

**ПОРЯДОК ПЛАНИРОВАНИЯ, ОРГАНИЗАЦИИ
ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ «ОКОН» ДЛЯ
РЕМОНТНЫХ И СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ
НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ**

СТП БЧ 15.348-2016

Ключевые слова: «окно», технологическое «окно», ремонтные работы, строительно-монтажные работы, заявка, план «окон», разрешение, отмена «окна», срыв «окна», график движения поездов, вариантный график, АС «Окна»

Предисловие

1 РАЗРАБОТАН службой перевозок Управления Белорусской железной дороги и Учреждением образования «Белорусский государственный университет транспорта»

2 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ приказом от 08.12.2016 №355Н

3 ВЗАМЕН СТП 09150.15.075-2008

4 ПЕРЕИЗДАНИЕ (март 2023 г.) с [ИЗМЕНЕНИЕМ №1](#), утвержденным приказом от 06.08.2019 №693НЗ, [ИЗМЕНЕНИЕМ №2](#), утвержденным приказом от 14.01.2020 №24НЗ, [ИЗМЕНЕНИЕМ №3](#), утвержденным приказом от 30.07.2021 №672НЗ

Отметка о внесенных изменениях

№ изменения	Дата введения в действие изменения	Номер и дата распорядительного документа, которым утверждено изменение
1	15.08.2019	693НЗ от 06.08.2019
2	27.01.2020	24НЗ от 14.01.2020
3	02.08.2021	672 НЗ от 30.07.2021

Содержание

1	Область применения.....	1
2	Нормативные ссылки.....	1
3	Термины, определения и сокращения.....	2
4	Общие положения.....	6
5	Планирование ремонтных и строительных работ и пропуска плановых потоков.....	9
5.1	Определение оптимальной продолжительности и количества «окон».....	9
5.2	Разработка годового плана производства работ в «окно».....	10
5.3	Порядок подачи и рассмотрения заявок на предоставление «окон».....	13
5.4	Разработка предварительного и недельного планов предоставления «окон».....	20
5.5	Разработка суточного плана предоставления «окон».....	21
6	Организация ремонтных и строительных работ, требующих предоставления «окон».....	22
6.1	Требования к организации ремонтных и строительных работ.....	22
6.2	Руководство работами в «окно».....	24
6.3	Обеспечение контроля за безопасностью движения поездов при производстве работ в «окно».....	25
7	Разработка вариантов ГДП на период предоставления.....	27
8	Порядок подготовки и выдачи разрешений на «окна».....	30
8.1	Порядок подготовки разрешений на «окна».....	30
8.2	Порядок предоставления «окон».....	32
8.3	Отмены, отказы и срывы «окон».....	34
9	Организация движения поездов при производстве ремонтных и строительных работ с предоставлением «окон».....	35
9.1	Работы, выполняемые с закрытием или без закрытия перегона.....	35
9.2	Порядок закрытия перегона (пути перегона) для производства работ.....	36
9.3	Особые условия пропуска поездов и работы устройств в предоставлении «окон».....	38
9.4	Порядок открытия перегона (пути перегона) после производства работ.....	39
9.5	Обеспечение связи с местом работ.....	39
9.6	Порядок движения хозяйственных поездов.....	40
10	Организационно-технические мероприятия по форсированию пропускной способности в период «окон».....	41
11	Организация местной работы при предоставлении «окон».....	42
12	Контроль за предоставлением и использованием «окон».....	43
	Приложение А (обязательное) Средние нормы выработки в «окна»	

СТП БЧ 15.348-2016

различной продолжительности для капитального и восстановительного ремонтов пути.....	46
Приложение Б (обязательное) Средние нормы выработки в «окна» различной продолжительности.....	47
Приложение В (обязательное) Средние нормы выработки в «окна» по среднему ремонту пути, работам со стрелочными переводами и замене инвентарных рельсов	48
Приложение Г (обязательное) Нормативы годовой потребности в технологических «окнах» для технического обслуживания и текущего ремонта устройств контактной сети.....	49
Приложение Д (обязательное) Форма предварительного и недельного планов производства работ в «окно».....	50
Приложение Е (обязательное) Форма суточного плана производства работ в «окно».....	51
Приложение Ж (обязательное) Перечень путевых работ на станциях и перегонах, производство которых необходимо согласовывать с дистанциями сигнализации и связи и электроснабжения.....	52
Приложение И (обязательное) Форма заявки на предоставление «окна».....	54
Приложение К (обязательное) Перечень основных работ, выполняемых в «окно», для производства которых необходима выдача разрешений на «окна».....	56
Приложение Л (обязательное) Форма заявки руководителя работ о последовательности отправления на закрытый перегон хозяйственных поездов.....	57
Приложение М (обязательное) Формы диспетчерских распоряжений	58
Приложение Н (обязательное) Формы уведомлений об окончании работ.....	60
Приложение П (обязательное) Справка о планируемом закрытии перегонов и путей станций на длительный срок на Белорусской железной дороге	62
Приложение Р (обязательное) Справка о закрытии перегонов и путей станций на длительный срок на Белорусской железной дороге.....	63
Приложение С (обязательное) Справка о предоставленных «окнах» на Белорусской железной дороге по НОД.....	64
Приложение Т (обязательное) Справка об отменённых, отказанных и сорванных "окнах" на Белорусской железной дороге по НОД	65
Приложение У (обязательное) Справка о передержках «окон» на Белорусской железной дороге по НОД	66
Приложение Ф (обязательное) Справка об отсутствии данных о фактическом использовании «окон» на Белорусской железной дороге.....	67
Приложение Х (обязательное) Отчет о предоставлении и использовании «окон».....	68

Приложение Ц (обязательное) Итоговая справка о предоставленных «окнах» на Белорусской железной дороге по предприятиям...	69
Приложение Ч (обязательное) Справка об использовании «окон» по видам ремонта на Белорусской железной дороге.....	70
Приложение Ш (обязательное) Справка о предоставленных «окнах» на Белорусской железной дороге по НОД	71
Приложение Щ (обязательное) Справка о предоставленных «окнах» по основным видам работ на Белорусской железной дороге по НОД	72
Приложение Э (обязательное) Справка о предоставлении и использовании «окон» продолжительностью свыше 2-х часов на Белорусской железной дороге.....	73
Приложение Ю (обязательное) (Исключено, Изм. №3).....	74
Приложение Я (обязательное) Перечень основных работ, выполняемых сторонними организациями в зоне полосы отвода, на и (или) вблизи железнодорожных путей, выполняемых в «окно», для производства которых необходима выдача письменных разрешений руководства дороги или отделения.....	75
Библиография.....	76

СТАНДАРТ ОРГАНИЗАЦИИ**Порядок планирования, организации предоставления и использования «окон» для ремонтных и строительных работ на Белорусской железной дороге**

Дата введения 2016-12-19

1 Область применения

Настоящий стандарт организации (далее – стандарт) определяет систему планирования, организации предоставления и использования «окон» для ремонтных и строительных работ на Белорусской железной дороге и устанавливает: порядок планирования ремонтных и строительных работ и пропуска плановых вагонопотоков; требования к организации ремонтных и строительных работ при предоставлении «окон»; порядок выдачи разрешений и предоставления «окон»; требования к организации движения поездов при производстве ремонтных и строительных работ; порядок контроля за предоставлением и использованием «окон».

Требования, настоящего стандарта обязательны для применения и соблюдения структурными подразделениями Управления, организациями и обособленными структурными подразделениями Белорусской железной дороги, чья деятельность связана с выполнением ремонтных и строительных работ на или вблизи железной дороги.

2 Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использованы ссылки на следующие технические нормативные правовые акты в области технического нормирования и стандартизации (далее – ТНПА):

[СТП БЧ 56.232-2012](#) Безопасность движения поездов при производстве путевых работ

[СТП 09150.19.137-2010](#) Требования к обеспечению безопасности движения поездов при производстве работ по техническому обслуживанию устройств СЦБ

[СТП 09150.55.219-2012](#) Порядок обеспечения безопасности движения поездов при производстве работ на контактной сети с применением изолирующих съёмных вышек

Примечание – При пользовании настоящим стандартом целесообразно проверить действие ТНПА по Указателю ТНПА и другим техническим документам, применяемым и действующим на Белорусской железной дороге, опубликованным в текущем году или на сайте службы стандартизации, метрологии, сертификации и управления качеством Управления дороги – nsms.rw.

Если ссылочные ТНПА заменены (изменены), то при пользовании настоящим стандартом, следует руководствоваться замененными (измененными) ТНПА. Если ссылочные ТНПА отменены без замены, то положение, в котором дана ссылка на них, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.

3 Термины, определения и сокращения

В настоящем стандарте применяют следующие термины с соответствующими определениями и сокращения:

3.1 время начала «окна»: Время издания распоряжения ДНЦ о закрытии перегона (пути перегона) после освобождения его от всех поездов, кроме хозяйственных.

При производстве в «окна» работ, не требующих по своему характеру закрытия перегона (пути перегона), временем начала «окна» считается время передачи ДНЦ устного разрешения на выезд на перегон. При производстве работ, требующих только снятия напряжения с контактной сети – время издания приказа ЭЦД (ЭЧЦ) о снятии напряжения в контактной сети.

На железнодорожных станциях – время разрешения на производство работ, записываемое ДСП в журнале формы ДУ-46 под записью руководителя работ.

(Измененная редакция, Изм. №3)

3.2 время окончания «окна»: Время издания распоряжения ДНЦ об открытии перегона (пути перегона) для движения поездов.

При производстве в «окна» работ, не требующих по своему характеру закрытия перегона (пути перегона), временем окончания «окна» считается время прибытия хозяйственного поезда на станцию (или его отправление с места работ по правильному пути двухпутного перегона). При производстве работ, требующих только снятия напряжения с контактной сети – время передачи уведомления ДНЦ от ЭЦД (ЭЧЦ) о подаче напряжения в контактную сеть.

На станциях – время окончания производства работ, записываемое ДСП в журнале формы ДУ-46 под записью руководителя работ об окончании работ.

(Измененная редакция, Изм. №3)

3.3 временной норматив на пересадку пассажиров: Минимальное время между согласованными поездами, за которое на пересадочных станциях должна обеспечиваться пересадка пассажиров с согласованных поездов, при условии обеспечения их безопасности и выполнения графика движения поездов.

3.4 железнодорожная станция (далее – станция): Железнодорожный пункт, имеющий путевое развитие, позволяющее осуществлять операции по приему, отправлению, скрещению и обгону поездов, технические операции с поездами и (или) маневровую работу по расформированию и формированию поездов, а также операции по посадке и высадке пассажиров, их обслуживанию, приему и выдаче грузов, багажа и грузобагажа.

3.5 заявка на «окно»: Документ, служащий основанием для планирования и предоставления «окна». При работе с заявками в АС «Окна» предусмотрены следующие статусы:

черновик – исполнитель временно отложил ввод документа;

отказано – соисполнитель отказал на стадии формирования текста заявки;
отклонен – начальник предприятия отклонил заявку;
отказ – исполнитель отказался от «окна»;
не согласован – одно из лиц согласования в отделении дороги отказалось согласовать;
отказано ЦУП – ЦУП отказал в предоставлении «окна»;
объединить – объединить с другой заявкой;
согласовано – заявка подписана всеми причастными руководителями.

3.6 «окно»: Время, в течение которого прекращается движение поездов (кроме хозяйственных) по перегону (пути перегона), отдельным путям станции для производства ремонтных и строительных работ.

3.7 «окно» большой продолжительности: «Окно» продолжительностью более 6 часов.

3.8 отказ от «окна»: Случай отказа от «окна» по инициативе предприятия-исполнителя работ или службы, к которой относится предприятие-исполнитель работ в сроки, установленные настоящим стандартом.

3.9 отмена «окна»: Не предоставление «окна», на которое утверждено разрешение на «окно», по распоряжению НЗ.

3.10 пассажирский поезд: Поезд с нумерованными местами для перевозки пассажиров, продажа проездных документов на который осуществляется через систему «Экспресс» (поезда международных линий, межрегиональных линий бизнес и экономкласса, региональных линий бизнес-класса).

3.11 передержка «окна»: Случай окончания «окна» позднее установленного времени на 20 минут и более, а также менее 20 минут, если при этом были задержаны пассажирские, и (или) пригородные, и (или) грузовые поезда.

3.12 пересадочная станция: Станция, на которой при условии выполнения графика движения поездов, обеспечения безопасности пассажиров, наличия технических средств и пассажирских устройств, а также с учетом технологии ее работы, имеется возможность осуществления пересадки пассажиров, прибывающих и отправляющихся с/на примыкающих направлений или в попутном направлении следования за определенный установленный временной норматив.

3.13 поезд хозяйственный: Поезд, сформированный из локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива, вагонов, выделенных для специальных и технических нужд, специального самоходного и несамоходного подвижного состава, предназначенного для выполнения работ по со-

СТП БЧ 15.348-2016

держанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железнодорожного транспорта.

3.14 позднее начало «окна»: Начало (предоставление) «окна» позднее времени, установленного в разрешении на «окно», на 20 минут и более.

3.15 пригородный поезд: Поезд для перевозки пассажиров с нумерованными местами (поезда региональных линий экономкласса, городских линий)

3.16 разрешение на «окно»: Документ, являющийся основанием для предоставления «окна», регламентирующий порядок временного закрытия перегонов или отдельных путей на перегонах и станциях, исключения устройств для текущего содержания, ремонта, строительства: железнодорожного пути; искусственных сооружений; контактной сети; устройств СЦБ; технологической электросвязи, организацию движения поездов при производстве данных работ. Утверждается: в Управлении дороги – заместителем Начальника Белорусской железной дороги, курирующим деятельность путевого хозяйства, хозяйств сигнализации и связи, электрификации и электроснабжения (или лицом его замещающим) (далее – НЗ); в отделениях дороги – заместителем начальника отделения Белорусской железной дороги, курирующим деятельность путевого хозяйства, хозяйств сигнализации и связи, электрификации и электроснабжения в пределах отделения дороги (или лицом его замещающим) (далее – Зам НОД).

При работе с разрешениями на «окна» в АС «Окна» предусмотрены следующие статусы:

черновик – пользователь временно отложил формирование разрешения;

разрешение – разрешение готово для согласования;

на согласовании – разрешение подписано одним (и более) руководителем;

согласован – разрешение подписано всеми причастными руководителями;

утвержден – разрешение утверждено НЗ или Зам НОД, ему присвоен телеграфный номер и оно доступно для суточного плана;

не согласован – один из согласующих отказал в согласовании;

редактирование – разрешение отправлено на редактирование из суточного плана;

удален – разрешение удалено.

3.17 согласованные поезда: Пригородные поезда, между которыми осуществляется пересадка пассажиров на пересадочных станциях за установленный временной норматив. Перечень согласованных поездов указывается в книге служебного расписания поездов региональных линий экономкласса на период действия нормативного графика движения поездов.

3.18 срыв «окна»: Случай, когда «окно» не состоялось по причинам, зависящим от исполнителя работ или смежного предприятия, техника или представители которой должны быть задействованы на работе в «окно».

3.19 сторонняя организация: Организация, не входящая в состав государственного объединения «Белорусская железная дорога».

3.20 телеграмма «Адрес 4»: Вид документа, издаваемого в Управлении и в отделениях Белорусской железной, о назначении, отмене и изменении расписания движения пассажирских и пригородных поездов, оформляемого и передаваемого по телеграфной связи согласно требований СТП БЧ 19.071-2016.

3.21 телеграмма «Адрес 15»: Разрешение на «окно», оформляемое и передаваемое по телеграфной связи согласно требованиям СТП БЧ 19.071-2016.

3.22 технологическое «окно»: Период времени, свободный от движения поездов, предусмотренный в нормативном графике движения поездов для выполнения работ по текущему содержанию пути, искусственных сооружений, устройств СЦБ, связи, технологического электроснабжения.

3.23 участки, управляемые из ЦУП: Диспетчерские участки, управление движением поездов на которых осуществляется ДНЦ ЦУП.

АЛС – автоматическая локомотивная сигнализация.

АС «Графист» – автоматизированная система разработки графика движения поездов.

АС «Окна» – автоматизированная система организации и планирования «окон».

ВЛ АБ – воздушная линия автоблокировки.

ВЛ ДПР – воздушная линия «два провода рельс».

ВЛ ПЭ – воздушная линия продольного электроснабжения.

ВСП – верхнее строение пути.

ГДП – график движения поездов.

ДГ – оперативно-распорядительный отдел ЦУП.

ДГП(С) – диспетчер дорожный старший ЦУП.

ДГЦ – диспетчер дорожный главный ЦУП.

ДК – диспетчерский круг.

ДНЦ – диспетчер поездной.

ДНЦО – дежурный по отделению.

ДНРУ – начальник района управления ЦУП.

ДО – отдел разработки графиков движения поездов и организации «окон» ЦУП.

