороги;

при необходимости изменения размеров грузового движения в пределах двух и более дорог - начальником железной дороги или первым заместителем начальника железной дороги по согласованию с начальником Центральной Дирекции управления движением - филиала ОАО "РЖД";

при необходимости отмены или изменения расписания пассажирских и пригородных поездов, курсирующих в пределах одной железной дороги, - начальником железной дороги или первым заместителем начальника железной дороги;

при необходимости изменения расписания пассажирских поездов, курсирующих в пределах двух и более железных дорог, или расписания пригородных поездов при сдаче на соседние железные дороги - начальником железной дороги или первым заместителем начальника железной дороги после согласования с Центральной дирекцией управления движением - филиала ОАО "РЖД" и Департаментом пассажирских сообщений;

при необходимости отмены или изменения маршрута следования пассажирских и пригородных поездов, курсирующих в пределах двух и более железных дорог, - начальником железной дороги после согласования с вице-президентом ОАО "РЖД", курирующим железнодорожные перевозки.

Телеграмма на предоставление окон, связанных с отменой или изменением расписания пассажирских и пригородных поездов, направляется не позднее чем за 45 суток до начала работ для пассажирских и 15 суток - для пригородных поездов.

5.3. В случае одновременного проведения работ несколькими строительно-монтажными организациями руководителем дорожной дирекции инфраструктуры назначается единый руководитель работ по должности не ниже заместителя начальника структурного подразделения, который координирует проведение всех работ в окно.

При проведении окна более 12 часов руководитель работ может меняться с указанием этой смены в телеграмме. К телеграмме должен прилагаться график дежурств ответственных. При вступлении на "смену" руководитель работ обязан сделать отметку в журнале ДУ-58 и лично сообщить поезвному диспетчеру по прямой связи, а также подтвердить план предстоящей работы или заявки на выезд хозяйственных единиц.

Должностные лица, назначаемые руководителями работ, должны быть испытаны в знании ПТЭ и других нормативных документов в соответствии с Положением об организации проверки знаний требований безопасности движения поездов работниками открытого акционерного общества "Российские железные дороги", утвержденным ОАО "РЖД" 26.12.2005 N 2191р с учетом изменений, внесенных распоряжением ОАО "РЖД" от 12.09.2011 N 1981р.

Списки руководителей работ, сдавших испытания в знании ПТЭ и других нормативных документов, заверенные главным ревизором по безопасности движения железной дороги, должны находиться на рабочих местах поездных диспетчеров и у дежурного по станции.

Начальник станции обязан перед началом работ ознакомить всех причастных с телеграммой о предоставлении и порядке проведения окна и провести целевой инструктаж с дежурным по станции.

Запрещается предоставление окна для производства работ как на перегоне, так и на станции при отсутствии указанного в разрешении руководителя работ на месте их проведения.

5.4. В соответствии с разрешением на производство работ перед закрытием пути перегона (перегона) не позднее чем за два часа до установленного времени начала окна руководитель работ передает дежурным по станциям, ограничивающим перегон, и поездному диспетчеру заявку о последовательности отправления на закрываемый перегон хозяйственных поездов, с указанием для каждого поезда километра первоначальной остановки на закрытом перегоне (или главном пути) и станции, куда они должны следовать по окончании работ.

Форма и способ предоставления заявки руководителем работ поездному диспетчеру устанавливаются начальником железной дороги.

5.5. Согласно пункту 8.4 ИДП с наступлением срока начала работ с закрытием пути перегона (перегона) поездной диспетчер устанавливает отсутствие на нем поездов, после чего дает дежурным по станциям, ограничивающим перегон, и руководителю работ приказ о закрытии перегона (пути).

В исключительных случаях при отсутствии на месте работ телефонной связи или радиосвязи с поездным диспетчером приказ о состоявшемся фактическом закрытии пути перегона (перегона) передается руководителю работ дежурным по станции, ближайшей к месту работ (по телефону или через нарочного, командированного с места работ). Разрешается также применение средств ремонтно-оперативной радиосвязи (Система технологической ремонтно-оперативной радиосвязи ОАО "Российские железные дороги" на базе сетей подвижной связи стандарта GSM, GSM-R, TETRA и MB-диапазона).

Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ приказа поездного диспетчера (письменного, по телефону или радиосвязи) и до ограждения места работ порядком, установленным Инструкцией ЦП-485, утвержденной МПС РФ 28.07.1997.

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

5.7. 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 ИДП.

5.8. По окончании ремонтно-путевых работ и 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.

5.9. Согласно пункту 8.14 ИДП открытие перегона (пути) производится по приказу поездного диспетчера только после получения уведомления (письменного, 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.

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

6. Контроль за предоставлением окон

и анализ их использования

6.1. Оперативный контроль фактического предоставления окон, хода работ в окно, своевременного открытия перегонов осуществляют региональные дирекции управления движением и соответствующие региональные дирекции, структурные подразделения которых выполняют работы.

Отделы планирования и организации окон анализируют использование предоставляемых окон, организацию движения поездов и, в необходимых случаях, подготавливают мероприятия по улучшению организации пропуска вагонопотоков и о порядке выполнения работ.

6.2. Каждый случай нарушения установленного порядка работы и продолжительности предоставленного окна должен немедленно расследоваться руководителями причастных дирекций с разработкой организационно-технических мер по рациональному использованию предоставленных окон. Доклады об использовании предоставленных окон ежемесячно направляются в Центральную дирекцию управления движением - филиал ОАО "РЖД".

Первый заместитель начальника железной дороги и заместители начальника железной дороги по регионам еженедельно рассматривают результаты использования предоставленных окон.

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

проведение мер для форсированного использования пропускной способности;

соблюдение вариантного графика движения поездов и календарного плана предоставления окон для производства работ;

выполнение за период предоставления окна установленного объема работ;

соблюдение продолжительности окна;

заблаговременную подготовку и обеспечение работ материалами, машинами и механизмами;

своевременное продвижение составов с машинами и механизмами, хозяйственных и строительно-монтажных поездов, своевременную доставку рабочих от производственных баз к месту работ и обратно;

обеспечение радиосвязи для руководителей работ с сигнаристами, с поездным диспетчером и диспетчером по электроснабжению;

своевременную выдачу и отмену предупреждений об ограничении скорости.