ДСП – дежурный по железнодорожной станции.

Журнал формы ДУ-46 – журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети.

Журнал формы ДУ-58 – журнал диспетчерских распоряжений.

КТСМ – комплекс технических средств многофункциональный.

МГСР – межгосударственный стыковой пункт.

СТП БЧ 15.348-2016

НОДН – отдел перевозок отделения дороги.

НОДЮ – юридический отдел отделения дороги.

НГЧ – дистанция гражданских сооружений.

Отделение дороги – отделение Белорусской железной дороги.

ПМС – структурное подразделение путевая машинная станция государственного предприятия «Ремпуть Белорусской железной дороги».

ПТЭ – Правила технической эксплуатации железной дороги в Республике Беларусь.

ПЧ – дистанция пути.

ПЧЛ – дистанция защитных лесонасаждений.

РБ – служба безопасности движения поездов.

РУ – район управления движением поездов.

СЦБ – устройства сигнализации, централизации и блокировки.

ТЧ – локомотивное депо.

УКСПС – устройство контроля схода подвижного состава.

УКПСО – устройство контроля состояния участков пути (перегонов) методом счета осей.

Управление дороги – Управление Белорусской железной дороги.

УРБ – аппарат главного ревизора по безопасности движения отделения дороги.

ЦУП – Центр управления перевозками службы перевозок Управления дороги.

ШЧ – дистанция сигнализации и связи.

ЭПС – электроподвижной состав.

ЭЧ – дистанция электроснабжения.

ЭЦГ – главный энергодиспетчер дорожный – заместитель начальника службы электрификации и электроснабжения.

ЭЦД – старший энергодиспетчер дорожный.

ЭЦЦ – энергодиспетчер региональный.

(Измененная редакция, Изм. №3)

4 Общие положения

4.1 Настоящий стандарт разработан на основании требований [1].

4.2 Для выполнения работ по текущему содержанию железнодорожного пути, искусственных сооружений, контактной сети, устройств СЦБ, технологической электросвязи должны предоставляться предусматриваемые в ГДП технологические «окна» продолжительностью 1,5-2 часа.

На отдельных участках продолжительность технологического «окна» может составлять и более 2 часов.

На участках с интенсивным движением поездов, где технологические «окна» не предусмотрены нормативным ГДП, предоставление их осуществляется на общих основаниях по разрешению на «окно» с отменой поездов. Перечень таких участков (перегонов) указывается в

ведомости технологических «окон», формируемой на основании нормативного ГДП специалистами ДО.

4.3 Для производства больших по объему плановых ремонтных и строительных работ в нормативном ГДП учитываются ограничения скорости, вызываемые этими работами. Данными предупреждениями учитывается ограничение скорости по фронту ремонтных работ протяженностью не более чем: 5,0 км – при выполнении восстановительного ремонта пути и 4,0 км – при среднем ремонте.

4.4 Ремонт объектов инфраструктуры должен производиться в соответствии с утвержденными проектами производства работ. В них должны быть обоснованы: период производства ремонта пути, фронт работ в «окно», потребное количество «окон», их оптимальная продолжительность, а также необходимые меры для организации движения поездов с учетом форсирования пропускной и провозной способности участков (направлений), обеспечивающие освоение установленных размеров движения при минимальных задержках поездов. Перечень возможных мер для организации движения поездов приведен в разделе 10 настоящего стандарта.

Целесообразность сооружения временных устройств определяется в зависимости от протяженности закрываемого перегона (пути перегона), размеров движения пассажирских, пригородных и грузовых поездов, технического оснащения участка, межпоездных интервалов в ГДП и других местных условий. Затраты на проведение необходимых мер должны предусматриваться сметой на производство ремонтных и строительных работ.

Мероприятия по сооружению временных устройств разрабатываются и выполняются отделениями дороги.

4.5 Расчет оптимальной продолжительности «окон» должен производиться с учетом обеспечения минимальных задержек поездов на весь период ремонта и максимальной выработки в «окно» с учетом гарантированного выполнения годового объема работы.

4.6 При предоставлении «окон» на соседних участках одного направления они должны быть расположены, как правило, в створе, обеспечивающем минимальную отмену поездов.

В створе с «окнами» большой продолжительности выполняются работы, требующие предоставления перерывов в движении поездов меньшей продолжительности.

4.7 В целях сокращения общей продолжительности закрытия перегона (пути перегона) и повышения эффективности использования железнодорожно-строительных машин и механизмов, при соответствующем обосновании, «окна» для выполнения капитального, восстановительного и среднего ремонтов пути с заменой путевой решетки, как правило, должны предоставляться на двухпутных участках продолжительностью 5-7 часов и на однопутных – до 6 часов.

СТП БЧ 15.348-2016

Для производства среднего ремонта пути «окна» должны предоставляться продолжительностью 4-5 часов, а для подъемочного – 3-4 часа.

«Окна» большей продолжительности, чем указано выше, предоставляются исходя из конкретной эксплуатационной обстановки на направлениях дороги.

4.8 При производстве капитального, восстановительного и среднего ремонтов пути с глубокой очисткой щебня или срезкой другого вида балласта более 25 см ниже подошвы шпал или повышением несущей способности земляного полотна, допускается закрытие одного из путей двухпутного перегона на 5-15 суток и более. Такое закрытие может быть разрешено только при наличии устройств двухсторонней автоблокировки или устройств АПС по оставшемуся пути и диспетчерских съездов для обеспечения беспрепятственного пропуска поездов в каждые сутки.

Предприятие-исполнитель работ на весь период закрытия одного из путей двухпутного перегона на 5-15 суток и более разрабатывает и предоставляет в Управление дороги на утверждение проект организации работ с технико-экономическим обоснованием, расчетом объемов по дням, а также организации работы в круглосуточном режиме.

После окончания всех работ и открытия пути перегона для постоянной эксплуатации поезда должны следовать с установленной скоростью для данного перегона.

4.9 «Окна» для сооружения, монтажа устройств контактной сети, воздушных линий, расположенных на опорах контактной сети, при электрификации, а также при модернизации, реконструкции и капитальном ремонте, как правило, должны предоставляться продолжительностью не менее 4 часов. Работы должны проводиться комплексным методом, несколькими бригадами, широким фронтом с максимальным использованием строительной техники. В проектах производства работ по сооружению, монтажу устройств контактной сети, воздушных линий, расположенных на опорах контактной сети при проведении строительных работ необходимо предусматривать максимально возможный объем работ *со стороны откоса железнодорожного пути*.

4.10 При необходимости выполнения работ по переустройству устройств СЦБ, контактной сети, связанных с работой других предприятий, время на производство этих работ должно быть учтено в технологии производства основных работ и включается в общую продолжительность «окна».

4.11 «Окна» для выполнения ремонтных и строительных работ предоставляются, как правило, в светлое время суток. При условии обеспечения безопасности работающих, «окна» для производства всех видов ремонтных и строительных работ могут предоставляться и в темное время суток (при обеспечении освещения места работ).

5 Планирование ремонтных и строительных работ и пропуска плановых вагонопотоков

5.1 Определение оптимальной продолжительности и количества «окон»

5.1.1 Перед началом разработки планов проведения ремонтных и строительных работ при необходимости определяются оптимальные значения количества «окон» и их продолжительность для каждого вида работ, исходя из технико-экономической целесообразности.

Оптимальные значения количества «окон» и их продолжительность определяются путем сравнения суммарных связанных затрат по различным вариантам и выбором из множества значений минимального.

5.1.2 При выборе оптимальной продолжительности предоставления «окон» и их количества для заданного вида работ на определенном перегоне или станции участка для каждого из вариантов расчет связанных затрат производится по формуле:

$$O^i = K_{ок}^i (Z_1^i + Z_2^i + Z_3^i + Z_4^i), \quad (1)$$

где O^i – суммарные затраты, связанные с предоставлением «окон» i -ой продолжительности, руб;

$K_{ок}^i$ – количество окон i -ой продолжительности, необходимых для выполнения заданного объема работ;

Z_1^i – зависящие затраты, связанные с организацией грузового движения при предоставлении «окон» i -ой продолжительности, руб.;

Z_2^i – зависящие затраты, связанные с организацией пассажирского движения при предоставлении «окон» i -ой продолжительности, руб.;

Z_3^i – зависящие затраты, связанные с организацией и производством ремонтных и строительных работ при предоставлении «окон» i -ой продолжительности, руб.;

Z_4^i – дополнительные зависящие затраты, связанные с созданием технических и технологических условий для организации эффективной эксплуатационной работы при предоставлении «окон» i -ой продолжительности, руб.

В общем виде каждый из элементов затрат можно определить по формуле:

$$Z_j^i = \sum_{j=1}^z e_j \cdot И_j^i, \quad (2)$$

где e_j – расходная ставка на измеритель эксплуатационной работы.

Определяется в соответствии с [3];

I_j – величина j -го измерителя работы для i -го варианта организации движения поездов при производстве работ с предоставлением одного «окна».

Расчет измерителей по видам работ, зависящих от продолжительности «окна» производится в соответствии с приложениями А-Г.

5.1.3 Количество «окон», которое необходимо предоставить для выполнения работ при различных вариантах продолжительности «окон», зависит от вида основной работы, объема ее выполнения и производительности машин и механизмов.

Объем основной работы, который может быть выполнен в «окно» установленной продолжительности определяется на основании технологических графиков, предоставляемых предприятием-исполнителем работ, либо расчетным путем.

5.1.4 Количество «окон» необходимых для производства работ по капитальному, восстановительному и среднему ремонтам пути определяется по формуле:

$$K_{\text{ок}} = \frac{L_{\text{фронт}}}{l_{\text{нв}}} + K_{\text{отд}}, \quad (3)$$

где $L_{\text{фронт}}$ – длина фронта, на котором необходимо выполнить рассматриваемые работы. Принимается на основании годового плана производства работ в «окно» либо на основании данных заявки на «окно»;

$l_{\text{нв}}$ – средняя норма выработки в «окно» различной продолжительности в зависимости от вида выполняемой работы и используемых машин и механизмов. Определяется на основании приложений А–В;

$K_{\text{отд}}$ – количество дополнительных «окон», необходимых для выполнения отделочных работ.

При отсутствии нормативного значения, данные о норме выработки предоставляются предприятием-исполнителем работ, вместе с технологическим графиком производства работ.

5.2 Разработка годового плана производства работ в «окно»

5.2.1 Для обеспечения пропуска поездов с минимальными задержками в период производства работ причастные службы Управления дороги с участием предприятий-исполнителей работ в «окно», разрабатывают планы ремонтных и строительных работ, связанных с предоставлением «окон», на предстоящий год с учетом возможности их обеспечения рабочей силой, техникой и материалами.

5.2.2 При составлении годовых планов ремонтных и строительных работ отделениями дороги совместно со службами Управления дороги определяются:

а) места установки временных блок-постов;

б) перегоны, которые необходимо оборудовать двухсторонней автоблокировкой или устройствами АПС при движении в неправильном направлении;

в) станции, на которых необходимо произвести частичную модернизацию устройств СЦБ;

г) места укладки временных стрелочных переводов, в том числе диспетчерских съездов;

д) места врезки временных секционных изоляторов контактной сети;

е) переезды (на двухпутных и многопутных участках), которые необходимо оборудовать устройствами двухстороннего извещения о приближении поезда.

5.2.3 Годовые планы ремонтных и строительных работ должны содержать:

- сведения о предприятии-исполнителе работы;
- объемы выполняемых работ по всем видам на конкретных участках;
- продолжительность и количество «окон», а также предупреждений об ограничении скорости движения по каждому виду работ;
- сроки начала и окончания работ по каждому участку;
- периодичность предоставления «окон» по дням недели на каждом участке или продолжительность периода длительного закрытия путей перегонов;
- меры по форсированию пропускной способности участков в период производства ремонтных и строительных работ;
- скорость движения поездов после производства работ в «окно»;
- расчетный срок повышения скорости движения поездов на отремонтированном участке до установленной.

5.2.4 Необходимая продолжительность периода $T_{\text{пер}}$, месяцев, для капитального, восстановительного и среднего ремонтов пути с глубокой очисткой щебня и других работ определяется по формуле:

$$T_{\text{пер}} = \frac{W_n}{k_i N_m L_{\phi}}, \quad (4)$$

где W_n – планируемый годовой объем ремонта на железнодорожном участке, км;

N_m – количество «окон», которое может быть предоставлено в неделю в зависимости от заполнения пропускной способности;

L_{ϕ} – расчетная норма выработки исполнителем работ в «окно», км;

k_i – количество недель в месяце, предоставляемых для проведения работ в «окно».

В тех случаях, когда необходимая продолжительность выполнения ремонтных и строительных работ, полученная при расчете по формуле (4), превышает календарный год, а также в других обоснованных случаях, на участке необходимо предусматривать одновременную работу нескольких подразделений Белорусской железной до-

роги. Количество подразделений, которые одновременно должны работать на участке, устанавливаются в зависимости от заданного объема ремонта, срока его выполнения и количества «окон», предоставляемых в неделю.

При концентрации нескольких предприятий-исполнителей работ на участке число перегонов, которые могут быть одновременно закрыты для производства ремонтных и строительных работ, в каждом конкретном случае определяется вариантом графика движения поездов и возможностью компенсации потерь размеров движения поездов в последующие сутки.

Средние нормы выработки в «окно» в зависимости от его продолжительности, конструкции верхнего строения пути, характера ремонтных работ приведены в приложениях А–В.

5.2.5 На основании годовых планов ремонтных и строительных работ служба пути Управления дороги совместно с причастными службами Управления дороги в срок до 05 января составляет календарный план ремонта пути и искусственных сооружений на основных направлениях на текущий год, который согласовывается со службой перевозок Управления дороги и утверждается НЗ.

5.2.6 В срок до 15 января текущего года отделения дороги представляют в службу перевозок Управления дороги согласованный с соответствующими причастными службами Управления дороги полный расчет потребности «окон» по фронтам и видам ремонтных и строительных работ и работ по текущему содержанию устройств. Для работ по капитальному строительству аналогичные расчеты предоставляются генеральными подрядчиками совместно с отделениями дороги.

5.2.7 На основании предоставленных расчетов в срок до 01 февраля служба перевозок Управления дороги совместно с причастными службами Управления дороги и отделениями дороги разрабатывает план производства работ в «окно» на основных направлениях на текущий год с определением ориентировочной продолжительности «окон» и периодичности их предоставления в зависимости от наличия и периодичности курсирования пассажирских и пригородных поездов. Планирование ремонтных и строительных работ должно осуществляться таким образом, чтобы обеспечивалась максимальная отмена ограничений скорости следования поездов на железнодорожных направлениях.

5.2.8 В срок до 15 февраля текущего года план производства работ в «окно» должен быть рассмотрен причастными службами Управления дороги и утвержден НЗ.

5.2.9 Годовой план производства работ в «окно» является основанием для корректировки нормативного ГДП. При корректировке нормативного ГДП учитывается предоставление «окон» большой продолжительности, а также корректируются времена хода поездов в период «окон» в связи с отклонением от нормативных условий пропуска

(наличие предупреждений в связи со следованием по «неправильному» пути, с опущенными токоприемниками и т.п.).

5.2.10 Нормативы годовой потребности в технологических «окнах» для технического обслуживания и текущего ремонта устройств контактной сети приведены в приложении Г.

5.3 Порядок подачи, рассмотрения и согласования заявок на предоставление «окон»

5.3.1 В соответствии с планами работ ПМС, ПЧ, ШЧ, ЭЧ, строительных и монтажных поездов, иных причастных подразделений и предприятий, через причастные отделы отделения дороги подаются заявки на «окна» для согласования Зам НОД.

Согласованные в АС «Окна» заявки на «окна» предоставляются в ДО (на участках, указанных в приложении Ю), отделения дороги в сроки, указанные в п. 5.3.13 настоящего стандарта.

Заявка на несколько однодневных «окон» подается на период не более одной календарной недели.

Для возможности предоставления заявок на «окна» предприятием, не подключенным к АС «Окна», начальником отделения дороги устанавливается порядок ввода и согласования данных заявок в АС «Окна» причастными подразделениями отделения дороги.

5.3.2 Заявки на «окна» могут подаваться:

а) руководителем предприятия-исполнителя работ или его заместителями;

б) начальником причастного отдела отделения дороги или его заместителями;

в) начальником станции.

При производстве работ по реконструкции станций, модернизации постоянных устройств на перегонах и станциях, выполняемых сторонними организациями, заявки на «окна» должны подаваться генеральным подрядчиком (кроме работ по смене, укладке и демонтажу стрелочных переводов) через ПЧ, ШЧ, ЭЧ или причастный отдел отделения дороги.

Заявки на «окна» при производстве работ по смене, укладке, демонтажу стрелочных переводов на главных путях подаются только начальником (или заместителем начальника) ПМС или ПЧ, независимо от того, какое предприятие производит работы.

(Измененная редакция, Изм. №3)

5.3.3 Сторонние организации могут производить ремонтные, строительные и иные работы в зоне полосы отвода, на и (или) вблизи железнодорожных путей только после заключения договора и получения разрешения на производство работ. Перечень основных работ, выполняемых сторонними организациями в зоне полосы отвода, на и (или) вблизи железнодорожных путей, выполняемых в «окно», для

производства которых необходима выдача разрешений на «окно», приведен в приложении Я.

В договоре определяется порядок возмещения Белорусской железной дороге расходов, связанных с организацией и осуществлением соответствующих мероприятий, которые обеспечивают движение поездов и безопасность перевозочного процесса в период предоставления «окон». После заключения договора заявка на предоставление «окна» подается порядком, указанным в пункте 5.2.3.

5.3.4 Одновременно с подачей заявок на производство ремонтных и строительных работ, требующих предоставления «окон» большой продолжительности и в случаях нарушения габаритов, предприятием-исполнителем работ должна быть предоставлена в отделение дороги и в ДО технология производства работ (п. 6.1.2), за исключением ПМС, которые разработали, согласовали и утвердили установленным порядком до начала летних путевых работ проект производства работ на каждый ремонтируемый участок.

Заявки на «окна» большой продолжительности в границах станций второго класса и выше должны подаваться только после комиссионного рассмотрения технологии производства работ, как правило, с выездом на место представителя предприятия-исполнителя работ, начальника станции и представителей других предприятий, участвующих в обеспечении работ.

При выполнении большого объема работ по текущему содержанию в «окно» большой продолжительности на перегонах и станционных путях станции, без изменений типовых технологических процессов, разработка технологии производства работ не требуется.

В случае необходимости при подаче заявок на «окна», требующих неоднократного предоставления «окон» свыше 4 часов и не включенных в годовой план производства работ на дороге, предприятием-исполнителем работ должны быть направлены в службу перевозок Управления дороги согласованные с причастным отделом отделения дороги или службой Управления дороги расчеты потребности в «окнах» для выполнения всего комплекса работ.

(Измененная редакция, Изм. №3)

5.3.5 Заявка на «окно» должна содержать следующие данные:

а) планируемую дату предоставления «окна»;

б) продолжительность работ в «окно», соответствующую типовым технологическим процессам (с учетом норм выработки и выполнения сопутствующих работ предприятиями причастных хозяйств) или разработанной технологии;

в) место работы (при работе на перегоне: номер пути, километры и пикеты; при работе в границах станции: номер пути с привязкой к существующим стрелочным переводам, светофорам);

г) необходимость выключения из централизации стрелочных переводов, изолированных участков, светофоров, способ выключения;

д) необходимость закрытия для движения поездов путей (участков путей) и стрелочных переводов;

е) необходимость снятия напряжения с оборудования тяговой подстанции (при полном или посекционном отключении, с указанием от каких тяговых подстанций будет организовано питание), контактной сети, питающих и усиливающих проводов, ВЛ ДПР, ВЛ АБ, расположенных на опорах контактной сети (при производстве работ на станции должна быть указана нумерация всех путей, участков пути (указывается нумерация стрелочных переводов, ограничивающих отключенный участок) снимается напряжение с контактной сети согласно схеме секционирования).

Запрещение движения ЭПС с указанием перегона и номера пути перегона, станции и номера пути станции, участка пути, а также съездов, стрелочных переводов или сигналов станции (при снятии напряжения с контактной сети согласно схеме питания и секционирования).

Необходимые интервалы в движении поездов, а также ограничения назначения поездов при производстве работ со снятием напряжения с оборудования тяговой подстанции (при полном или посекционном отключении);

ж) перечень машин и механизмов, привлекаемых к работе в «окно» и количество планируемых к отправлению хозяйственных поездов;

з) необходимость разработки графика движения хозяйственных поездов и резервных локомотивов с мест дислокации к месту работ и обратно (планируемое время прибытия);

и) необходимость дежурства работников ПЧ на переездах без дежурного работника;

к) перечень и объемы работ, выполняемых в «окно»;

л) планируемую выработку в «окно»;

м) потребность и номера путей для расстановки техники при производстве работ на станции;

н) необходимость выполнения подготовительных и сопутствующих работ, в том числе предприятиями причастных хозяйств;

о) необходимость наличия представителей причастных хозяйств и их функции;

п) ограничения скорости движения поездов, связанные с предоставлением «окна», а также протяженность участка ограничения скорости, время действия ограничения, в том числе и по соседнему пути;

р) фамилии и должности (основного и запасного) руководителей работ, лиц, ответственных за выполнение сопутствующих работ или обеспечивающих контроль за безопасностью движения поездов при производстве работ и выполняемые ими функции. Фамилии и должности ответственных лиц за безопасность движения поездов на станциях, ограничивающих перегон и на станциях, где производятся работы;

с) другие данные по усмотрению предприятия-исполнителя работ;

т) необходимость и продолжительность проведения работ по регулировке и проверке работы устройств СЦБ после окончания работ.

Заявки на «окна» должны подаваться по форме, установленной в АС «Окна». Форма заявки на «окно» приведена в приложении И.

(Измененная редакция, Изм. №3)

5.3.6 В целях сохранения целостности кабельных коммуникаций СЦБ, связи, электроснабжения, работы на верхнем строении пути производятся после согласования с ШЧ и ЭЧ.

В заявках на «окна» должна быть указана необходимость и ответственное предприятие по выполнению работ по подготовке кабельной трассы СЦБ, связи, электроснабжения, сохранности кабельных коммуникаций и напольного оборудования в зоне производства работ.

5.3.7 Заявка на «окно» должна быть согласована с начальником (заместителем начальника) соответствующей ПЧ, ШЧ, ЭЧ и иных предприятий, подразделения которых привлекаются для работы в «окно» для обеспечения контроля за производством работ, начальником (заместителем начальника) НОДН, а также с руководителем частного отдела отделения дороги.

При работах с использованием средств восстановительных поездов обязательно согласование заявки на «окно» с УРБ.

При работе в границах станций второго класса и выше обязательно согласование заявки на «окно» с начальником (заместителем начальника) станции.

В случае, если по каким либо причинам начальник (заместитель начальника) дистанции, станции, отдела отделения дороги или службы Управления дороги не согласовывает производство работ, он обязан указать на заявке предприятия-исполнителя работ причину невозможности согласования или условия, при которых возможно выполнение работ.

5.3.8 Ввод и согласование заявок на «окна» в АС «Окна» производится с рабочих мест причастных работников, подключенных к АС «Окна» порядком, установленным в инструкции пользователя данной автоматизированной системы.

Согласование заявки на «окно» у Зам НОД (при предоставлении заявки на «окно» в ДО) осуществляется на бумажном носителе, который хранится в отделении дороги в соответствии с установленными сроками хранения. После согласования заявки на «окно» Зам НОД, уполномоченным работником отделения дороги производится соответствующая отметка о согласовании заявки на «окно» в АС «Окна».

На участках, где обеспечение электробезопасности работающих производится диспетчерским персоналом службы электрификации и электроснабжения Управления дороги, обязательно согласование заявки на «окно» в АС «Окна» ЭЦГ или лицом его замещающим.

(Измененная редакция, Изм. №3)

5.3.9 Срок формирования заявки на «окно» всеми причастными не должен превышать 5 суток с момента ее создания.

Срок согласования заявки на «окно» всеми причастными не должен превышать 1 суток с момента подачи заявки на «окно» на согласование.

Разрешение на «окно» разрабатывается только при наличии согласованной в АС «Окна» заявки на «окно».

5.3.10 Для своевременного ввода изменения расписания движения пассажирских поездов в системе «Экспресс», перед формированием заявки на «окно», вызывающее изменения графика движения пассажирских поездов и (или) маршрута следования, на основании годового плана предприятие-исполнитель работ направляет запрос НЗ о возможности выполнения работ в «окно».

Запрос направляется за:

а) 120 суток до планируемой даты предоставления «окна» - для «окон», требующих отмены, изменения расписания движения, маршрута следования пассажирских поездов, дата начала продажи проездных документов на которые установлена за 90 суток до отправления поезда с начальной станции;

б) 90 суток до планируемой даты предоставления «окна» - для «окон», требующих отмены, изменения расписания движения, маршрута следования пассажирских поездов, дата начала продажи проездных документов на которые установлена за 60 суток до отправления поезда с начальной станции;

в) 70 суток до планируемой даты предоставления «окна» - для «окон», требующих отмены, изменения расписания движения, маршрута следования пассажирских поездов, дата начала продажи проездных документов на которые установлена за 45 суток до отправления поезда с начальной станции.

Необходимость направления запроса определяется причастным отделением дороги совместно с ДО.

(Измененная редакция, Изм. №2)

5.3.11 В запросе должны быть указаны:

а) планируемые даты предоставления и время продолжительности «окна»;

б) место производства работ с указанием при работе на перегоне: номера пути (путей), километров и пикетов; при работе в границах станции: номера пути (путей) с привязкой к существующим стрелочным переводам, светофорам;

в) продолжительность закрытия каждого пути;

г) необходимость ограничения скоростей движения поездов;

д) необходимость перерыва действия устройств электроснабжения, сигнализации и связи и др.;

ж) предложения по порядку организации движения поездов в период производства работ;

СТП БЧ 15.348-2016

На основании решения НЗ о предоставлении «окна» служба перевозок Управления дороги с привлечением пассажирской службы Управления дороги и причастных отделений дороги (при необходимости) разрабатывает вариантный ГДП, устанавливающий порядок пропуска, изменения маршрута следования, отмену пассажирских поездов и беспересадочных вагонов.

5.3.12 Для «окон», на которые получено решение НЗ о предоставлении «окна», на основании разработанного вариантного ГДП:

- при изменении порядка курсирования пассажирских поездов международных линий и изменении времени передачи их по МГСП или изменении самого МГСП служба перевозок Управления дороги не позднее, чем за 20 суток до первой даты открытия продажи проездных документов на конкретный поезд, с учетом информации, предоставленной пассажирской службой Управления дороги направляет причастным железнодорожным администрациям запрос на изменение расписания движения пассажирских поездов (беспересадочных вагонов) международных линий. При несогласии причастных железнодорожных администраций с изменением расписания движения пассажирских поездов (беспересадочных вагонов) международных линий в указанные сутки «окно» переносится на другую дату;

- при изменении расписания движения, маршрута следования пассажирских поездов (беспересадочных вагонов) международных линий пассажирская служба Управления дороги не позднее, чем за 5 рабочих дней до начала продажи проездных документов, направляет в адрес причастных железнодорожных администраций телеграмму с объявлением измененного расписания курсирования пассажирских поездов (беспересадочных вагонов) международных линий;

- при изменении расписания движения, маршрута следования пассажирских поездов межрегиональных линий бизнес и экономкласса, служба перевозок Управления дороги по согласованию с пассажирской службой Управления дороги, не позднее, чем за 5 дней до начала продажи проездных документов, телеграммой «Адрес 4» объявляет измененное расписание движения, маршрут следования вышеуказанных поездов.

В телеграмме «Адрес 4» на изменение расписания движения, маршрута следования пассажирских поездов, указывается регистрационный номер решения НЗ о предоставлении «окна», на основании которого производятся изменения.

5.3.13 Заявки на «окна» должны подаваться в следующие сроки.

5.3.13.1 Не позднее, чем за 28 суток до начала недели, в которой планируется дата начала выполнения работ:

а) имеющие решения НЗ о предоставлении «окна»;

б) требующие отмену и (или) изменения расписания движения, маршрута следования или сообщения поездов региональных линий бизнес-класса.

5.3.13.2 Не позднее, чем за 18 суток до начала недели, в которой планируется дата начала выполнения работ:

а) требующие отмену и (или) изменения расписания движения, маршрута следования, стоянок, сообщения пригородных поездов;

б) требующие изменения размеров движения грузовых поездов по стыкам дороги, изменения плана формирования.

5.3.13.3 Не позднее, чем за 11 суток до начала недели, в которой планируется дата начала выполнения работ подать согласованные заявки на «окна», не требующие изменения расписания движения пассажирских и пригородных поездов.

5.3.13.4 Не позднее, чем за 1 сутки до планируемой даты начала выполнения работ подать заявки на работы, выполняемые в технологические «окна», предусмотренные в ГДП, не требующие разрешений на «окна». При необходимости снятия напряжения с контактной сети, ВЛ ДПР, расположенных на опорах контактной сети ВЛ АБ, не позднее, чем за 2 суток.

(Измененная редакция, Изм. №3)

5.3.14 Ответственными за правильность оформления, своевременную подачу и согласование заявки на «окно» являются начальник предприятия-исполнителя работ и начальник причастного отдела отделения дороги. В случае если для выполнения работ в «окно» требуется привлечение специалистов других организаций (ПЧ, ШЧ, ЭЧ, ПМС) ответственность за правильность предоставления информации для оформления заявки по кругу обязанностей данных специалистов несет руководитель соответствующей организации.

При необходимости снятия напряжения с оборудования тяговой подстанции, контактной сети, питающих и усиливающих проводов, ВЛ ДПР, ВЛ АБ и ВЛ ПЭ, для обеспечения безопасного производства работ в «окно», ответственность за правильность предоставления информации о производстве необходимых отключений, запрещений движения ЭПС, необходимых интервалов в движении поездов, а также ограничений назначения поездов и надежности схемы питания и секционирования в пределах ЭЧ несет руководитель ЭЧ, ответственность за надежность схемы питания и секционирования на границах ЭЧ - ЭЦГ или лицо его замещающее.

(Измененная редакция, Изм. №3)

5.3.15 Заявки на «окна» не установленной формы, не содержащие полной информации, необходимой для разработки разрешения на производство работ в «окно», без соответствующих согласований, без статуса «согласовано» в АС «Окна» и поданные позже установленных сроков, к рассмотрению не принимаются. Исключением являются случаи, указанные в поручениях НЗ, касающиеся проведения строительных работ на инфраструктуре Белорусской железной дороги.

5.3.16 Указанная в заявке на «окно» дата или продолжительность «окна» может быть изменена службой перевозок Управления дороги (НОДН) при разработке недельного плана предоставления «окон», исходя из ГДП и количества предоставляемых в данные сутки «окон».

Изменение даты и (или) уменьшение продолжительности «окна» производится специалистом отдела ДО (НОДН) по устному согласова-

СТП БЧ 15.348-2016

нию с начальником (заместителем начальника) предприятия-исполнителя работ с отражением согласованной продолжительности в АС «Окна» в недельном плане.

В случае несогласия предприятия-исполнителя работ с изменением продолжительности или даты предоставления, «окно» в данные сутки не предоставляется и переносится к рассмотрению на следующую планируемую неделю.

5.4 Разработка предварительного и недельного планов предоставления «окон»

5.4.1 Предварительный и недельный планы предоставления «окон» разрабатываются специалистами ДО для всех участков дороги.

(Измененная редакция, Изм. №3)

5.4.2 Предварительный план предоставления «окон» разрабатывается на основании имеющихся в АС «Окна» заявок на «окна» со статусами: формирование, добавление, добавлено, заявка, на согласовании, согласовано.

Предварительный план предоставления «окон» разрабатывается в следующие сроки:

за 27 суток до начала недели производства работ на участках курсирования поездов региональных линий бизнес-класса, а также для работ, имеющих решение НЗ о предоставлении «окна»;

за 17 суток до начала недели производства работ на участках курсирования пригородных поездов.

Перечень участков курсирования поездов региональных линий бизнес-класса формируется по результатам разработки нормативного графика и указывается в ведомости технологических «окон».

Предварительный план предоставления «окон» с указанием откорректированного времени и даты производства работ размещается в АС «Окна».

5.4.3 На основании предварительного плана, ДО разрабатываются варианты графики движения пассажирских и пригородных поездов на период производства заявленных «окон». В течение 4 суток с момента размещения предварительного плана предоставления «окон» в АС «Окна» должно быть завершено согласование содержащихся в нем заявок на «окна» всеми согласующими. На основании согласованных заявок на «окна» и вариантов ГДП формируются измененные расписания движения поездов региональных линий бизнес-класса и пригородных поездов.

(Измененная редакция, Изм. №3)

5.4.4 Недельный план предоставления «окон» формируется на основании предварительного плана предоставления «окон» и дополнительно поданных заявок на «окна» за 10 суток до начала недели производства работ отделом ДО. В недельный план предоставления

«окон» включаются дополнительно поданные заявки со статусом «согласовано» на «окна», не вызывающие отмену, изменения расписания движения пассажирских и пригородных поездов или предоставляемые в створе с согласованными заявками предварительного плана.

Недельный план предоставления «окон» согласовывается с начальниками (заместителями начальников) служб перевозок, пути, сигнализации и связи, электрификации и электроснабжения Управления дороги в электронном виде посредством сервисов АС «Окна» с рабочих мест указанных руководителей, подключенных к АС «Окна». Согласованные недельные планы утверждаются НЗ.