6.4. Учет и отчетность по использованию предоставленных окон ведут ПМС, ПЧ, ШЧ, ЭЧ, РЦС и соответствующие региональные дирекции. В формах учета и отчетности должны содержаться данные о планируемых и фактически предоставленных окнах, с указанием их количества, продолжительности, объема работ и выработки за час окна.

6.5. Учет использования предоставленных окон по ремонту пути должен вестись в специальном журнале по [форме](#), приведенной в таблице 3 Приложения Д к настоящей Инструкции.

6.6. Учет работы по ремонту пути и сооружений с закрытием перегонов на длительный срок (до нескольких суток) ведется в отдельном журнале ПЧ, ПМС отделом предоставления окон и с взаимодействием с инфраструктурой Дирекции управления движением по [форме](#), приведенной в таблице 4 Приложения Д к настоящей Инструкции.

6.7. ПЧ, ПМС ежемесячно (до 10 числа, следующего за отчетным месяцем) направляют в соответствующие дирекции отчет об использовании окон и закрытии перегонов для ремонта пути и сооружений по [форме](#), приведенной в таблице 5 Приложения Д к настоящей Инструкции. Региональная дирекция инфраструктуры отчет по этой же форме направляет в Центральную дирекцию инфраструктуры - филиал ОАО "РЖД".

6.8. Анализ использования окон содержит следующую информацию:

продолжительность предоставленных окон для различных видов работ;

продолжительность закрытия главных путей или перегонов;

количество и продолжительность планируемых и фактически предоставленных окон;

выполненный объем ремонта;

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

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

количество и продолжительность отмененных окон по основным причинам;

срывы предоставленных окон;

передержки предоставленных окон.

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

НОРМАТИВЫ ГОДОВОЙ ПОТРЕБНОСТИ В ОКНАХ ДЛЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И ТЕКУЩЕГО РЕМОНТА УСТРОЙСТВ КОНТАКТНОЙ СЕТИ

Продолжительность и необходимое количество предоставляемых окон устанавливаются в ежемесячных календарных графиках, разрабатываемых дистанциями электроснабжения, которые согласуются с начальником региональной Дирекции управления движением и утверждаются заместителем начальника железной дороги по региону. Работы по ремонту контактной сети могут совмещаться с работами, выполняемыми другими службами в период предоставления одного и того же окна.

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

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

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

Таблица 1

ДЛИНА ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОЕЗДОВ В МЕТРАХ

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

3000	150	100	830	860	1150	100	50	50	3290
------	-----	-----	-----	-----	------	-----	----	----	------

Примечания:

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

м.

Таблица 2

ДЛИНА ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОЕЗДОВ ПРИ КОМПЛЕКСЕ РАБОТ
ПО ГЛУБОКОЙ ОЧИСТКЕ ЩЕБЕНОЧНОГО БАЛЛАСТА, М

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

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

Общие положения

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

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

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

Нормы выработки определены по машинным комплексам, используемым в ОАО "РЖД" на всех видах работ по реконструкции и ремонту пути. Производительность машинного комплекса определена с учетом выработки (рабочей скорости) головной (ведущей) машины, длины хозяйственных поездов, обеспечения безопасного расстояния между работающими машинами и других условий в соответствии с "Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ" ЦП-485, утвержденной МПС РФ 28.07.1997.

Комплексы машин для выполнения различных работ сформированы с учетом анализа технологий выполнения ремонтно-путевых работ путевыми машинными станциями - структурными подразделениями региональных дирекций по ремонту пути, входящих в состав Центральной дирекции по ремонту пути ОАО "РЖД".

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

При разработке Норм выработки использованы:

- отраслевые нормы времени на работы по ремонту верхнего строения пути. Технологическо-нормировочные карты, утвержденные 08.04.2004;
- отраслевые элементарные сметные нормы на ремонты верхнего строения железнодорожного пути ОЭСН (РП)-2001 (ОАО "РЖД" 2007 г.);
- типовые технически обоснованные нормы времени на работы по текущему содержанию пути. Издание шестое, откорректированное и дополненное.

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

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

Нормы выработки определены с учетом потерь времени на пропуск поездов по соседнему пути в соответствии с Инструкцией ЦП-485.

Нормативы определены для использования на период до 2015 года.

Нормы выработки на выполнение ремонтно-путевых работ

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

1.1. Средние нормы выработки машинных комплексов при замене рельсошпальной решетки

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средняя норма выработки в окно, м пути								
		При работе в отдельное окно продолжительностью, час				При работе в совмещенное окно продолжительностью, час				
		6	8	10	12	6	8	10	12	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Замена РШР со срезкой балласта бульдозером и автогрейдером на глубину до 10 см: ЭЛБ-4, разборочный поезд с УК-25/9-18, бульдозер, автогрейдер, укладочный поезд с УК-25/9-18, ХДВ, ВПО-3000, ВПР-02									
1.1	на железобетонных шпалах	1050	1550	2050	2550	800	1300	1800	2300	
1.2	на деревянных шпалах	1300	1925	2550	3150	1000	1625	2250	2850	
2	Замена РШР с вырезкой балласта бульдозерами и автогрейдерами среднего или тяжелого типа на глубину до 30 см и балластировкой на один слой: ЭЛБ-4, разборочный поезд с УК-25/9-18, пять бульдозеров и три автогрейдера среднего типа или три бульдозера и два автогрейдера тяжелого типа, укладочный поезд с УК-25/9-18, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ	750	1200	1550	1900	-	1000	1350	1700	
3	Замена РШР с вырезкой балласта бульдозерами и автогрейдерами среднего или тяжелого типа на глубину до 50 см и балластировкой на один слой: ЭЛБ-4, разборочный поезд с УК-25/9-18, семь бульдозеров и четыре автогрейдера среднего типа или четыре бульдозера и три автогрейдера тяжелого типа, укладочный поезд с УК-25/9-18, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ	-	900	1250	1600	-	-	1100	1450	