Заявки, не имеющие статус «согласовано» в недельный план не включаются.

Утверждение согласованного причастными службами недельного плана осуществляется в электронном виде посредством сервисов АС «Окна» с рабочих мест заместителей Начальника Белорусской железной дороги и главного инженера Белорусской железной дороги, подключенных к АС «Окна».

(Измененная редакция, Изм. №2,3)

5.4.5 Утвержденный недельный план предоставления «окон» размещается в АС «Окна». Корректировка плана допускается только в исключительных случаях по указанию НЗ.

5.4.6 Форма предварительного и недельного плана предоставления «окон» приведена в приложении Д.

5.5 Разработка суточного плана предоставления «окон»

5.5.1 На основании разрешений на «окна», поданных заявок на технологические «окна», ДО составляется суточный план предоставления «окон» по дороге на следующие сутки с использованием АС «Окна».

(Измененная редакция, Изм. №3)

5.5.2 (Исключен, Изм. №3)

5.5.3 Суточный план предоставления «окон» разрабатывается ДО, подписывается начальником (заместителем начальника) ДО, согласовывается начальником (заместителем начальника) службы перевозок Управления дороги и утверждается НЗ.

Согласование суточного плана осуществляется в электронном виде посредством сервисов АС «Окна» с рабочих мест причастных руководителей, подключенных к АС «Окна».

Утверждение согласованного причастными службами суточного плана осуществляется в электронном виде посредством сервисов АС «Окна» с рабочих мест заместителей Начальника Белорусской железной дороги и главного инженера Белорусской железной дороги, подключенных к АС «Окна».

(Измененная редакция, Изм. №2)

5.5.4 Утвержденный план размещается в АС «Окна». Отделения дороги, порядком, установленным начальником отделения, доводят

СТП БЧ 15.348-2016

утвержденный план «окон» всем причастным предприятиям и организациям.

5.5.5 Форма суточного плана предоставления «окон» приведена в приложении Е.

6 Организация ремонтных и строительных работ, требующих предоставления «окон»

6.1 Требования к организации ремонтных и строительных работ

6.1.1 Все работы, перечисленные в приложении К, должны производиться по технологии ремонта, разработанной для конкретных условий на основе типовых технологических процессов.

При наличии согласованной установленным порядком технологии производства работ на перегоне (пути перегона), разрешается ее применение для производства путевых работ в границах станции от входного сигнала до входного стрелочного перевода, ограничивающего данный перегон, как типовой. При производстве путевых работ на станционных путях разрабатывается отдельная технология работ.

6.1.2 Технология производства работ разрабатывается предприятием-исполнителем работ и согласовывается руководителями ПЧ, ШЧ, ЭЧ и иных предприятий, подразделения которых привлекаются для работы в «окно» для обеспечения контроля за производством работ, начальником НОДН, а также начальником причастного отдела отделения дороги. При работе в границах станций второго класса и выше обязательно согласование технологии производства работ с начальником (заместителем начальника) станции.

В технологии производства работ должно быть отражено:

- место производства работ;
- краткое описание процесса организации работ;
- продолжительность производства работ;
- технологический (пооперационный) график производства работ, с отражением продолжительности всех сопутствующих работ, в том числе времени на подготовительные операции до закрытия перегона (пути перегона), путей станции (снятие напряжения с контактной сети и питающих линий, выключением устройств СЦБ и т.д.), и перед открытием перегона (пути перегона), путей станции (подача уведомления об окончании работ, издание распоряжения об открытии перегона (пути перегона) ДНЦ, подача напряжения в контактную сеть и т.д.);
- количество и схема расстановки хозяйственных поездов, машин и механизмов (при работах на станции). При производстве работ на перегоне – станции отправления и прибытия хозяйственных поездов;
- необходимость выделения путей на станции для формирования хозяйственных поездов;
- *виды связи, используемые для обеспечения производства работ, а также обеспечения безопасности движения поездов*

- порядок выключения из зависимости устройств СЦБ путей, участков путей, стрелочных переводов, способа и продолжительности выключения;

- порядок снятия напряжения с контактной сети, питающих и усиливающих линий ВЛ АБ, ВЛ ПЭ, ВЛ ДПР с указанием границ отключения, периода и продолжительности отключения.

Технология производства работ должна быть согласована:

- руководителем (заместителем руководителя) предприятия-исполнителя работ;

- руководителями смежных предприятий (ПЧ, ШЧ, ЭЧ, ТЧ и др.), привлекаемых к работам в «окно»;

- начальником станции (на которой производятся работы или формируются хозяйственные поезда);

- руководителями причастных отделов отделения дороги;

- начальником НОДН;

- *главным ревизором (или его заместителем) отделения дороги;*

- начальником (заместителем начальника) ДО (на участках, управляемых из ЦУП).

К технологии производства работ по смене, укладке, демонтажу стрелочного перевода на главном пути должна прилагаться схема формирования и расстановки хозяйственных поездов на станции.

Согласованная со всеми причастными технология производства работ утверждается начальником отделения дороги или его заместителем.

Копию утвержденной технологии производства работ в «окно», исполнитель работ предоставляет начальнику станции (на которой производятся работы или формируются хозяйственные поезда) не позднее, чем за 3 суток до начала «окна».

(Измененная редакция, Изм. №3)

6.1.3 Подготовительные работы до начала «окна» должны организовываться таким образом, чтобы состояние пути до «окна» обеспечивало безопасный пропуск поездов со скоростью не менее 25 км/ч.

Перед закрытием перегона (пути перегона) принимаются меры по повышению скорости движения или отменяются предупреждения на соседних перегонах,

6.1.4 Состояние пути после «окна» должно обеспечивать пропуск поездов со скоростями не ниже предусмотренных [СТП БЧ 56.232](#).

6.1.5 При производстве работ в «окно» по ремонту мостов, а также предусматривающих закрытие перегона (пути перегона) и главных путей станций на период свыше 12 часов начальником отделения дороги назначается ответственный специалист отделения дороги, который обеспечивает координацию действий всех предприятий, участвующих в данных работах.

6.2 Руководство работами в «окно»

6.2.1 Руководство работами в «окно» может осуществляться:

а) работниками Белорусской железной дороги, допущенными к руководству работами в «окно» в соответствии с [СТП БЧ 56.232](#), [СТП 09150.19.137](#), [СТП 09150.55.219](#);

б) работниками сторонних организаций, сдавшими испытания на право руководства работами в «окно» в соответствующей комиссии. Испытания на право руководства работами в «окно», сданные на одном из отделений дороги, дают право руководства работами в пределах Белорусской железной дороги (при условии сдачи испытаний в знании местных условий порядком, установленным на отделении дороги).

6.2.2 На руководителя работ возлагается ответственность за:

а) безопасность движения поездов по месту работ, в том числе по смежным главным, приемо-отправочным и иным станционным путям;

б) своевременное информирование диспетчерского аппарата ЦУП (отделения дороги) о необходимости передислокации хозяйственных поездов и своевременную передачу плана работ в «окно»;

в) своевременное начало и окончание работ;

г) соблюдение технологии и проекта производства работ;

д) ограждение места работ согласно [СТП БЧ 56.232](#) и [1];

е) безопасность производства работ, контроль за своевременностью снятия и подачи напряжения и устройства заземления опор контактной сети и, после окончания путевых работ, восстановления защитных и рабочих заземлений.

6.2.3 На закрытом перегоне (пути) может работать одновременно несколько хозяйственных поездов, в том числе и принадлежащих различным предприятиям, но находящихся под руководством одного работника, указанного в разрешении на «окно».

При необходимости производства работ на закрытом перегоне (пути перегона) несколькими организациями должен быть назначен единый руководитель работ с указанием его должности и фамилии в разрешении на «окно».

Единое руководство работами на перегоне при выезде двух и более хозяйственных поездов, принадлежащих нескольким предприятиям, могут осуществлять должностные лица предприятий Белорусской железной дороги, сдавшие испытания, в соответствии с [СТП БЧ 56.232](#), [СТП 09150.19.137](#), [5].

Руководитель работ, назначаемый единым руководителем, осуществляет общее руководство работами нескольких предприятий, участвующих в производстве работ в «окно».

6.2.4 При работе на закрытом перегоне (пути перегона) одновременно работников хозяйств пути, электрификации и электроснабжения единым руководителем назначается работник хозяйства пути.

Если основными работами в «окно» являются работы на контактной сети, то единственным руководителем работ назначается работник предприятия, проводящего работы на контактной сети. При этом ДНЦ перед открытием перегона (пути перегона) обязан получить дополнительное уведомление от работника хозяйства пути об окончании путевых работ.

Аналогичный порядок сохраняется и при совместной работе на перегоне работников хозяйств пути и сигнализации и связи.

При работе на закрытом перегоне одновременно работников хозяйств электрификации и электроснабжения, сигнализации и связи единым руководителем, на электрифицированных участках дороги, назначается работник хозяйства электрификации и электроснабжения

6.2.5 При работе по реконструкции станции общее руководство работами осуществляет представитель генерального подрядчика или лицо, им уполномоченное.

6.2.6 В разрешении на «окно» указываются фамилия и должность руководителя работ (основного и запасного). При невозможности руководить работами основному руководителю, руководство работами возлагается на запасного руководителя.

Замена руководителя работ (основного и запасного) допускается только в исключительных случаях по телеграмме предприятия-исполнителя работ за подписью начальника (заместителя начальника). Данная телеграмма прикладывается к оригиналу разрешения на «окно», копия выдается ДНЦ вместе с разрешением на «окно» и является разрешением на замену руководителя работ.

Аналогичный порядок соблюдается и в случае замены лица, ответственного за производство работ и обеспечение безопасности движения.

6.2.7 Запрещается предоставление «окна» для производства работ на перегоне (пути перегона) и (или) станции при отсутствии руководителя данных работ (основного или запасного), обеспечивающего контроль за обеспечением безопасности движения поездов при производстве работ (основного или запасного), указанных в разрешении на «окно»

6.3 Обеспечение контроля за безопасностью движения поездов при производстве работ в «окно»

6.3.1 При производстве работ по ремонту и обслуживанию технических средств на железнодорожных станциях и перегонах независимо от того, каким предприятием производятся ремонт или техническое обслуживание этих объектов, должно быть назначено лицо, осуществляющее общий контроль за обеспечением безопасности движения поездов при производстве работ (далее – контроль за производством работ). Открытие перегона (пути перегона) для движения поездов может быть произведено ДНЦ только после получения от данного

СТП БЧ 15.348-2016

лица уведомления об окончании работ, свободности перегона (пути перегона) от хозяйственных поездов (или об их отправлении в правильном направлении на двухпутном перегоне по сигналам автоблокировки).

6.3.2 Работник, осуществляющий контроль за производством работ должен быть представителем:

а) ПЧ – во всех случаях производства работ с нарушением целостности верхнего строения пути, при работах в земляном полотне, на искусственных сооружениях, установки фундаментов опор контактной сети, светофоров и т. п.;

б) ЭЧ – при работах по монтажу контактной сети на не электрифицированных и электрифицированных участках, при работах по установке и демонтажу опор и жестких поперечин на электрифицированных участках;

в) ПЧ или ЭЧ – при работах по установке и демонтажу опор и жестких поперечин контактной сети на не электрифицированных участках;

г) ШЧ – при работах по капитальному и текущему ремонту, монтажу или демонтажу устройств СЦБ, КТСМ, связи, светофоров, прокладке кабеля (без производства земляных работ).

Во всех случаях при производстве всех видов земляных работ в охранной зоне устройств СЦБ и связи, КТСМ требуется присутствие представителя ШЧ на месте производства работ.

6.3.3 Если производимые на перегоне работы требуют контроля за производством работ как со стороны ПЧ, так и со стороны ШЧ или ЭЧ, то подачу уведомления об окончании работ производит представитель ПЧ; при обеспечении контроля за производством работ совместно представителями ЭЧ и ШЧ подачу уведомления производит представитель ЭЧ.

6.3.4 Фамилии и должности работников, осуществляющих контроль за производством работ и подающих уведомление об окончании работ, указываются в разрешении на производство работ в «окно».

6.3.5 На работника, осуществляющего контроль за производством работ, возлагается ответственность за:

а) качество работ и соблюдение требований по безопасности движения поездов по месту работ;

б) контроль за ограждением места работ согласно [СТП БЧ 56.232](#) и [1];

в) соблюдение действующих инструкций и нормативных документов, касающихся технологии производства работ;

г) подачу заявок на выдачу и отмену предупреждений об ограничении скоростей движения поездов по месту работ;

д) соблюдение проекта организации работ;

е) состояние устройств, с которыми производились работы, по окончании «окна» в границах ответственности ПЧ, ШЧ, ЭЧ;

ж) передачу, установленным порядком, ДНЦ уведомления об окончании работ и возможности открытия перегона (пути перегона) для движения поездов;

з) оформление, установленным порядком, записей в журнале формы ДУ-46 (при работе на станциях);

и) соблюдение габаритов приближения строения.

Если работы в «окно» выполняются силами ПЧ, ШЧ или ЭЧ, то ответственность по выше перечисленным подпунктам возлагается на руководителя работ.

6.3.6 Для контроля за работой ДСП и обеспечения безопасности движения поездов и маневровой работы при производстве работ в «окно» в помещении ДСП находится ответственный за безопасность движения поездов, назначаемый Зам НОД и указанный в разрешении на «окно».

В обязательном порядке назначается ответственный за безопасность движения поездов в следующих случаях:

а) при выключении устройств СЦБ и снятии напряжения с контактной сети на станции;

б) при производстве работ по восстановительному и среднему ремонту путей на прилегающих перегонах и станции;

в) при организации движения поездов при производстве работ по телефонным средствам связи, при приеме, отправлении поездов при запрещающем показании поездных светофоров;

г) стаж работы ДСП в должности менее года.

(Измененная редакция, Изм. №3)

7 Разработка вариантных ГДП на период предоставления «окон»

7.1 Для создания возможности корректировки расписания движения пассажирских поездов на направлении, где предусматривается выполнение ремонтных и строительных работ, на отдельных участках в нормативном ГДП может предусматриваться резерв времени.

7.2 Для обеспечения более рационального пропуска поездов в дни предоставления «окон» должны разрабатываться вариантные ГДП, которые составляются исходя из эффективного использования пропускной способности в период его предоставления, а также до и после «окна» с учетом всех предоставленных «окон» на участке.

7.3 В вариантном ГДП предусматривается:

- продолжительность предоставления «окна»;

- корректировка графика движения пассажирских и пригородных поездов с объявлением изменений расписания телеграммой «Адрес 4»;

- обеспечение временного норматива на пересадку пассажиров с согласованных поездов на пересадочных станциях, при невозможности сохранения пересадки информация доводится в установленные

СТП БЧ 15.348-2016

сроки до причастных работников и объявляется пассажирам в установленном порядке;

- увеличение пропуска грузовых поездов в период, предшествующий «окну», за счет максимального использования пропускной способности, соединения поездов и других мероприятий;

- своевременный подвод к фронту работ хозяйственных поездов, указанных в заявке на производство работ в «окно», и своевременный вывод их из зоны работ после предоставления «окна»;

- пропуск поездов до и после «окна» с ограничениями скоростей, если ограничения скоростей предусмотрены заявкой на производство работ в «окно».

7.4 Одновременное закрытие пути на двух и более перегонах для выполнения работ осуществляется исходя из обеспечения минимальных задержек поездов.

На грузонапряжённых двухпутных участках одновременное закрытие нескольких перегонов для ремонта рационально осуществлять по последовательной схеме, когда начало «окна» на последующем пути перегона смещается на время хода поезда между ремонтируемыми перегонами. В целях сокращения задержек грузовых поездов и обеспечения приема и расстановки всех хозяйственных поездов с минимальным влиянием их на пропуск пассажирских, пригородных и грузовых поездов после «окна» следует одновременно закрываемые перегоны, как правило, разделять одним или двумя открытыми для движения по обоим путям перегонами.

На однопутных грузонапряженных участках одновременное предоставление «окон» для производства ремонтных и строительных работ должно осуществляться на двух-трех последовательно расположенных перегонах.

7.5 При выполнении ремонтных и строительных работ на нескольких участках одного направления «окна» должны быть согласованы с учетом максимального использования перерывов движения поездов, возникающих из-за «окон» на других участках.

Для обеспечения наилучшего использования пропускной способности на направлении, «окна» как правило, должны располагаться в створе. Это достигается либо смещением начала «окна» на последующих участках по ходу движения поезда на определенное время, либо предоставлением его в другой день недели. Согласование «окон» на смежных направлениях, разделенных сортировочной станцией, целесообразно осуществлять в том случае, если одновременно ремонтируются перегоны, непосредственно примыкающие к сортировочной станции.

7.6 Вариантные ГДП на период предоставления «окон» на участках, для которых разрешения на производство работ в «окна» разрабатываются ДО, разрабатываются специалистами ДО.

Вариантные ГДП на период предоставления «окон», разрабатываются с использованием АС «Графист», согласовывается начальником (заместителем начальника) ДО и утверждается начальником (заместителями начальника) службы перевозок.

(Измененная редакция, Изм. №3)

7.7 На основании разработанных вариантных графиков движения поездов специалистами ДО формируются телеграммы «Адрес 4».

Телеграмма «Адрес 4» направляется не позднее чем за:

а) 5 рабочих дней до начала продажи проездных документов на пассажирские поезда международных линий:

- требующие отмены, изменения маршрута, графика движения поездов, беспересадочных и прицепных вагонов;

- требующие изменения расписания движения поездов по МГСР;

б) 2 суток до начала продажи проездных документов на поезда межрегиональных линий и региональных линий бизнес-класса:

- требующие отмены, изменения маршрута, графика движения по участкам дороги;

в) 10 суток до планируемой даты выполнения работ:

- требующие отмены, изменения маршрута следования, сообщения, графика движения, режима стоянок пригородных поездов.

(Измененная редакция, Изм. №3)

7.8 Разработка телеграмм «Адрес 4» об отмене, изменении расписания, маршрута следования поездов региональных линий бизнес-класса и пригородных поездов производится специалистами ДО только посредством сервисов АС «Окна».

(Измененная редакция, Изм. №3)

7.9 При разработке телеграммы «Адрес 4» посредством сервисов АС «Окна» согласование причастными службами и отделами производится с рабочих мест руководителей, подключенных к АС «Окна». В исключительных случаях, при невозможности использования АС «Окна», согласование разрешения может производиться на бумажном носителе.

Согласование телеграмм «Адрес 4» производится причастными до 15 часов дня подачи телеграммы на согласование. Ответственными за своевременность согласования являются начальники причастных служб.

Подписание согласованных причастными службами телеграмм «Адрес 4» осуществляется в электронном виде посредством сервисов АС «Окна» с рабочих мест заместителей Начальника Белорусской железной дороги и главного инженера Белорусской железной дороги, подключенных к АС «Окна».

(Измененная редакция, Изм. №2,3)

7.10 Не допускается: отмена, изменение маршрута следования пассажирских и пригородных поездов в связи с предоставлением «окон» по пятницам, выходным, предпраздничным и праздничным

дням; изменение расписания вышеуказанных поездов по пятницам и предпраздничным дням во второй половине дня (отправлением с начального пункта после 13 часов).

8 Порядок подготовки и выдачи разрешений на «окно»

8.1 Порядок подготовки разрешений на «окно»

8.1.1 Перечень основных работ, выполняемых в «окно», для проведения которых необходимо письменное разрешение НЗ или Зам НОД приведен в приложении К.

8.1.2 Подготовка разрешений на «окно» осуществляется ДО посредством АС «Окна» в сроки, указанные в п. 8.1.8 .

(Измененная редакция, Изм. №3)

8.1.3 Разрешения на «окна», разработанные ДО, утверждаются НЗ посредством сервисов АС «Окна».

(Измененная редакция, Изм. №3)

8.1.4 (Исключен Изм. №3).

8.1.5 Работы, не требующие предоставления «окон», снятия напряжения и не вызывающие изменений в графике движения поездов, но для производства которых необходима выдача разрешений, выполняются с разрешения Зам НОД. О производстве данных работ ДСП уведомляет ДНЦ установленным порядком.

8.1.6 Подготовленные в ДО разрешения на «окна» согласовываются начальником ДО или его заместителем, начальником службы перевозок или его заместителями, начальником или заместителями начальника служб Управления дороги, подразделения которых являются исполнителями (соисполнителями) работ.

Если работы выполняются с привлечением средств восстановительного поезда, то разрешение на «окно» должно быть согласовано РБ.

Согласование разрешений на «окно» причастными службами Управления дороги осуществляется в электронном виде посредством сервисов АС «Окна» с рабочих мест причастных руководителей, подключенных к АС «Окна».

В исключительных случаях, при невозможности использования АС «Окна», согласование разрешения может производиться на бумажном носителе.

Согласование разрешений на «окно» производится в течение 1 суток. Ответственными за своевременность согласования являются начальники причастных служб Управления дороги.

Подписание согласованных причастными службами разрешений на «окно» осуществляется в электронном виде посредством сервисов АС «Окна» с рабочих мест заместителей Начальника Белорусской железной дороги и главного инженера Белорусской железной дороги, подключенных к АС «Окна».

(Измененная редакция, Изм. №2,3)

8.1.7 Разрешение на «окно» оформляется в виде телеграммы «Адрес 15» и должно содержать следующую информацию:

- телеграфные коды предприятий, задействованных в проведении работ в «окно»;
- вид работ;
- время и дату начала и окончания «окна»;
- место работ (номер пути, стрелочных переводов, отдельные пункты, ограничивающие перегон);
- ссылку на телеграмму «Адрес 4» в которой описан порядок движения пассажирских и пригородных поездов;
- отмену, назначение и изменение расписания движения грузовых поездов;
- требования по безопасному выполнению работ и пропуску поездов;
- время снятия напряжения с оборудования тяговой подстанции, контактной сети, ВЛ ДПР, ВЛ АБ, ВЛ ПЭ, установки заземлений;
- запрещение движения ЭПС (при снятии напряжения с контактной сети);
- время, необходимое для выполнения организационных и технических мероприятий (при необходимости).
- время для регулировки контактной сети;
- время для снятия заземлений, подачи напряжения в контактную сеть;
- фамилии и должности руководителей работ, ответственных за выполнение сопутствующих работ, ответственных за безопасность движения;
- организацию движения поездов в период «окна»;
- должность специалиста хозяйства перевозок, ответственного за своевременный подвод хозяйственных поездов и машин, предоставление «окна» и оптимальную организацию движения поездов до, во время и после «окна».

В случае одновременной работе на перегоне (пути перегона) хозяйственных поездов различных предприятий, в разрешении на «окно» указывается единый руководитель, координирующий проведение всех работ в «окно».

(Измененная редакция, Изм. №3)

8.1.8 Разрешения на производство работ в «окно» выдаются не позднее, чем за 5 суток до намечаемой даты выполнения работ.

8.1.9 При предоставлении «окна», вызывающего изменение графика движения пассажирских и пригородных поездов, учет проследования ведется в соответствии с [2]. Организация движения пассажирских и пригородных поездов производится по расписанию движения поездов, указанному в телеграмме «Адрес 4».

СТП БЧ 15.348-2016

8.1.10 Разрешения на производство работ в «окно», подготавливаемые ДО, доставляются через телеграф порядком, установленным СТП БЧ 19.071-2016.

На отделениях дороги доставка разрешений на «окно» производится порядком, установленным начальником отделения.

8.2 Порядок предоставления «окон»

8.2.1 Предоставление «окон», установленных недельным планом предоставления «окон», производится в соответствии с разрешением на «окно».

8.2.2 Суточный план предоставления «окон» является основанием для предоставления технологических «окон» и «окон» (независимо от их продолжительности):

а) по погрузке-выгрузке составов для перевозки длинномерных плетей, хоппер-дозаторных и думпкарных кольцевых маршрутов, не требующих отмены (изменения расписания движения) пассажирских поездов и не влияющих на пропуск вагонопотоков;

б) для производства работ без закрытия перегона (пути перегона) и выправочно-отделочных работ, выполняемых в створе основного «окна» на перегоне или ограничивающих перегон станциях.

8.2.3 При вводе нового нормативного ГДП в адрес отделений дороги, служб Управления дороги, причастных предприятий-исполнителей работ в «окна» ДО направляется ведомость, в которой указывается время предоставления технологических «окон» по каждому пути каждого перегона и периодичность их предоставления в зависимости от интенсивности движения, периодичности обращения пассажирских и пригородных поездов и других условий.

8.2.4 На ГДП, размещенных на рабочих местах ДНЦ, время предоставления технологических «окон» выделяется желтым цветом.

8.2.5 На перегонах разрешается производство работ, в свободное от движения поездов время, по текущему содержанию железнодорожного пути, искусственных сооружений, контактной сети, устройств СЦБ, технологической электросвязи и других устройств, не включенных в суточный план предоставления «окон», продолжительностью до 1 часа, которые не требуют по своему характеру закрытия перегона (пути перегона).

В границах станций разрешается производство работ по текущему содержанию железнодорожного пути, искусственных сооружений, контактной сети, питающих и усиливающих проводов, ВЛ ДПР, ВЛ АБ и ВЛ ПЭ, устройств СЦБ, технологической электросвязи и других устройств, для выполнения которых не требуется выдача разрешений на «окно», с записью установленным порядком в журнале формы ДУ-46, без оформления и согласования заявок на технологические «окна» в АС «Окна».

Данные работы должны быть согласованы руководителем работ с ДСП, на участках оборудованных диспетчерской централизацией, с ДНЦ, при снятии напряжения с контактной сети, питающих и усиливающих проводов, ВЛ ДПР, ВЛ АБ и ВЛ ПЭ с ЭЦД (ЭЧЦ).

(Измененная редакция, Изм. №3)

8.2.6 Плановые работы на перегонах по ремонту и техническому обслуживанию контактной сети, питающих и усиливающих проводов, ВЛ ДПР, ВЛ АБ, расположенных на опорах контактной сети, устройств СЦБ и связи, с прекращением действия устройств, как правило, должны производиться в технологические «окна», оформленные в АС «Окна», предусмотренные ГДП.

Работы, связанные с выключением устройств СЦБ на станциях, по своему характеру не требующие разрешения на «окно», производятся в технологическое «окно» или в свободное от движения поездов время с разрешения начальника станции, а на участках с диспетчерской централизацией аналогичные работы производятся с разрешения ДНЦ. В любых случаях указанные работы не допускается проводить без согласия диспетчера ШЧ (при его отсутствии – начальника ШЧ или его заместителя), ДСП и без предварительной записи об этом в журнале формы ДУ-46.

(Измененная редакция, Изм. №3)

8.2.7 Для технического обслуживания и ремонта устройств механизации и автоматизации сортировочных горок, путей и других сооружений и устройств на горках в оперативном порядке должны предоставляться технологические «окна» продолжительностью 0,7-1,5 часа в соответствии с утвержденной технологией производства работ и разработанным порядком формирования и расформирования поездов на станции в период закрытия сортировочной горки.

8.2.8 В случаях, когда во время осмотра сооружений и устройств обнаружены неисправности, не требующие незамедлительного закрытия движения, но влияющие, в случае их длительного неустранения, на пропуск вагонопотоков или безопасность движения, устанавливается следующий порядок действий должностных лиц:

а) ответственное лицо, на участке которого обнаружена неисправность, вызывает ДНЦ и передает ему заявку, регистрируемую в журнале формы ДУ-58, следующего содержания: «Для производства работ... (вид работ) прошу в течение ... часов предоставить внеплановое «окно» по ... пути перегона ... продолжительностью ... часов ... минут. Руководство работами по устранению неисправности будет осуществлять (должность, фамилия). Заявку передал (должность, фамилия)»;

б) ДНЦ информирует о поступившей заявке ДГП(С), ДНРУ, а ДГП(С), в свою очередь, информирует начальника ЦУП или его заместителя;

в) ДГП(С) и ДНЦ планируют время предоставления «окна».

(Измененная редакция, Изм. №3)

8.2.9 Для выполнения непредвиденных работ: устранения последствий нарушений безопасности движения (крушений; аварий; событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта), ликвидации причин, угрожающих безопасности движения поездов, «окна» в оперативном порядке предоставляются ДНЦ по согласованию с ДГП(С), либо ДНЦО, а при необходимости изменения расписания движения, маршрута следования пассажирских поездов, отмены пригородных поездов – согласовываются с начальником отделения дороги, с начальниками служб перевозок и пассажирской Управления дороги.

Во всех случаях руководитель работ дает ДНЦ заявку на предоставление «окна» с записью в отдельном журнале формы ДУ-58.

8.3 Отмены, отказы и срывы «окон»

8.3.1 Отмена предоставленного «окна» для производства ремонтных и строительных работ или сокращение его продолжительности могут быть допущены только в исключительных случаях по распоряжению НЗ.

Уведомление об этом руководителю работ должно быть дано не позднее, чем за 1 сутки до начала «окна» телеграммой или телефонограммой.

8.3.2 При отказе от «окна» руководитель предприятия, производивший заказ «окна», обязан уведомить телеграммой всех причастных для восстановления действующего ГДП:

- не позднее, чем за 3 рабочих дня – при отмене пассажирских и пригородных поездов;

- не позднее, чем за 1 сутки – при отмене грузовых поездов.

Движение поездов, расписание движения которых объявлено телеграммой «Адрес 4», производится по объявленному расписанию движения поездов. Движение остальных поездов производится на основании действующего нормативного графика движения поездов с учетом изменения расписания движения пассажирских поездов. Решение о восстановлении движения отмененных пассажирских поездов принимается пассажирской службой Управления дороги.

Если отказ от производства работ в «окно» произошел после разработки, на основании заявки на «окно», вариантного ГДП и объявления телеграммой «Адрес 4» изменений в расписании движения поездов, такое окно считается сорванным. Срыв относится на предприятие-исполнителя работ, указанного в заявке на предоставление «окна».

8.3.3 Допускается, по усмотрению ДНЦ, смещение времени предоставления технологического «окна» без согласования с руководителем работ, но не более чем на 1 час.

По устной заявке руководителя работ разрешается ДНЦ продлевать технологическое «окно», если это не приведет к задержкам пассажирских, пригородных и грузовых поездов.

«Окно» может быть предоставлено ДНЦ ранее времени указанного в разрешении на «окно». При необходимости снятия напряжения с оборудования тяговой подстанции, контактной сети, питающих и усиливающих проводов, ВЛ ДПР, ВЛ АБ и ВЛ ПЭ при условии:

- а) согласия руководителя работ;
- б) согласования изменения времени с ЭЦД (ЭЧЦ).

(Измененная редакция, Изм. №3)

8.3.4 Случай, когда «окно» не состоялось по причинам, зависящим от исполнителя работ или смежной службы, техника или представитель которой должны быть задействованы на работе в «окно» является срывом «окна».

Случаи срыва «окон» ввиду сложной поездной обстановки, возникшей из-за неудовлетворительной работы технических средств или нарушения технологических процессов, относятся на службу, допустившую сбой в работе технических средств или не обеспечившую выполнение технологического процесса. Случаи срыва «окон» из-за их не предоставления ДНЦ при нормальной работе технических средств и выполнении технологического процесса смежными службами относятся на службу перевозок Управления дороги. Случаи срыва «окон», связанные с неблагоприятными погодными условиями, относятся к прочим причинам.

(Измененная редакция, Изм. №3)

9 Организация движения поездов при производстве ремонтных и строительных работ с предоставлением «окон»

9.1 Работы, выполняемые с закрытием или без закрытия перегона (пути перегона)

9.1.1 В соответствии с [1] работы по ремонту пути, контактной сети, устройств СЦБ и связи и других сооружений и устройств, выполняемые в период времени, не предусмотренный в ГДП, должны производиться, как правило, без закрытия перегона (пути перегона).

9.1.2 К работам, производимым с выездом хозяйственного поезда на перегон (путь перегона), которые допускается выполнять без закрытия перегона (пути перегона) для движения поездов относятся:

- а) уборка материалов ВСП;
- б) приварка рельсовых соединителей;
- в) выгрузка материалов ВСП, оборудования и инструментов, без нарушения габарита;
- г) шлифовка рельсов;
- д) ревизия и регулировка контактной сети;

СТП БЧ 15.348-2016

е) закрепление клеммных и закладных болтов железнодорожно-строительной машиной;

ж) скашивание травы, уборка засорителей;

з) планировка балластной призмы железнодорожно-строительной машиной;

и) другие работы по хозяйствам пути, электрификации и электро-снабжения, СЦБ и связи, в процессе выполнения которых не нарушается целостность пути и габарит приближения строений.

Если выполнение перечисленных выше работ требует закрытия перегона (пути перегона) для движения поездов, то руководитель работ обязан сообщить об этом ДНЦ при передаче заявки на производство работ.

9.1.3 Выполнение работ без закрытия перегона (пути перегона) производится порядком, изложенным в [1]. В этих случаях необходимо получение ДНЦ заявки на выезд хозяйственного поезда и уведомления об окончании работ. На перегонах, оборудованных автоблокировкой, если отправление хозяйственного поезда на перегон осуществлялось по действующим средствам сигнализации и связи с прибытием на соседнюю станцию, разрешается отправлять поезда вслед за хозяйственным поездом, следующим с работой на перегоне после получения уведомления от руководителя работ. При этом ДНЦ, ДСП ограничивающих перегон станций, машинисты хозяйственных поездов руководствуются [1].