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

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

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

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

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

№ п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средняя норма выработки в сутки на "закрытом" перегоне, м пути
1	2	3
1	Замена РШР с устройством ЗПС, балластировкой и укладкой бесстыкового пути: ЭЛБ-4, разборочный поезд с УК-25/9-18, шесть бульдозеров, четыре автогрейдера, думпкарная вертушка, два виброкатка, разборочный поезд с УК-25/9-18 (укладка старых звеньев), ХДВ, ПБ, ЭЛБ-4, РОМ, ХДВ, ПБ, ЭЛБ-4, РОМ, разборочный поезд, два автогрейдера, два виброкатка, укладочный поезд с УК-25/9-18, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ, комплекс для укладки бесстыкового пути	
1.1	С вырезкой балласта землеройной техникой на глубину до 70 см	720
1.2	С вырезкой балласта землеройной техникой на глубину до 90 см	610
2	Замена РШР с устройством ЗПС, балластировкой и укладкой бесстыкового пути: четыре щебнеочистительных комплекса, ХДВ, ПБ, ЭЛБ-4, РОМ, ХДВ, ПБ, ЭЛБ-4, РОМ, разборочный поезд, два автогрейдера, два виброкатка, укладочный поезд с УК-25/9-18, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ, комплекс для укладки бесстыкового пути	
2.1	С вырезкой балласта на глубину до 70 см с применением четырех щебнеочистительных машин:	
2.1.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200 ПУ, РМ-2002	750
2.1.2	СЧ-1200	730
2.1.3	АХМ-801	700
2.1.4	СЧУ-801	650
2.1.5	СЧУ-800	630
2.1.6	ЩОМ-700	570
2.1.7	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У	540

2.1.8	СЧ-601, РМ-80	530
2.1.9	СЧ-600, МОБ	510
2.2	С вырезкой балласта на глубину до 90 см с применением четырех щебнеочистительных машин:	
2.2.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200 ПУ, РМ-2002	620
2.2.2	СЧ-1200	600
2.2.3	АХМ-801	580
2.2.4	СЧУ-801	530
2.2.5	СЧУ-800	520
2.2.6	ЩОМ-700	470
2.2.7	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У	450
2.2.8	СЧ-601, РМ-80	440
2.2.9	СЧ-600, МОБ	420

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

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средняя норма выработки в окно, м пути							
		При работе в отдельное окно продолжительностью, час				При работе в совмещенное окно продолжительностью, час			
		6	8	10	12	6	8	10	12
	Глубокая очистка балласта на железобетонных шпалах: щебнеочистительный комплекс-ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ								
1	на глубину до 30 см								
1.1	СЧУ-801	670	1010	1370	1710	500	840	1180	1540
1.2	СЧУ-800	610	930	1260	1580	460	760	1090	1420
1.3	ЩОМ-700	550	830	1120	1410	410	680	970	1260
1.4	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У	510	790	1060	1330	380	660	920	1180
1.5	СЧ-601, РМ-80	490	740	1000	1250	360	610	870	1130
1.6	СЧ-600, МОБ	460	680	930	1170	340	570	800	1040
1.6	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	410	620	840	1050	300	510	720	940
2	на глубину до 40 см								
2.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200ПУ, РМ-2002	890	1350	1830	2300	660	1120	1590	2060
2.2	СЧ-1200	700	1030	1380	1750	520	850	1200	1550
2.3	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У	390	600	810	1010	290	500	700	900
2.4	СЧУ-801	510	770	1040	1300	380	640	900	1170
2.5	ЩОМ-700	420	630	850	1070	310	520	740	960
2.6	СЧ-601, РМ-80	370	560	760	950	270	460	660	860
2.7	СЧ-600, МОБ	350	520	710	890	260	430	610	800
2.8	СЧУ-800	470	700	960	1200	350	580	830	1080
2.9	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	310	470	640	800	230	390	550	720
3	на глубину до 50 см								
3.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200ПУ, РМ-2002	740	1120	1510	1900	550	930	1310	1700
3.2	СЧ-1200	580	860	1140	1440	430	710	990	1290
3.3	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У	320	490	670	830	240	410	580	740
3.4	СЧУ-801	420	630	860	1070	310	520	740	960

3.5	ЩОМ-700	350	520	700	880	260	430	610	790
3.6	СЧ-601, РМ-80	300	460	630	780	220	380	540	700
3.7	СЧ-600, МОБ	290	440	590	740	210	360	510	660
3.8	СЧУ-800	390	580	790	990	290	480	680	890
3.9	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	260	390	530	660	190	320	460	590
4	на глубину до 60 см								
4.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200ПУ, РМ-2002	620	950	1290	1620	460	790	1120	1460
4.2	СЧ-1200	490	730	970	1230	360	600	840	1100
4.3	ЩОМ-6У	270	420	570	710	200	350	500	640
4.4	СЧУ-801	360	540	730	910	260	450	640	820
4.5	СЧ-601	260	390	530	670	190	320	460	600
4.6	СЧ-600, МОБ	250	370	500	630	180	310	430	560
4.7	СЧУ-800	330	500	680	850	240	410	590	760
4.8	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	220	330	450	560	160	270	390	500