9.1.4 К работам, выполняемым с закрытием перегона (пути, стрелочного перевода), относятся работы, перечисленные в [СТП БЧ 56.232](#).

9.2 Порядок закрытия перегона (пути перегона) для производства работ

9.2.1 Не позднее, чем за 1 час до закрытия перегона (пути перегона), руководитель работ обязан оформить заявку в журнале диспетчерских распоряжений у ДСП станции с последующей передачей данной заявки по телефону на соседнюю станцию, ограничивающую перегон, и ДНЦ. ДНЦ и ДСП соседней станции текст данной заявки оформляет в журнале диспетчерских распоряжений. В тексте заявки указывается последовательность отправления на закрытый перегон хозяйственных поездов, с указанием для каждого поезда километра первоначальной остановки на закрытом перегоне (пути перегона) и станции, куда они должны следовать по окончании работ, а также, при отсутствии проводной связи, указать локомотив хозяйственного поезда или путевую машину, оснащенную поездной радиосвязью.

(Измененная редакция, Изм. №3)

9.2.2 При большом количестве «окон» на одном диспетчерском участке допускается передача заявок по телефонной связи (при усло-

вии регистрации телефонных переговоров хотя бы одного из абонентов).

В случае передачи заявки в адрес ДНЦ с использованием телефонной связи, ДСП станции, на которой руководитель работ записал заявку, передает ее на другую станцию, ограничивающую перегон. Перед закрытием перегона (пути перегона) ДСП станции, на которую заявка передавалась по телефону, зачитывает ее для взаимной проверки ДНЦ.

9.2.3 Согласно [1] с наступлением срока начала работ с закрытием перегона (пути перегона), ДНЦ устанавливает его свободу от поездов или свободу соответствующего пути двухпутного или многопутного перегона, после чего дает ДСП станций, ограничивающих перегон, и руководителю работ распоряжение о закрытии перегона (пути перегона) по форме, приведенной в приложении М.

Связь руководителя работ с ДНЦ или ДСП осуществляется по телефонной связи или при невозможности организации телефонной связи – по поездной радиосвязи, установленной на локомотиве, специальном самоходном подвижном составе.

В исключительных случаях, при отсутствии на месте работ телефонной или радиосвязи с ДНЦ, распоряжение о состоявшемся фактическом закрытии перегона (пути перегона) передается руководителю работ ДСП станции, ближайшей к месту работ (по телефону или через нарочного, командированного с места работ).

Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ распоряжения ДНЦ (письменного, по телефону или радиосвязи) и до ограждения места работ установленными сигналами, а на электрифицированных участках – до получения распоряжения ЭЦД (ЭЧЦ) о снятии напряжения в контактной сети и последующей установке заземляющих штанг.

9.2.4 На электрифицированных участках, где при производстве работ в «окно» необходимо снятие напряжения с контактной сети, ДНЦ, согласно п. 3.1 данного стандарта, передает время начала «окна» ЭЦД (ЭЧЦ) по телефону, оборудованному системой регистрации переговоров.

9.2.5 На электрифицированных участках ЭЦД (ЭЧЦ) разрешается приступать к снятию напряжения с контактной сети после получения распоряжения от ДНЦ и повторения ДСП распоряжения ЭЦД (ЭЧЦ) о выдаче запрещения и закрытия путей для движения ЭПС. Форма приказа ЭЧЦ (ЭЦД) о выдаче запрещения и закрытия путей для движения ЭПС приведена в приложении М.

9.2.6 Порядок отправления на место работ и возвращения хозяйственных поездов при производстве работ на перегоне или в границах станции производится в соответствии с требованиями, изложенными в [1].

9.2.7 Если во время производства работ возникнет необходимость отправления на перегон незапланированных ранее хозяйственных поездов, изменения порядка их отправления на перегон, руководитель

СТП БЧ 15.348-2016

работ должен передать ДНЦ дополнение к заявке о последовательности отправления на закрытый перегон (путь перегона) хозяйственных поездов. Если такая заявка передается по поездной диспетчерской связи, ДНЦ подключает ДСП станций, ограничивающих перегон, и дает дополнительное распоряжение (приложение М).

(Измененная редакция, Изм. №3)

9.2.8 В технологическом графике производства работ должно быть запланировано время 20 минут на подготовительные операции перед началом работ (издание распоряжения о закрытии перегона (пути перегона) ДНЦ, снятие напряжения, выдача документов для отправления хозяйственных поездов на закрытый перегон (путь перегона) и т.д.).

(Измененная редакция, Изм. №3)

9.2.9 При нарушении руководителем работ положений, изложенных в п. 9.2.1, «окно» не предоставляется и учитывается как отказ предприятия-исполнителя работ.

9.2.10 При выполнении работ на больших по времени хода перегонах с благоприятным планом и профилем разрешается отправлять хозяйственные поезда, не ожидая закрытия перегона (пути перегона) порядком, изложенным в [1].

9.3 Особые условия пропуска поездов и работы устройств в период предоставления «окон»

9.3.1 При следовании поезда по неправильному пути по телефонным средствам связи предупреждения об ограничении скорости выдаются вместе с путевой запиской. При производстве работ в «окна» большой продолжительности на участках, оборудованных устройствами двухсторонней блокировкой по обоим путям или устройствами для движения по неправильному пути по показаниям локомотивного светофора, на станциях выдачи предупреждений должны выдаваться предупреждения сразу по обоим путям перегона.

Необходимость выдачи таких предупреждений оговаривается в разрешении на «окно».

9.3.2 Согласно [СТП БЧ 56.232](#) демонтаж напольного оборудования средств контроля КТСМ для проведения плановых работ должен производиться по заявкам ПЧ, подаваемым в ШЧ за 2–3 дня и в отделение дороги за 5 суток до начала работ. В случаях, угрожающих безопасности движения или вызывающих ограничение скорости движения поездов, демонтаж оборудования для проведения путевых работ с целью устранения неисправности пути должен производиться незамедлительно по получении заявки, которая может быть передана по телефону с последующим письменным ее подтверждением. Монтаж напольного оборудования после окончания путевых работ должен производиться в срок не более 3 суток.

Не допускается одновременное выключение из работы средств контроля двух соседних пунктов КТСМ одного направления движения.

9.3.4 При выполнении ремонта главного пути со стороны перегона или станции в пределах знаков «Граница станции» или входного светофора с неправильного пути на не электрифицированных участках и в районе воздушных промежутков контактной сети на электрифицированных участках необходимо предусматривать технологический выезд хозяйственных поездов за указанные границы, со снятием напряжения в контактной сети станции и перегона (пути перегона), что указывается в заявке на «окно».

9.4 Порядок открытия перегона (пути перегона) после производства работ

9.4.1 Окончанием «окна» для ремонтных и строительных работ на перегоне (пути перегона), оборудованном автоблокировкой, считается время открытия перегона (пути перегона) для движения всех поездов.

Открытие перегона (пути перегона) производится распоряжением ДНЦ только после получения уведомления (по телефону, радиосвязи или письменно) от руководителя работ или уполномоченного им работника об окончании работ, исправном действии автоблокировки, отсутствии на перегоне хозяйственных поездов или об их отправлении в правильном направлении по двухпутному перегону по сигналам автоблокировки, а также об устранении других препятствий для движения поездов независимо от того, какая организация выполняла работы.

Форма уведомления и распоряжения об открытии перегона (пути перегона) приведены в приложениях Н и М.

(Измененная редакция, Изм. №3)

9.4.2 Уведомление подается:

- при работах, выполняемых ПЧ – руководителем работ;
- при работах, выполняемых ШЧ или ЭЧ, перечисленных в п. 6.3.2 б), в), г) – руководителем работ, прочих работ – представителем ПЧ, осуществляющим контроль за производством работ;
- при работах, выполняемых сторонними организациями – представителем ПЧ, ЭЧ или ШЧ (в зависимости от вида работ, перечисленных в п. 6.3.2), осуществляющим контроль за производством работ.

9.4.3 Уведомление передается ДНЦ непосредственно или через ДСП ближайшей станции с обязательной записью уведомления в журнале формы ДУ-58. Получив уведомление ДСП должен немедленно зачитать его ДНЦ. Уведомление, полученное по телефону или радиосвязи, ДНЦ записывает в журнал диспетчерских распоряжений.

Изменение порядка прибытия (возвращения) хозяйственных поездов на станцию производится руководителем работ только с разрешения ДНЦ.

СТП БЧ 15.348-2016

9.4.4 Запрещается руководителю работ и работнику, осуществляющему контроль за производством работ, покидать место работ до издания ДНЦ распоряжения об открытии перегона (пути перегона). (Измененная редакция, Изм. №3)

9.5 Обеспечение связи с местом работ

9.5.1 На время производства работ, вызывающих перерыв движения, а также для производства которых в графике движения поездов предусмотрены «окна», работники ШЧ по заявке руководителя работ обязаны установить постоянную связь (телефонную или по радио) с ДНЦ и ДСП.

9.5.2 Не позднее, чем за 1 час до начала «окна», работник ШЧ информирует ДНЦ о способе осуществления связи с руководителем работ (прямая связь: место работ – ДНЦ, радиосвязь) и проверяет ее работоспособность.

9.5.3 Ответственность за обеспечение связи с руководителем работ несут назначенные работники ШЧ.

9.6 Порядок движения хозяйственных поездов

9.6.1 Пропуск железнодорожно-строительных машин к месту работ и обратно на базу должен осуществляться, как правило, соединенными в один-два хозяйственных поезда. Следовать они должны с максимально допускаемой для них скоростью, предусмотренной [СТП БЧ 56.232](#) по разработанному вариантному ГДП, если разработка графика данных поездов была предусмотрена в заявке на «окно», в других случаях данные поезда следуют диспетчерским расписанием.

9.6.2 Руководитель работ не менее чем за 1 сутки до начала работы дать заявку ДНРУ, (либо НОДН, на участках, управляемых из отделений), на подвод к месту работ железнодорожно-строительных машин, хозяйственных поездов с указанием для каждой железнодорожно-строительной машины времени отправления к месту производства работ, места их нахождения или поступления, а также времени и порядка уборки их с перегона (пути перегона).

ДГП(С) или руководитель НОДН (на участках, управляемых из отделений) обязан разработать план своевременного подвода указанных машин, поездов и вагонов к месту работ, установить контроль за его реализацией, обеспечить предоставление «окна», наметить и осуществить меры наилучшей организации пропуска поездов и соблюдения безопасности движения. В случаях, когда подвод машин или хозяйственных поездов зависит от работы других отделений (районов управления), ответственный руководитель обязан через ДГЦ службы перевозок Управления дороги и диспетчерский аппарат соответствующих отделений (районов управления) обеспечить своевременный подвод необходимых поездов. ДГЦ совместно с ДГП(С) обя-

заны контролировать ход подготовки и предоставления «окон» на важнейших направлениях дороги.

9.6.3 Исполнитель работ не позднее, чем за 30 минут до отправления хозяйственных поездов к месту работы докладывает ДСП станции отправления о готовности хозяйственного поезда для прицепки локомотива (если необходимо наличие локомотива), проведения технического обслуживания и опробования тормозов. ДСП докладывает ДНЦ о готовности хозяйственного поезда к отправлению.

10 Организационно-технические мероприятия по форсированию пропускной и провозной способности в период «окон»

10.1 В целях сокращения задержек поездов на технических станциях в период предоставления «окон» должны повсеместно применяться организационно-технические мероприятия, позволяющие повысить использование пропускной и провозной способности:

- форсированный пропуск поездов до начала «окна»;
- организация обращения соединенных, длинносоставных и тяжеловесных поездов;
- применение устройств, позволяющих обеспечить движение поездов в противоположном направлении (по неправильному пути) по сигналам локомотивных светофоров;
- организация двухстороннего пакетного движения поездов в период «окна» на временно однопутном перегоне;
- открытие временных постов;
- укладка съездов между главными путями на перегоне и установление однопутного движения на части перегона;
- укладка диспетчерских съездов на станциях;
- монтаж и установка выходных светофоров с главных, приемо-отправочных путей станций;
- секционирование контактной сети по главным и приемо-отправочным путям станций;
- обеспечение мер по проследованию переездов с установленной скоростью;
- оборудование пути автоматическими устройствами извещения на переездах в обоих направлениях при проведении длительных «окон»;
- проведение инструктажа с локомотивными бригадами в ТЧ;
- сопровождение поездов руководящим и инструкторским составом ТЧ с целью обеспечения выполнения перегонных времен хода локомотивными бригадами в период ремонтных и строительных работ;
- концентрация различных видов работ на закрытом перегоне.

10.2 Для обеспечения своевременного вывоза поездов с технических станций необходимо предусматривать резерв локомотивов. Порядок регулирования локомотивов устанавливается службой перевозок Управления дороги в сменно-суточном плане в зависимости от поезд-

СТП БЧ 15.348-2016

ного положения на направлении в сутки, предшествующие дню предоставления «окна».

10.3 Отделениями дороги, совместно со службами электрификации и электроснабжения, локомотивного хозяйства, пути, перевозок Управления дороги разрабатываются перечни станций, на которых возможен пропуск ЭПС с опущенными токоприемниками в том или ином направлении. Данные перечни утверждаются НЗ.

10.4 Для увеличения пропускной способности во время выполнения работ на переездах двухпутных участков, не обслуживаемых дежурным работником и оборудованных односторонними автоматическими устройствами, на период движения по одному пути должно быть установлено дежурство работников ПЧ. При отсутствии телефонной связи на переездах, должна быть установлена временная телефонная (радио) связь между дежурным по переезду и ДСП. ДСП должны заблаговременно извещать дежурных по переездам о каждом отправлении поезда. Пропуск автотранспорта через переезд осуществляется по согласованию с ДСП.

Подобный порядок устанавливается и при производстве работ на участках приближения к переездам.

При выполнении вышеуказанных мероприятий машинисты поездов, отправляемых по неправильному пути, обязаны обеспечить проследование переездов: обслуживаемых дежурным работником – со скоростью не более 40 км/ч, а не обслуживаемых дежурным работником – не более 25 км/ч.

На переездах двухпутных участков, оборудованных автоматическими устройствами извещения на переезды в обоих направлениях, скорость проследования поездов установленная.

10.5 Использование пропускной и провозной способности участков при различной структуре и плотности потока поездов для каждого конкретного участка зависит от длины участка, числа блок-участков, станций и приемо-отправочных путей на них, профиля пути, норм длины и веса поездов, мощности эксплуатируемых локомотивов и других показателей. Учитывая, что на каждом участке сочетания значений этих факторов различны, влияние вождения соединенных поездов на пропускную и провозную способность устанавливается отдельно для каждого конкретного участка.

11 Организация местной работы при предоставлении «окон»

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

При предоставлении «окон» большой продолжительности на однопутных перегонах или двухпутных с прекращением движения по обоим путям, необходимо принять меры по более раннему отправле-

нию поездов с местными вагонами с технических станций и проследованию их по ремонтируемому перегону до начала «окна».

11.2 При отсутствии возможности отправить поезда с местными вагонами до начала «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 участка и ускорить их подачу под выгрузку (погрузку) после окончания предоставления «окна».

11.3 Если на одном из путей двухпутного перегона в период предоставления «окна» сохраняется движение поездов, то ДНЦ при организации движения по вариантному ГДП или пропуске поездов по диспетчерским расписаниям, должен максимально учитывать пропуск поездов с местным грузом.

11.4 При ремонтных работах на перегоне продолжительностью 10 и более суток по оставшемуся пути двухпутного перегона должны быть максимально сохранены «нитки» графика движения поездов с местными вагонами. Если все же необходима корректировка «ниток» графика движения поездов с местными вагонами, то ее следует учитывать при погрузке в местном сообщении.

Для доставки местных вагонов на станции выгрузки могут использоваться сборные, передаточные, вывозные поезда, диспетчерские и резервные локомотивы, прицепка групп вагонов к сквозным и участковым поездам.

12 Контроль за предоставлением и использованием «окон»

12.1 Контроль за предоставлением и использованием «окон» осуществляется службами пути, сигнализации и связи, электрификации и электроснабжения, перевозок Управления дороги.

При этом особое внимание должно обращать на:

- своевременность подачи заявок на производство работ в «окна», формирования вариантных графиков движения поездов и разрешений на производство работ в «окно».

- соблюдение вариантного ГДП и плана предоставления «окон»;

- случаи отказа от «окон» и причины отказов;

- случаи срыва «окон» и причины срывов;

- случаи отмен «окон» и причины отмен;

- соблюдение продолжительности предоставления «окна»;

- выполнение за период предоставления «окна» заявленного объема работ, его соответствие установленным нормам выработки в «окно»;

- заблаговременную подготовку и обеспечение работ материалами, машинами и механизмами;

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

СТП БЧ 15.348-2016

- своевременную выдачу и отмену предупреждений об ограничении скорости.