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

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средняя норма выработки в окно, м пути							
		При работе в отдельное окно продолжительностью, час				При работе в совмещенное окно продолжительностью, час			
		6	8	10	12	6	8	10	12
	Замена балласта на железобетонных шпалах: щебнеочистительный комплекс - ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ								
1	на глубину до 30см								
1.1	СЧУ-801	540	810	1100	1370	400	670	940	1230
1.2	СЧУ-800	490	740	1010	1260	370	610	870	1130
1.3	ЩОМ-700	440	660	890	1120	330	540	770	1000
1.4	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У	410	630	850	1060	300	530	740	950
1.5	СЧ-601, РМ-80	390	590	800	1000	290	490	690	900
1.6	СЧ-600, МОБ	370	540	740	940	270	450	640	830
1.7	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	330	500	670	840	240	410	580	750
2	на глубину до 40 см								
2.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200ПУ, РМ-2002	710	1080	1460	1840	540	910	1280	1650
2.2	СЧ-1200	560	820	1100	1400	370	680	960	1240
2.3	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У	310	480	650	810	230	400	560	720
2.4	СЧУ-801	410	620	830	1040	300	510	720	930
2.5	ЩОМ-700	330	500	680	850	250	420	590	770
2.6	СЧ-601, РМ-80	290	450	610	760	210	370	530	690
2.7	СЧ-600, МОБ	280	410	570	710	210	340	490	640
2.8	СЧУ-800	370	560	760	960	280	460	660	860
2.9	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	250	380	510	640	180	310	440	570
3	на глубину до 50 см								
3.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200ПУ, РМ-2002	590	900	1210	1520	440	740	1040	1530
3.2	СЧ-1200	460	690	910	1150	340	570	790	1030
3.3	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У	250	390	530	660	190	330	460	590
3.4	СЧУ-801	330	510	690	850	250	410	590	770
3.5	ЩОМ-700	280	420	560	700	210	350	490	630

3.6	СЧ-601, РМ-80	240	370	500	620	180	300	430	560
3.7	СЧ-600, МОБ	230	350	470	590	170	290	410	530
3.8	СЧУ-800	310	460	630	790	230	380	540	710
3.9	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	210	310	420	520	150	260	360	470
4	на глубину до 60 см								
4.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200ПУ, РМ-2002	490	760	1030	1300	370	630	900	1170
4.2	СЧ-1200	390	580	780	980	290	480	670	880
4.3	ЩОМ-6У	210	330	450	570	160	280	400	510
4.4	СЧУ-801	290	430	580	730	210	360	510	660
4.5	СЧ-601	210	310	420	530	150	260	370	480
4.6	СЧ-600, МОБ	200	300	400	500	140	240	340	450
4.7	СЧУ-800	260	400	540	680	190	330	470	610
4.8	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	170	260	360	450	130	220	310	400

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

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средняя норма выработки в окно, м пути							
		При работе в отдельное окно продолжительностью, час				При работе в совмещенное окно продолжительностью, час			
		6	8	10	12	6	8	10	12
	Замена балласта на железобетонных шпалах: щебнеочистительный комплекс - ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПО (ВПР-02), ДСП, ПБ								
1	на глубину до 30 см								
1.1	СЧУ-801	280	440	610	780	200	370	530	700
1.2	СЧУ-800	250	400	560	710	190	340	490	640
1.3	ЩОМ-700	230	360	500	630	170	300	430	560
1.4	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У	210	340	480	600	150	290	420	540
1.5	СЧ-601, РМ-80	200	320	450	560	150	270	390	510
1.6	СЧ-600, МОБ	190	290	410	530	140	250	360	470
1.7	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	170	270	370	470	120	220	320	420
2	на глубину до 40 см								
2.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200ПУ, РМ-2002	450	740	1020	1300	350	620	900	1170
2.2	СЧ-1200	350	560	770	990	250	460	670	880
2.3	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У	200	330	460	580	150	270	390	510
2.4	СЧУ-801	260	420	580	740	190	350	510	660
2.5	ЩОМ-700	200	340	480	610	160	290	420	440
2.6	СЧ-601, РМ-80	190	310	430	540	130	250	370	490
2.7	СЧ-600, МОБ	180	290	400	500	120	230	340	450
2.8	СЧУ-800	230	380	530	680	180	320	460	600
2.9	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	160	260	360	460	110	210	310	410
3	на глубину до 50 см								
3.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200ПУ, РМ-2002	380	620	850	1080	280	510	740	1070
3.2	СЧ-1200	300	470	640	810	220	390	560	730
3.3	ЩОМ-6БМ, ЩОМ-6У	160	270	370	470	120	220	320	420
3.4	СЧУ-801	210	350	490	620	160	280	410	540
3.5	ЩОМ-700	180	290	390	490	130	240	340	440
3.6	СЧ-601, РМ-80	150	250	350	440	110	200	300	400

3.7	СЧ-600, МОБ	150	240	330	420	110	200	290	380
3.8	СЧУ-800	200	310	440	560	150	260	380	500
3.9	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	130	210	290	370	100	180	250	330
4	на глубину до 60 см								
4.1	ЩОМ-1200, ЩОМ-1200ПУ, РМ-2002	320	520	720	920	240	430	630	830
4.2	СЧ-1200	250	400	550	700	190	330	470	620
4.3	ЩОМ-6У	140	230	320	400	100	190	280	360
4.4	СЧУ-801	190	300	410	520	130	250	360	470
4.5	СЧ-601	130	210	290	370	100	180	260	340
4.6	СЧ-600, МОБ	130	210	280	350	90	160	240	320
4.7	СЧУ-800	170	280	380	480	120	230	330	430
4.8	РМ-76, ЩОМ-6Б, ОТ-800	110	180	250	320	80	150	220	280

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

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средняя норма выработки в окно, м пути									
		При работе в отдельное окно продолжительностью, час					При работе в совмещенное окно продолжительностью, час				
		4	6	8	10	12	4	6	8	10	12
1	Балластировка и выправка пути:										
1.1	ХДВ, ЭЛВ-4, ВПО-3000, ВПР-02, ДСП, ПБ	1620	2700	3770	4850	5920	1080	2160	3230	4310	5390
1.2	ХДВ, ЭЛВ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ	1020	1550	2200	2800	3400	720	1300	1900	2500	3100
2	Подъемка и выправка пути: ХДВ, ВПО-3000, ДСП										
2.1	с подъемкой до 10 см	1830	2920	4020	5120	6220	1280	2380	3470	4570	5670
2.2	с подъемкой до 15 см	1810	2890	3980	5060	6150	1260	2350	3430	4520	5600
3	Подъемка до 10 см и выправка пути: ХДВ, ДСП, ПБ, выправочная машина циклического действия, с применением одной из машин:										
3.1	ВПР-02, ВПР-02М	820	1350	1900	2450	2900	560	1100	1550	2000	2450
3.2	Дуоматик 09-32	1450	2400	3300	4200	5100	1000	1950	2850	3750	4650
3.3	ВПРС-05	810	1310	1810	2320	2820	560	1060	1560	2070	2570
3.4	ПМА-1	1250	2150	2900	3650	4400	1100	1900	2600	3300	4000
3.5	Дуоматик 09-3Х	1650	2800	3850	4900	5950	1240	2340	3440	4540	5440
3.6	Дуоматик 09-4Х	2230	3780	5200	6600	8000	1650	3150	4650	6150	7300
4	Выправка пути в плане и профиле с подъемкой и сдвижкой до 50 мм, с постановкой пути в проектное положение, в том числе по реперным отметкам с обеспечением совпадения начал переходных и круговых кривых по повышению и положению пути в плане и соблюдением норм уклонов отвода возвышения: ХДВ, ДСП, ПБ, выправочные машины циклического										

	действия											
4.1	По фиксированным точкам, с применением одной из машин:											
4.1.1	Дуоматик 09-32	2000	3400	4650	5900	7150	1500	2900	4100	5300	6500	
4.1.2	Дуоматик 09-3X	2300	3950	5400	6850	8300	1700	3250	4700	6150	7600	
4.1.3	Дуоматик 09-4X	3100	5200	7200	9200	11200	2100	4200	6200	8200	10200	
4.2	С предварительной измe-рительной поездкой с применением одной из машин:											
4.2.1	ВПР-02, ВПР-02М	820	1500	2150	2800	3450	630	1250	1750	2250	2750	
4.2.2	Дуоматик 09-32	1600	2700	3700	4700	5700	1100	2200	3200	4200	5200	
4.2.3	ВПРС-05	900	1400	2000	2600	3200	620	1200	1750	2300	2850	
4.2.4	ПМА-1	1400	2400	3250	4100	4950	1230	2100	2900	3700	4500	
4.2.5	Дуоматик 09-3X	1850	3150	4300	4450	6600	1400	2600	3750	4900	6050	
4.2.6	Дуоматик 09-4X	2500	4250	5800	7350	8900	1875	3550	5100	6650	7800	

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

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средняя норма выработки в окно, м пути/час окна										
		При работе в отдельное окно продолжительностью, час					При работе в совмещенное окно продолжительностью, час					
		4	6	8	10	12	4	6	8	10	12	
1	Замена рельсовых плетей инвентарными рельсами путеукладочным краном УК-25/9-18:											
1.1	с применением на раскреплении и закреплении рельсов ручного и механического инструментов	75	87	92	93	95	48	68	79	82	86	
1.2	с применением на раскреплении и закреплении рельсов: гайковертов ПМГ, УК-25/9-18, ПМГ	70	83	90	90	93	42	65	76	80	84	
2	Замена инвентарных рельсов сварными рельсовыми плетями											
2.1	с применением на раскреплении и закреплении рельсов ручного и механического инструментов	110	127	129	136	140	70	100	115	120	127	

2.2	с применением на раскреплении и закреплении рельсов: гайковертов ПМГ, УК-25/9-18, ПМГ	102	122	125	133	138	62	95	105	116	124
3	Замена инвентарных рельсов сварными рельсовыми плетями с вводом в расчетную температуру закрепления с применением натяжного устройства										
3.1	с применением на раскреплении и закреплении рельсов ручного и механического инструментов			42	61	70			25	47	62
3.2	с применением на раскреплении и закреплении рельсов: гайковертов ПМГ, УК-25/9-18, ПМГ			38	53	62			21	42	53
4	Замена инвентарных рельсов рельсовыми плетями с вводом в расчетную температуру закрепления и сваркой с применением натяжного устройства										
4.1	с применением на раскреплении и закреплении			38	57	68			21	44	59
	рельсов ручного и механического инструментов										
4.2	с применением на раскреплении и закреплении рельсов: гайковертов ПМГ, УК-25/9-18, ПМГ			34	50	60			25	380	50
5	Замена инвентарных рельсов рельсовыми плетями с вводом в расчетную температуру закрепления и сваркой с применением нагревательного устройства										
5.1	с применением на раскреплении и закреплении рельсов ручного и механического инструментов	68	98	109	115	122	-	72	94	103	113
5.2	с применением на раскреплении и закреплении рельсов: гайковертов ПМГ, УК-25/9-18, ПМГ	50	86	99	107	116	-	60	85	95	106
			2 стыка нити (один методом подтягивания, второй методом изгиба)								
6	Сварка рельсовых плетей машиной ПРСМ, шт.	1	2	3	4	5	-	1	2	3	4

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

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средние нормы выработки в окно, м пути	
		При работе в отдельное окно продолжительностью, час	При работе в совмещенное окно продолжительностью, час