12.2 Контроль за предоставлением и использованием «окон» производится средствами АС «Окна».

Для этих целей с использованием АС «Окна» ежедневно ведется журнал предоставления «окон» в котором формируются следующие учетные справки:

- о планируемом закрытии перегонов и путей станций на длительный срок на Белорусской железной дороге;
- о закрытии перегонов и главных путей станций на длительный срок на Белорусской железной дороге;
- о предоставленных «окнах» на Белорусской железной дороге
- об отменённых, отказанных и сорванных «окнах» на Белорусской железной дороге по отделениям дороги;
- о передержках «окон» на Белорусской железной дороге по отделениям дороги;
- об отсутствии данных о фактическом использовании «окон» на Белорусской железной дороге.

Справки учета предоставления и использования «окон» приведены в приложениях П–Ф.

12.3 Оперативный контроль за фактическим предоставлением «окон», ходом работ в «окно», своевременным открытием перегонов для движения поездов осуществляют службы перевозок, пути, сигнализации и связи, электрификации и электроснабжения Управления дороги.

12.4 Учет и отчетность по использованию предоставленных «окон», отменам и срывам «окон» ведут специалисты ПМС, ПЧ, ШЧ, ЭЧ и причастных отделов отделений дороги. Форма отчета об использовании «окон» приведена в приложении Х.

12.5 На основании отчета об использованных «окнах» и учетных справок в АС «Окна» автоматически формируются следующие справки анализа предоставления и использования «окон»:

- итоговая справка о предоставленных «окнах» на Белорусской железной дороге по предприятиям;
- об использовании «окон» по видам ремонта на Белорусской железной дороге;
- о предоставленных «окнах» на Белорусской железной дороге по отделениям дороги;
- о предоставленных «окнах» по основным видам работ на Белорусской железной дороге по отделениям дороги;
- о предоставлении и использовании «окон» продолжительностью свыше двух часов на Белорусской железной дороге (с указанием количества и продолжительности).

Справки анализа предоставления и использования «окон» приведены в приложениях Ц–Э.

12.6 Каждый случай нарушения продолжительности предоставления «окна», отмены, срыва и отказа от «окон» должен расследоваться в отделениях дороги с разработкой организационно-технических мер по рациональному использованию предоставленных «окон», применением мер дисциплинарного взыскания к виновным. Материалы расследования направляются в Управление дороги в службы, хозяйства которых допустили нарушения.

12.7 В ДО и причастных отделах отделений дороги должны храниться электронные версии подписанных разрешений на «окна» (телеграммы «Адрес 15»), электронные версии подписанных телеграмм «Адрес 4» об изменениях расписаний движения пассажирских и пригородных поездов, технологии и технологические графики производства работ, планы предоставления «окон» и справки об их фактическом предоставлении.

В предприятиях-исполнителях работ должны храниться телеграфные разрешения и заявки на «окна».

Сроки хранения документов определяются в соответствии с [4].
(Измененная редакция, Изм. №3)

Приложение А
(обязательное)

Средние нормы выработки в «окна» различной продолжительности для капитального и восстановительного ремонтов пути

№ п/п	Виды ремонта пути	Измеритель	Средние нормы выработки в «окно»								
			при продолжительности для двухпутных участков, ч					при продолжительности для однопутных участков, ч			
			4	5	6	7	8	4	5	6	
1	Капитальный, восстановительный ремонты пути с очисткой щебня и укладкой железобетонных шпал (ведущая машина УК)	м	750	875	1000	1125	1250	750	875	1000	
2	Капитальный, восстановительный ремонты пути с постановкой на щебень и укладкой железобетонных шпал	м	750	875	1000	1125	1250	750	875	1000	
3	Капитальный, восстановительный ремонты бесстыкового пути с очисткой щебня на железобетонных шпалах (ведущая машина УК)	м	750	875	1000	1125	1250	750	875	1000	

Примечание:

1. При ремонте пути с наличием по фронту работ препятствий, таких как перрон, мост или мосты, переезд или переезды норма выполнения работ в «окно»

уменьшается на 20 %.

2. На электрифицированных участках норма выполнения работ в «окно»

уменьшается на 10 %.

3. При укладке пути в кривых участках норма выполнения работ в «окно»

уменьшается:

а) при радиусе кривой 400 м и менее на 40 %;

б) при радиусе кривой от 401 м до 500 м на 30 %;

в) при радиусе кривой от 501 м до 600 м на 20 %;

г) при радиусе кривой от 601 м до 800 м на 10 %.

Приложение Б
(обязательное)

**Средние нормы выработки в «окна»
различной продолжительности**

№ п/п	Наименование работ	Измеритель	Средние нормы выработки в «окно» при продолжительности «окон», ч					
			3	4	5	6	7	8
1	Очистка щебеночного балласта в пути шириной 5,1 м на глубину 35 см ниже постели шпал машинами типа РМ-76, РМ-80	п.м.	150	300	450	600	750	900
2	Выправка пути с подбивкой и рихтовкой в плане и профиле машиной типа ВПР-08	п.м.	550	1100	1650	2200	2750	3300
3	Выправка пути с подбивкой и рихтовкой в плане и профиле машиной типа ВПР-09	п.м.	720	1440	2160	2880	3600	4320
4	Планировка пути машиной типа ССП-110	п.м.	750	1500	2250	3000	3750	4500
5	Стабилизация пути машиной типа ДГС-62	п.м.	750	1500	2250	3000	3750	4500
6	Выправка стрелочного перевода с подбивкой и рихтовкой в плане и профиле машиной типа ВПРС-08	стр. пер.	0,7	1,4	2,1	2,8	3,5	4,2
7	Выправка пути с подбивкой и рихтовкой в плане и профиле машиной типа ВПР-09-3Х	п.м.	1000	2000	3000	4000	5000	6000

Приложение В (обязательное)

Средние нормы выработки в «окна» по среднему ремонту пути, замене инвентарных рельсов и стрелочных переводов

№ п/п	Виды ремонта пути	Измеритель	Средние нормы выработки в «окно»							
			при продолжительности для двухпутных участков, ч				при продолжительности для однопутных участков, ч			
			3	4	5	6	3	4	5	6
1	Средний ремонт пути (бесстыкового на щебеночном балласте; звеньевого на щебеночном балласте; с укладкой старогодних плетей; с укладкой скреплений СБ; на щебеночном балласте и деревянных шпалах)	м		750	875	1000		750	875	1000
2	Смена инвентарных рельсов на сварные рельсовые плети	м	-	800	1200	1600	-	800	1200	1600
3	Смена инвентарных рельсов на сварные рельсовые плети с одновременным вводом и за креплением	м			800	800			800	800
4	Смена металлических частей обыкновенного стрелочного перевода с применением МПТ	стр. пер.	1	-	-	-	1	-	-	-
5	Смена металлических частей перекрестного стрелочного перевода с применением МПТ	стр. пер.	-	-	1	-	-	-	1	-
6	Смена обыкновенного стрелочного перевода с деревянными брусьями блоками машиной МСП и выправка машиной ВПРС	стр. пер.	-	1	-	-	-	1	-	-
7	Смена обыкновенного стрелочного перевода с деревянными брусьями блоками с применением крана УК-25 СП и выправка машиной ВПРС	стр. пер.	-	-	1	-	-	-	1	-
8	Смена перекрестного стрелочного перевода с деревянными брусьями блоками с применением крана восстановительного поезда ЕДК-500	стр. пер	-	-	-	1	-	-	-	1
9	Смена обыкновенного стрелочного перевода с деревянными брусьями (уборка блоками) на новый перевод с железобетонными брусьями крупными блоками (7 блоков) с применением кранов типа ЕДК-500/80, ЕДК-300/5 и машины ВПРС	стр. пер.	-	-	-	1	-	-	-	1
10	Смена обыкновенного стрелочного перевода с деревянными брусьями (уборка блоками) на новый перевод с железобетонными брусьями крупными блоками (7 блоков) с применением кранов УК-25 СП и машины ВПРС	стр. пер.	-	-	1	-	-	-	1	-
11	Смена обыкновенного стрелочного перевода с деревянными брусьями (полураздельная уборка), на новый перевод с железобетонными брусьями малыми блоками (с инвентарными рубками) с применением УК-25/18 и машины ВПРС	стр. пер.	-	-	-	1	-	-	-	1

Примечания

- 1 При смене стрелочных переводов на электрифицированных участках с применением стреловых кранов со снятием напряжения и отводом контактных проводов в сторону (для работы кранов) продолжительность «окна» по пунктам 8, 9, 10 увеличивается на 20 %.
- 2 На электрифицированных участках норма выработки по пунктам 1–3 уменьшается на 10 %.
- 3 На электрифицированных участках продолжительность «окна» по пунктам 4–7 и 11 увеличивается на 10 %.
- 4 На кривых участках пути норма выработки по пунктам 1–3 уменьшается: при радиусе 400 м и менее – на 20 %; от 401 до 800 м – на 10 %.
- 5 Для установки одного электропривода, при смене стрелочного перевода, необходимо предусматривать резерв времени 40 мин (при наличии отверстий для установки угольников).

Приложение Г
(обязательное)

**Нормативы годовой потребности в технологических «окнах» для
технического обслуживания и текущего ремонта устройств кон-
тактной сети**

Работы по ремонту контактной сети могут совмещаться с работами, выполняемыми другими службами в период предоставления одного и того же «окна».

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

Продолжительность «окна», час	1,0	1,2	1,4	2,0
Годовая потребность на 1 км, часов	2,7	2,3	1,9	1,4

Приложение Д (обязательное)

Форма предварительного и недельного планов предоставления «окон»

ПЛАН

УТВЕРЖДАЮ
Заместитель Начальника
Белорусской железной дороги

_____ 20____

предоставления "окон" на участках
Белорусской железной дороги
в период с _____ по _____

Статус	Исполнитель	Место работ	Вид работ	Числа месяца/ориентировочная продолжительность "окна"						
				1	2	3	4	5	6	7
Орша узел										
Орша - Минск										

Начальник отдела разработки
графиков движения поездов и организации "окон"

СОГЛАСОВАНО:

Заместитель начальника службы перевозок

Заместитель начальника службы пути

Заместитель начальника службы сигнализации и связи

Заместитель начальника службы электрификации и электроснабжения

Приложение Е
(обязательное)

Форма суточного плана предоставления «окон»

ПЛАН

УТВЕРЖДАЮ
Заместитель Начальника
Белорусской железной дороги

_____ 20____

предоставления "окон" на ____ . ____ . 20__

№ п/п	Место работ (станция, перегон, путь, км, ПК)	Время "окна"	Продолжитель- ность, ч:мин	Наименование работ, техника производства работ, организация-исполнитель	Объём работ	Ответственные руководители	Снятые поезда		
							грузовые		пасс
							неч	чёт	неч / чёт
Минское отделение									
Орша узел:									
Орша - Минск:									

Начальник отдела разработки
графиков движения поездов и организации "окон"

СОГЛАСОВАНО:

Заместитель начальника службы перевозок

Приложение Ж (обязательное)

Перечень путевых работ на станциях и перегонах, производство которых необходимо согласовывать с дистанциями электроснабжения, сигнализации и связи

Перечень путевых работ на станциях и перегонах, производство которых необходимо согласовывать с дистанциями сигнализации и связи:

- 1 Замена верхнего строения пути (путевой решетки).
- 2 Сплошная смена рельсов.
- 3 Сплошная смена стрелочного перевода или глухого пересечения, оборудованного устройствами СЦБ.
- 4 Снятие и установка рельсовых пакетов.
- 5 Земляные работы в местах, оборудованных устройствами СЦБ, КТСМ, УКСПС, УКПСО.
- 6 Замена шпал в местах расположения устройств СЦБ.
- 7 Смена отдельных металлических частей стрелочного перевода (остряков, крестовин, подвижных сердечников и усювиков крестовин с подвижным сердечником, рамных рельсов, переводного механизма, стрелочных тяг, кулис и болтов в них, серег), оборудованного устройствами СЦБ.
- 8 Сварочно-наплавочные работы на участках, оборудованных устройствами СЦБ, КТСМ.
- 9 Работа балластеров, щебнеочистительных машин, путеукладочных кранов, машин типа ВПО, снегоуборочных, машин по ремонту земляного полотна и других путевых машин, при которой может быть нарушено действие устройств СЦБ, КТСМ, УКСПС, УКПСО.
- 10 Работы вблизи переезда, вызывающие нарушение действия устройств автоматики на нем.
- 11 Рихтовка пути на величину более 20 мм.
- 12 Плановые работы по замене изолирующих элементов в изолирующих стыках на отдельных пунктах, имеющих путевое развитие.
- 13 Замена изолирующих деталей на централизованных стрелках.
- 14 Одиночная смена рельсов, на которых установлены стыковые электротяговые или другие соединители на отдельных пунктах, имеющих путевое развитие.
- 15 Подъемка пути на балласт в местах подключения к рельсам устройств СЦБ, КТСМ, УКСПС, УКПСО.
- 16 Перешивка рамного рельса.
- 17 Скашивание травы механизированным способом.

Перечень путевых работ, производство которых необходимо согласовывать с дистанциями электроснабжения:

На всех участках дороги:

1 Земляные работы в охранной зоне воздушных и кабельных линий электроснабжения.

2 Работы на искусственных сооружениях и других местах на расстоянии менее 2 м от проводов, находящихся под напряжением, требующие их отключения.

На электрифицированных участках дороги:

1 Работы, требующие снятия напряжения в контактной сети, а также другие путевые работы, при которых необходимо отсоединение и присоединение заземлений, отсасывающих фидеров и дроссель-трансформаторов к ним.

2 Рихтовка пути более чем на 20 мм.

3 Подъемка пути более чем на 60 мм или изменение возвышения наружного рельса кривой свыше 10 мм.

4 Работы, вызывающие нарушения габарита подвески контактного провода и опор контактной сети.

5 Работа путеукладочных кранов, щебнеочистительных, балластноровочных, выправочно-подбивочных и других путевых машин, при которой требуется снятие напряжения и регулировка контактной сети.

6 Сплошная смена рельсов и стрелочных переводов.

7 Сплошная смена рельсов в подъездном пути тяговой подстанции или пункта подготовки поездов в рейс (с электрообогревом вагонов) на участках переменного тока.

**Приложение И
(обязательное)
Форма заявки на предоставление «окна»**

ЗАЯВКА № _____ от _____
(дата)

(предприятие-исполнитель работ)

Для производства работ по _____
(полное наименование работ)

прошу предоставить «окно» в _____ время суток _____
(светлое, любое) (дата)

продолжительностью _____ часов

Место производства работ: _____
(наименование перегона/станции, номер пути, км, пикет, номер стр. перевода)

Снятие напряжения с контактной сети, ДПП (требуется / не требуется) _____

(указать необходимость снятия напряжения на весь период «окна» или, при необходимости снятия напряжения не на весь период «окна», указать через сколько времени после начала «окна» и на какой период необходимо снятие напряжения, перечень путей, съездов, границы участков, на которых снимается напряжение и др. данные)

Выключение из централизации стрелочных переводов и изолированных участков
требуется / не требуется _____

(порядок выключения, наименование участков и стрелочных переводов)

Необходимость закрытия для движения поездов путей (участков путей) и стрелочных переводов _____

Перечень и объемы работ:

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____

Перечень машин и механизмов, привлекаемых к работе в «окно»:

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____

Количество хозяйственных поездов – _____

Порядок отправления и прибытия хозяйственных поездов – _____

Разработать нитку для транспортировки хозяйственных поездов:

1. _____
2. _____
3. _____

(указать станции формирования или станцию поступления на отделение, РУ и время прибытия хозяйственных поездов)

Для производства работ необходимо: _____

(указать необходимость выполнения подготовительных и сопутствующих работ, в т.ч. работниками смежных служб, необходимость наличия работников смежных служб, необходимость выдачи преду-

преждений об особых условиях следования поездов до начала «окна», во время «окна» (в том числе и по соседнему пути), после «окна»)

Другие сведения (по усмотрению исполнителя работ):

Ответственный за единое руководство работами (основной и запасной) _____

Ответственный (основной и запасной):

(выполняемые функции, предприятие, должность, фамилия работника,)

Исполнитель работ: _____
(должность, подпись, расшифровка подписи, контактный телефон)

Согласовано:

ПЧ _____ (должность, подпись, расшифровка подписи)
ШЧ _____ (должность, подпись, расшифровка подписи)
ЭЧ _____ (должность, подпись, расшифровка подписи)
ДС _____ (должность, подпись, расшифровка подписи)
НГЧ _____ (должность, подпись, расшифровка подписи)

УРБ _____ (подпись, расшифровка подписи)
НОДП _____ (подпись, расшифровка подписи)
НОДН _____ (подпись, расшифровка подписи)
НОДГС (ОКС) _____ (подпись, расшифровка подписи)

Зам.НОД

Приложение К (обязательное)

Перечень основных работ, для производства которых необходима выдача разрешений на «окна»

К основным работам, для выполнения которых необходима выдача разрешений на «окна», относятся:

- а) капитальный, восстановительный и средний ремонты пути;
- б) смена плетей бесстыкового пути;
- в) разрядка температурных напряжений в плетях бесстыкового пути на бесподкладочном промежуточном рельсовом скреплении или с вывешиванием рельсовых плетей на ролики с установкой парных пластин независимо от конструкции скреплений;
- г) работы по выправке пути, с применением машинных комплексов;
- д) сплошная смена рельсов;
- е) замена стрелочных переводов или их частей;
- ж) строительство и ремонт искусственных сооружений;
- з) **(Исключено, Изм. №3)**;
- и) работы по капитальному ремонту контактной сети;
- к) работы по строительству железнодорожных путей, электрификации железной дороги, строительству и реконструкции других железнодорожных сооружений и устройств, требующие предоставления «окон» с выездом на перегон железнодорожно-строительных машин;
- л) другие работы на главных путях перегонов и станций (в том числе работы по капитальному и текущему ремонту, монтажу или демонтажу устройств СЦБ, связи, КТСМ на время более предусмотренного технологическими «окнами»), проведение которых вызывает нарушение графика движения поездов или требует выезда на перегон 2-х и более хозяйственных поездов.