		6	8	10	12	6	8	10	12
1	Очистка заработанных кюветов при работе во влажных грунтах с машинами								
1.1	СЗП-600, СЗП-600Р, КТМ, МКТ	740	1080	1420	1760	620	950	1280	1610
1.2	МНК	700	1030	1350	1680	580	900	1220	1540
1.3	МКТ-1П	800	1160	1530	1900	670	1020	1380	1740
1.4	КОМ	780	1140	1490	1850	650	1000	1340	1700
1.5	МКТ-500	920	1350	1780	2200	770	1180	1600	2020
2	Нарезка новых кюветов при работе во влажных грунтах с машинами								
2.1	СЗП-600, СЗП-600Р, КТМ, МКТ	320	470	620	770	270	410	560	710
2.2	МНК	300	450	560	730	250	390	500	670
2.3	МКТ-1П	350	510	670	830	290	450	600	760
2.4	КОМ	340	490	650	800	280	430	590	730
2.5	МКТ-500	400	590	780	960	330	520	700	880
3	Устройство траншей для укладки лотков при работе во влажных грунтах с машинами								
3.1	на глубину 95 см								
3.1.1	СЗП-600, СЗП-600Р, КТМ, МКТ	370	540	710	880	310	470	640	810
3.1.2	МНК	350	510	670	830	290	450	600	760
3.1.3	МКТ-Ш	400	580	770	950	330	510	690	870
3.1.4	КОМ	390	570	750	930	330	500	680	850
3.1.5	МКТ-500	460	680	890	1100	380	600	800	1010
3.2	на глубину 120 см								
3.2.1	СЗП-600, СЗП-600Р, КТМ, МКТ	270	400	530	650	230	350	480	600
3.2.2	МНК	260	380	500	620	220	330	450	570
3.2.3	МКТ-1П	300	430	570	710	250	380	510	650
3.2.4	КОМ	290	420	550	690	240	370	500	630
3.2.5	МКТ-500	340	500	660	820	280	440	590	750
3.3	на глубину 145 см								
3.3.1	СЗП-600, СЗП-600Р, КТМ, МКТ	200	290	380	470	170	250	340	430
3.3.2	МНК	190	270	360	450	160	240	320	410
3.3.3	МКТ-1П	210	310	410	510	180	270	370	470
3.3.4	КОМ	200	300	400	490	180	260	360	450
3.3.5	МКТ-500	250	360	470	590	210	320	420	540
4	Устройство траншей для укладки дренажей при работе во влажных грунтах с машинами								
4.1	СЗП-600, СЗП-600Р, КТМ, МКТ	260	390	510	630	220	340	460	580
4.2	МНК	250	370	480	600	210	320	430	550
4.3	МКТ-1П	280	420	550	680	230	370	500	620
4.4	КОМ	270	400	530	660	230	350	480	610
4.5	МКТ-500	330	480	630	790	280	420	570	720
5	Уборка лишнего балласта с обочины земляного полотна с машинами								
5.1	СЗП-600, СЗП-600Р, КТМ, МКТ, МНК, МКТ-1П, КОМ, МКТ-500	1420	2070	2730	3380	1180	1810	2460	3100

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

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

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средняя норма выработки в сутки на "закрытом" пути, м пути
1	2	3
1	Замена РШР с устройством ЗПС и балластировкой на один слой: ЭЛБ-4, разборочный поезд с УК-25/9-18, четыре бульдозера, два автогрейдера, три экскаватора, думпкарная вертушка, два виброкатка, разборочный поезд с УК-25/9-18 (укладка старых звеньев), ХДВ, ПБ, ЭЛБ-4, РОМ, ХДВ, ПБ, ЭЛБ-4, РОМ, разборочный поезд, два автогрейдера, два виброкатка, укладочный поезд с УК-25/9-18, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ	
1.1	с вырезкой балласта землеройной техникой на глубину до 70 см и погрузкой в думпкары экскаваторами с емкостью ковша 1,25 м	450
1.2	с вырезкой балласта землеройной техникой на глубину до 90 см и погрузкой в думпкары экскаваторами с емкостью ковша 1,25 м	390
2	Замена РШР с устройством ЗПС и балластировкой на один слой: ЭЛБ-4, разборочный поезд с УК-25/9-18, четыре бульдозера, два автогрейдера, СЗП (КТМ, МНК), два виброкатка, разборочный поезд с УК-25/9-18 (укладка старых звеньев), ХДВ, ПБ, ЭЛБ-4, РОМ, ХДВ, ПБ, ЭЛБ-4, РОМ, разборочный поезд, два автогрейдера, два виброкатка, укладочный поезд с УК-25/9-18, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ	
2.1	с вырезкой балласта землеройной техникой на глубину до 70 см и погрузкой балласта в состав СЗ-6/240 с применением:	
2.1.1	СЗП-600	490
2.1.2	КТМ, МКТ	600
2.2	с вырезкой балласта землеройной техникой на глубину до 90 см и погрузкой балласта в состав СЗ-6/240 с применением:	
2.2.1	СЗП-600	420
2.2.2	КТМ, МКТ	530
3	Замена РШР со срезкой балласта бульдозерами и автогрейдерами среднего типа на глубину до 30 см: ЭЛБ-4, разборочный поезд с УК-25/9-18, два бульдозера, два автогрейдера, два экскаватора, думпкарная вертушка, укладочный поезд с УК-25/9-18, ХДВ, ЭЛБ-4, ВПР-02, ДСП, ПБ	
3.1	с погрузкой в думпкары экскаваторами с емкостью ковша 1,25 куб. м	1080

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

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

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

2.1	УК-25СП	1 стр. перевод с примыкающими участками	8,0	1 стр. перевод с примыкающими участками	10,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	9,5
2.2	УК-25/28СП	1 стр. перевод с примыкающими участками	7,0	1 стр. перевод с примыкающими участками	9,0	1 стр. перевод с примыкающими участками	7,5
2.3	ЕДК-500/ТС	1 стр. перевод с примыкающими участками	10,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	15,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	11,5
3	с перетяжкой блоков по платформам с вырезкой балласта на глубину до 40 см (кран, бульдозер, кран КДЭ с грейфером, думпкары, х/д, ВПРС-02, ДСП)						
3.1	УК-25СП	1 стр. перевод с примыкающими участками	10,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	13,0	1 стр. перевод с примыкающими участками	12,0
3.2	УК-25/28СП	1 стр. перевод с примыкающими участками	10,0	1 стр. перевод с примыкающими участками	11,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	11,0
3.3	ЕДК-500/ТС	1 стр. перевод с примыкающими участками	13,0	1 стр. перевод с примыкающими участками	17,0	1 стр. перевод с примыкающими участками	14,0
4	с подачей и уборкой платформ с блоками по одной штуке со срезкой балласта на глубину до 40 см (кран, бульдозер, кран КДЭ с грейфером, думпкары, х/д, ВПРС-02, ДСП)						
4.1	УК-25СП	1 стр. перевод с примыкающими участками	11,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	14,0	1 стр. перевод с примыкающими участками	13,5
4.2	УК-25/28СП	1 стр. перевод с примыкающими участками	10,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	12,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	11,5
4.3	ЕДК-500/ТС	1 стр. перевод с примыкающими участками	14,0	1 стр. перевод с примыкающими участками	17,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	15,0

2.3. Средние нормы выработки машинных комплексов для глубокой очистки щебеночного балласта на стрелочных переводах

N п/п	Наименование работы и состав	Средние нормы выработки для различных марок стрелочных переводов
-------	------------------------------	--

	комплекса	1/9, 1/11		1/18, 1/22		1/9 двойной перекрестный	
		объем работ	продол- житель- ность окна, ч	объем работ	продол- житель- ность окна, ч	объем работ	продол- житель- ность окна, ч
1	щебнеочистительные машины РМ-80 или ЩОМ-6У (РМ-80 или ЩОМ-6У, состав для засорителей СЗ-240-6, ХДВ, ВПРС-02, ДСП)						
1.1	На глубину очистки 40 см без разделительного слоя	1 стр. перевод с примыкающими участками	5,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	7,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	6,0
1.2	На глубину очистки 45 см с укладкой геотекстиля	1 стр. перевод с примыкающими участками	5,8	1 стр. перевод с примыкающими участками	8,0	1 стр. перевод с примыкающими участками	6,3
1.3	На глубину очистки 50 см с укладкой пенополистерола	1 стр. перевод с примыкающими участками	6,0	1 стр. перевод с примыкающими участками	8,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	6,5

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

N п/п	Наименование работы и состав комплекса	Средние нормы выработки для различных марок стрелочных переводов					
		1/9, 1/11		1/18, 1/22		1/9 двойной перекрестный	
		объем работ	продол- житель- ность окна, ч	объем работ	продол- житель- ность окна, ч	объем работ	продол- житель- ность окна, ч
1	с применением мотовозов МПТ-4, МПТ-6 или грузовых дрезин ДГКу, АРС	1 стр. перевод с примыкающими участками	3,5	1 стр. перевод с примыкающими участками	7,0	1 стр. перевод с примыкающими участками	5,3

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

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

2	Подъемка до 10 см и выправка стрелочного перевода - ХДВ, выправочная машина циклического действия, ДСП-С с измерительной поездкой с применением одной из машин:	
2.1	ВПС-02	220
2.2	Унимат 08-32	280

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

1. Примечания ко всем нормам.

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

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

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

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

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

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

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

11 - 20 км 0,98

21 - 30 км 0,94

31 - 40 км 0,90.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Примечания к нормам по замене рельсошпальной решетки.

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

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

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

3.2. При работе в кривых участках пути с радиусом 400 м и менее нормы выработки принимаются с корректирующим коэффициентом 0,6, с радиусом от 401 до 500 м - с коэффициентом 0,7, с радиусом от 501 до 600 м - с коэффициентом 0,8, с радиусом от 601 до 800 м - с коэффициентом 0,9.

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

3.4. При работе на не электрифицированных участках пути нормы выработки принимаются с корректирующим коэффициентом 1,1.

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

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

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

4. Примечания к нормам по балластировке и выправке пути.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.7. При работе на неэлектрифицированных участках пути нормы выработки принимаются с корректирующим коэффициентом 1,18.

6. Примечания к нормам по замене стрелочных переводов.

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

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

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

ОБРАЗЕЦ ТЕЛЕГРАММЫ

Дата

Из ***** Упр _____

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

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

Назначить:

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

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

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

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

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

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

Обязанности:

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

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

обеспечения исправной работы автоблокировки в неправильном направлении.

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

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

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

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

Отправление хозяйственных поездов:

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

Перегонное время хода:

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

Отмененные поезда:

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

Примечания:

Инструктируйте причастных лиц.

НЗ-1

ДД

Исп. *****, тел.: *****

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

Таблица 3

УЧЕТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРЕДОСТАВЛЕННЫХ ОКОН ПО РЕМОНТУ ПУТИ

ДАТА	Наименование железной дороги/ региона	Наименование дистанции пути, ПЧ N	Вид ремонта	Исполнитель	Направление	Перегон	Номер пути	Место работ				Параметры окна				Фронт работ в окно		Выработка за 1 час окна			Скорость по месту работ после окна, км/ч	Передержка техн. окна	
								начало		конец		Продолжительность, ч, мин.		Время предоставления, ч, мин.		Планируемый, м	Фактический, м	Планируемая, м	Фактическая, м	%		Продолжительность пере-держки	причина
								км	пикет	км	пикет	по при-казу	фак-тиче-ская	на-чало	конец								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
21.05	2	8	УК	ПМС N 5	А - К	Г - Д	1	141	6	143	4	6,0	6,30	8,00	14,30	1875	1875	312,5	288,5	92	60	0 ч 30 м	Поломка крана

Таблица 4

УЧЕТ ЗАКРЫТИЯ ПЕРЕГОНОВ ДЛЯ РЕМОНТА ПУТИ И СООРУЖЕНИЙ

N п/п	N и дата разрешения ОАО "РЖД" на закрытие	Направление	Перегон	Путь	Км, пк	Вид ремонта	Объем ремонта, км	Фактическая дата закрытия	Фактическая дата открытия	Продолжительность закрытия перегона, суток	Выработка в сутки, м	Скорость после открытия, км/ч
1		А - К	Г - Д	1	31 - 41	УК	11,0	25.05.01	25.06.01	19	579	100

Таблица 5

ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ОКОН И ЗАКРЫТИИ ПЕРЕГОНОВ

ДЛЯ РЕМОНТА ПУТИ И СООРУЖЕНИЙ ЗА ___ МЕСЯЦ (ГОД) 200_ Г.
 (ПЧ, ПМС, РЕГ, П)
 (нарастающим итогом)

Вид ремонта	Заявлено окон, шт./час	Предос- тавлено окон, шт./час	Плани- руемый объем работ, км	Выпол- ненный объем работ, км	Пере- держано окон, шт./час	Отме- нено окон, шт./ час	Выра- ботка за 1 час, м	Закрыто пере- гонов, шт./ сут.	Открыто пере- гонов, шт./ сут.	Выпол- ненный объем, км	Выра- ботка за 1 сутки, м
Кап. рем. на нов. мат. Кн											
Кап. рем. на стар. мат. Крс											
Сплошная замена рельсов Рс											
Усил. средн. рем. УС											
Средн. ремонт С											
Усил. подъем. ремонт УП											
Подъем. ремонт П											
Шлифовка рельсов Ш											
План. пред. выпр. В											
Технологические Т											

Приложение Е
 к Инструкции о порядке
 предоставления и использования
 окон для ремонтных
 и строительно-монтажных работ

на железных дорогах ОАО "РЖД"

Д, П, Ш, Э, НС

Заявка

Для производства работ _____
(наименование работ)
прошу предоставить в светлое (любое) время суток _____
(дата)

Окно продолжительностью _____
(время)

на _____
(подробное описание места работ)

со снятием напряжения в к/сети, ЛЭП с _____
(указать необходимость снятия напряжения)

на весь период окна или определенное время, перечень путей, съездов и т.д.)

Перечень и объем работ:

1. _____
2. _____
3. _____

Перечень выключаемых устройств СЦБ и способ выключения _____

Перечень машин и механизмов, привлекаемых к работам в окно:

1. _____
2. _____
3. _____

Прошу разработать расписание для подвода и возврата хозяйственных поездов:

1. _____
2. _____
3. _____

Для выполнения работ необходимо: _____

(выделить: локомотив (место и время прибытия), ж.д. платформы и т.д.)

Указать выполнение подготовительных сопутствующих работ работниками смежных
служб, выдачу предупреждений об особых условиях следования поездов)

Другие сведения (по усмотрению производителя работ)

Ответственные:

1. Общее руководство работами возлагается на: _____

2. Ответственный от (соответствующее подразделение железной дороги) _____

Производитель работ: _____
дата _____ (должность, подпись, расшифровка подписи)

Согласовано:

ПЧ _____

ШЧ _____

РЦС _____

ЭЧ _____

ДС _____

ДНЧ _____

Телефон исполнителя _____

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

Разрешение
на производство земляных работ

Начальника _____ дистанции сигнализации, централизации и
блокировки о готовности устройств СЦБ,
начальника _____ регионального центра связи о готовности
устройств связи,
начальника _____ дистанции электроснабжения о готовности
устройств электроснабжения,
на фронте работ по капитальному ремонту пути на станции (перегоне) в
следующих границах _____ КМ _____ ПК - _____ КМ _____ ПК

Выдано: _____

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

2. Кабели СЦБ, связи, электроснабжения отшурфованы:

2.1. У сигнальных точек N _____

2.2. По трассам кабелей глубина заковки составляет _____ м

2.3. Минимальное расстояние от торца шпал до трасс кабелей в районе
составляет _____ м

2.4. Трассы кабелей проходят вдоль _____ пути

2.5. Минимальная глубина переходов через ж.д. пути от подошвы шпал в
районе _____ составляет _____ м

3. Акт совместной проверки трассы кабелей и шурфовки составили:

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

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

от ШЧ _____

от РЦС _____

от ЭЧ _____

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

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

8. Мероприятия по сохранности кабельных трасс в соответствии с актом
шурфовки выполнены.

9. Предупреждение.

Запрещены работы без представителей: ШЧ- _____ на следующих местах:

_____ КМ _____ ПК - _____ КМ. _____ ПК;

РЦС- _____ на следующих местах: _____ КМ _____ ПК - _____ КМ. _____ ПК;

ЭЧ - на следующих местах: _____ КМ _____ ПК - _____ КМ. _____ ПК;

Начальник _____ дистанции сигнализации, централизации и блокировки

"__" _____ 20__ г. _____ /подпись/

/Ф.И.О./

Начальник _____ регионального центра связи
"__" _____ 20__ г. _____ /подпись/
Начальник _____ дистанции электроснабжения
"__" _____ 20__ г. _____ /подпись/
_____/Ф.И.О./

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

Разрешение составлено на основании п. п. N 24, 26, 27, 28, 30 Положения
об обеспечении безопасной эксплуатации технических сооружений и устройств
железных дорог при строительстве, реконструкции и (или) ремонте объектов
инфраструктуры ОАО "РЖД" первого вице-президента В.Н. Морозова от 16.02.06
N ВМ-1258.

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

АКТ

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

"__" _____ 20__ года _____ станция (перегон) _____

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

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

_____ марка _____ емкость _____ назначение

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

2. На месте работ открыты шурфы на глубину _____
расстояние _____
Обнаружены кабели _____

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

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

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

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

6. Запрещены работы без представителей: ШЧ - _____
на следующих местах: ____ КМ ____ ПК - ____ КМ. ____ ПК,

РЦС - _____ на следующих местах:

____ КМ ____ ПК - ____ КМ. ____ ПК,

ЭЧ - _____ на следующих местах:

____ КМ ____ ПК - ____ КМ. ____ ПК.

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

I. До начала земляных работ:

1. Выноска кабелей (длина, марка, емкость) ____ КМ ____ ПК ____ КМ ____ ПК

2. Углубление кабелей (длина, марка, емкость) ____ КМ ____ ПК ____ КМ ____ ПК

3. _____

4. _____

II. При производстве земляных работ:

1. Ограничение заглубления рабочего органа машины от нижней подошвы
шпалы до ____ м в местах ____ КМ ____ ПК ____ КМ ____ ПК

2. Ограничение по приближению рабочего органа машины к трассам кабелей
от конца шпалы ____ м в местах ____ КМ ____ ПК ____ КМ ____ ПК

3. _____

4. _____

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

Акт составлен на основании п. п. N 24, 26, 27, 28, 30 Положения об
обеспечении безопасной эксплуатации технических сооружений и устройств
железных дорог при строительстве, реконструкции и (или) ремонте объектов
инфраструктуры ОАО "РЖД" первого вице-президента В.Н. Морозова от 16.02.06
N ВМ-1258.

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