Работы по текущему содержанию и ремонту устройств пути, СЦБ и связи, контактной сети выполняются в технологические «окна», предусмотренные графиком движения поездов, порядком, оговоренным в п. 8.2 настоящего стандарта.

(Измененная редакция, Изм. №3)

Приложение Л
(обязательное)

**Форма заявки руководителя работ о последовательности отправок
на закрытый перегон хозяйственных поездов**

ЗАЯВКА № _____

« _____ » _____ 20__ г. _____ час. _____ мин.

Для производства работ по _____
(наименование работ)

_____ пути перегона _____ прошу отправить хозяйственные поезда:
(наименование перегона)

со станции _____

№ _____ до _____ км _____ ПК с прибытием/возвращением на ст. _____
(состав-укл., разб., хдв.) (ненужное зачеркнуть)

№ _____ до _____ км _____ ПК с прибытием/возвращением на ст. _____

№ _____ до _____ км _____ ПК с прибытием/возвращением на ст. _____

№ _____ до _____ км _____ ПК с прибытием/возвращением на ст. _____

№ _____ до _____ км _____ ПК с прибытием/возвращением на ст. _____

со станции _____

№ _____ до _____ км _____ ПК с прибытием/возвращением на ст. _____

№ _____ до _____ км _____ ПК с прибытием/возвращением на ст. _____

№ _____ до _____ км _____ ПК с прибытием/возвращением на ст. _____

Продолжительность «окна» _____ час. _____ мин.

Руководитель работ _____ .

Ответственный за открытие перегона _____.

(при работе только ПЧ не указывается)

Связь с руководителем работ через хозяйственный поезд или путевую машину
№ _____.

(при отсутствии проводной связи)

(Измененная редакция, Изм. №3)

Приложение М
(обязательное)

Формы диспетчерских распоряжений

Форма распоряжения о закрытии перегона (пути перегона)

ДС _____, копия руководителю работ _____

Для производства _____ работ _____ путь перегона _____
с _____ час _____ мин закрывается для движения, кроме хозяйственных поездов
№№ _____, отправляемых на закрытый перегон по заявке руководителя работ
_____ (указывается должность и фамилия).

ДНЦ _____.

Форма распоряжения о выдаче запрещения и закрытии путей для движения ЭПС

ДС _____,

Запрещается отправлять ЭПС _____ (указывается номера путей станций и перегона) и
перегонять _____ (№ стрелочных переводов и литеры светофоров) с _____ до
_____.

Согласовано ДНЦ _____
Подпись ЭЦД (ЭЧЦ) _____

Форма распоряжения о закрытии перегона в случае необходимости отправления на закрытый перегон хозяйственного поезда, не указанного в первоначальной заявке руководителя работ

ДС _____, копия руководителю работ _____

В дополнение к распоряжению № _____, на основании заявки руководителя работ _____ Разрешаю отправить по I (II) гл. пути перегона _____ хозяйственные поезда:
Со станции _____

№ _____ до _____ км _____ ПК с прибытием/возвращением на ст. _____

№ _____ до _____ км _____ ПК с прибытием/возвращением на ст. _____

ДНЦ _____.

Форма распоряжения об открытии перегона

ДС _____, копия руководителю работ _____

Распоряжение № ____ от ____ числа отменяется. Движение поездов по _____ пути перегона _____ с ____ ч ____ мин восстанавливается по _____ (указываются средства сигнализации и связи).

ДНЦ _____.

Примечание – Распоряжение об открытии перегона или пути ДНЦ дает станциям, ограничивающим перегон, и путевым постам, если такие на перегоне имеются

(Измененная редакция, Изм. №3)

Приложение Н
(обязательное)

Формы уведомлений об окончании работ

Форма уведомления об окончании работ, отсутствии на перегоне хозяйственных поездов

ДНЦ

_____ 20 ____ г. работа _____
(число, месяц) (наименование работ)

_____ на _____ км _____ пути, перегона _____ закончена
(наименование перегона)

в _____ ч _____ мин. Путь и габарит в норме. Перегон от хозяйственных поездов свободен. Перегон может быть открыт для движения поездов со скоростью по _____ км не более _____ км/ч

_____ (или установленной скоростью, или скоростью согласно ранее выданных предупреждений)

Подпись _____.

Форма уведомления об окончании работ со снятием напряжения, отмене запрещения на движение ЭПС

ДНЦ

_____ 20 ____ г. работы со снятием напряжения на _____
(число, месяц) (км, перегон, станция, путь)

закончены. В контактную сеть и ВЛ ДПР подано напряжение. Запрещение на движение ЭПС по _____ отменено приказом № _____ .

_____ (участок пути, станция, путь) _____ (часы, мин) (число, месяц)

Подпись ЭЦД (ЭЧЦ) _____
(подпись)

**Форма уведомления при работе на 2-путном перегоне и отправлении поездов
с перегона в правильном направлении**

ДНЦ

_____ 20 ____ г. работа _____
(число, месяц) (наименование работ)

_____ на _____ км _____ пути, перегона _____ закончена
(наименование перегона)

в ____ ч ____ мин. Путь и габарит в норме. Действие автоблокировки исправно. Хозяйственные поезда отправились с места работ на станцию _____ по сигналам автоблокировки. Перегон может быть открыт для движения поездов со скоростью по _____ км не более _____ км/ч

_____.
(или установленной скоростью, или скоростью согласно ранее выданных предупреждений)

Подпись _____.

**Форма уведомления при измененном порядке
прибытия (возвращения) поездов**

ДНЦ

_____ 20 ____ г. работа _____
(число, месяц) (наименование работ)

_____ на _____ км _____ пути, перегона _____ закончена
(наименование перегона)

в ____ ч ____ мин. Путь и габарит в норме. Поезд № _____ с перегона прибыл на станцию _____.
Перегон от хозяйственных поездов свободен. Перегон может быть открыт для движения поездов со скоростью по _____ км не более _____ км/ч

_____.
(или установленной скоростью, или скоростью согласно ранее выданных предупреждений)

Подпись _____.

(Измененная редакция, Изм. №3)

Приложение П
(обязательное)

СПРАВКА

о планируемом закрытии перегонов и путей станций на длительный срок на Белорусской железной дороге
с __.__.20__ по __.__.20__

Дата/Время "окна"			ДК	Место работ	Вид ремонта	Исполнитель	Заявка №
с	по	прод-сть, сут					

Приложение Р
(обязательное)

СПРАВКА

о закрытии перегонов и главных путей станций на длительный срок на Белорусской железной дороге
с __.__.20__ по __.__.20__

Разрешение	Диспетчерский круг	Перегон (станция)	Путь	км, пк	Вид ремонта	План				Факт					
						Объем, км	Закрытие	Открытие	Прод-сть, сут	Объем, км	Закрытие	Открытие	Прод-сть, сут	Выработка в сутки, м	Скорость после от-крытия, км/ч

Приложение С (обязательное)

СПРАВКА

о предоставленных "окнах" на Белорусской железной дороге по НОД
с __.__.20__ по __.__.20__

Дата	Исполнитель	Место работ	Плановое время "окна"			Фактическое время "окна"			Вид работ	Объем работ в "окно"				Выработка за 1 час "окна", м			Скор. после "окна", км/ч	Передержка "окна"		Причина отмены, отказа, срыва	
			с	по	прод	с	по	прод		ПЛАН		ФАКТ		план	факт	%		прод	причина		
										из Заявки	в "окно"	в "окно"	суммарный								

Приложение Т
(обязательное)

СПРАВКА
об отменённых, отказанных и сорванных "окнах" на Белорусской железной дороге по НОД
с __.__.20__ по __.__.20__

Отделение	Место работ	Время	Прод, ч	Вид работ	Планир. объём работ	Количество снятых поездов			Причина	
						Груз		Пасс		
						Ч	НЧ			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
НОД-1 <input type="checkbox"/>										
Всего по НОД-1 :										
НОД-2 <input type="checkbox"/>										
Всего по НОД-2 :										
НОД-3 <input type="checkbox"/>										
Всего по НОД-3 :										
НОД-3 <input type="checkbox"/>										
Всего по НОД-4 :										
НОД-5 <input type="checkbox"/>										
Всего по НОД-5 :										
НОД-6 <input type="checkbox"/>										
Всего по НОД-6 :										
Итого по дороге:										

Приложение У (обязательное)

СПРАВКА
о передержках "окон" на Белорусской железной дороге по НОД
с __.__.20__ по __.__.20__

Отделение	Место работ (станция, перегон, путь, км, пк)	Продолжительность, ч		Наименование работ, организация- исполнитель	Дата	Передержка		Сорванные поезда
		план	факт			время, ч	причина	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<input type="checkbox"/> НОД-1								
Всего по НОД-1 :								
<input type="checkbox"/> ...								
Всего по НОД :								
<input type="checkbox"/> НОД-6								
Всего по НОД-6 :								
Итого по дороге:								

Приложение Ф
(обязательное)

СПРАВКА

об отсутствии данных о фактическом использовании "окон"
на Белорусской железной дороге
с __.__.20__ по __.__.20__

НОД	Предприятие	Дата	Место работ	Заявка	Автор
НОД-1					
	Всего по : 				
	<input type="checkbox"/>				
Всего по : 					
Всего по НОД-1:					
НОД-2					
	Всего по : 				
	<input type="checkbox"/>				
Всего по : 					
Всего по НОД-2:					
НОД-3					
	Всего по : 				
	<input type="checkbox"/>				
Всего по : 					
Всего по НОД-3:					
НОД-4					
	Всего по : 				
	<input type="checkbox"/>				
Всего по : 					
Всего по НОД-4:					
НОД-5					
	Всего по : 				
Всего по НОД-5:					
НОД-6					
	Всего по : 				
	<input type="checkbox"/>				
Всего по : 					
Всего по НОД-6:					
Итого по дороге:					

Приложение X (обязательное)

Отчет о предоставлении и использовании «окон»

УТВЕРЖДАЮ

_____ 20____

предоставленные "окна" на __.__.20__

Предприятие	Место работ	План					Факт			Передержка	Наименование работ, техника производства работ	Примечание	
		Время		Прод.	Объём работ		Время		Прод.				Объём работ в данное "окно"
		с	по		Заявка	в данное "окно"	с	по					
Минское отделение													
Минск узел:													
Молодечно узел:													
Барановичское отделение													
Барановичи узел:													
Брестское отделение													
Минское отделение													
Барановичское отделение													
Брестское отделение													
Гомельское отделение													
Могилевское отделение													
Витебское отделение													
Всего "окон"													

СОГЛАСОВАНО

Приложение Ч (обязательное)

СПРАВКА

об использовании "окон" по видам ремонта на Белорусской железной дороге
с __.__.20__ по __.__.20__

Вид ремонта	План	Факт	Объём работ, км		Факт. выработка за час, км	Отмены Кол-во/ Прод., ч	Отказы Кол-во/ Прод., ч	Срывы Кол-во/ Прод., ч
	Кол-во/ Прод., ч	Кол-во/ Прод., ч	план	факт				
восстановительный ремонт пути								
капитальный ремонт пути								
погрузка стрелочного перевода								
реконструкция станции								
смена стрелочного перевода блоками								
сплошная смена рельсов								
средний ремонт пути								
текущее содержание пути								
текущие работы								
текущий ремонт моста								
укладка плетей бесстыкового пути								
выгрузка плетей бесстыкового пути								
Всего по П								
техническое обслуживание и ремонт устройств связи								
техническое обслуживание и ремонт устройств СЦБ								
Всего по Ш								
капитальный ремонт устройств электроснабжения								
текущий ремонт устройств электроснабжения								
техническое обслуживание устройств электроснабжения								
электрификация участка								
Всего по Э								
капитальный ремонт платформ								
монтаж сооружений								
Всего по НГС								
Прочие организации								
ВСЕГО								

Приложение Ш
(обязательное)

СПРАВКА
о предоставленных "окнах" на Белорусской железной дороге по НОД
с __.__.20__ по __.__.20__

Отделение	Количество "окон"		Продолжительность, ч		Средняя продолжительность, ч		Количество снятых поездов		
	план	факт	план	факт	план	факт	Грузовые		Пасс
							чет	нечет	
НОД-1									
НОД-2									
НОД-3									
НОД-4									
НОД-5									
НОД-6									
ВСЕГО									

Приложение Щ (обязательное)

СПРАВКА

о предоставленных "окнах" по основным видам работ на Белорусской железной дороге по НОД
с __.__.20__ по __.__.20__

Отделение	Капитальный, восстановительный и средний ремонт пути	Укладка плетей бесстыкового пути	Работы по выправке пути, с применением машинных комплексов	Сплошная смена рельсов	Замена стрелочных переводов	Строительство и ремонт мостов, путепроводов большой продолжительности	Работы по капитальному ремонту контактной сети	Некоторые работы по строительству железнодорожных путей, электрификации железной дороги, строительству и реконструкции других железнодорожных сооружений и устройств	Другие работы на главных путях перегонов и станций
	Кол-во	Кол-во	Кол-во	Кол-во	Кол-во	Кол-во	Кол-во	Кол-во	Кол-во
	Продолжит., ч	Продолжит., ч	Продолжит., ч	Продолжит., ч	Продолжит., ч	Продолжит., ч	Продолжит., ч	Продолжит., ч	Продолжит., ч
НОД-1									
НОД-2									
НОД-3									
НОД-4									
НОД-5									
НОД-6									
ИТОГО									

Приложение Э (обязательное)

СПРАВКА о предоставлении и использовании "окон" продолжительностью свыше 2-х часов на Белорусской железной дороге с __.__.20__ по __.__.20__

Вид ремонта	Количество "окон"							Время, ч План / Факт	Средняя прод-ть, ч План / Факт
	НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6	Всего		
	План / Факт	План / Факт	План / Факт	План / Факт	План / Факт	План / Факт	План / Факт		
восстановительный ремонт пути									
капитальный ремонт пути									
погрузка стрелочного перевода									
реконструкция станции									
смена стрелочного перевода бло- ками									
сплошная смена рельсов									
средний ремонт пути									
текущее содержание пути									
текущие работы									
текущий ремонт моста									
укладка плетей бесстыкового пути									
Всего по П									
техническое обслуживание и ре- монт устройств связи									
техническое обслуживание и ре- монт устройств СЦБ									
Всего по Ш									
текущий ремонт устройств элект- роснабжения									
электрификация участка									
Всего по Э									
капитальный ремонт платформ									
Всего по НГС									
Прочие организации									
ВСЕГО									

НЕ СОСТОЯЛОСЬ "ОКОН"									
----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Приложение Ю
(обязательное)
(Исключено, [Изм. №3](#))

Приложение Я (обязательное)

Перечень основных работ, выполняемых сторонними организациями в зоне полосы отвода, на и (или) вблизи железнодорожных путей, выполняемых в «окно», для производства которых необходима выдача разрешений на «окно»

К основным работам, для выполнения которых сторонними организациями необходима выдача разрешений, относятся:

а) строительные и ремонтные работы вблизи железнодорожных путей, проведение которых вызывает нарушение габарита приближения строений;

б) строительство и ремонт мостов, путепроводов с нарушением габарита приближения строений;

в) установка опор мостов, путепроводов через железнодорожные пути и в полосе отвода;

г) работы вблизи (на) железнодорожных переездов, вызывающие перерывы в движении поездов на время более предусмотренного технологическими «окнами» или нарушение габарита приближения строений;

д) прокладка (замена) кабеля или других коммуникаций в полосе отвода, под железнодорожным полотном и (или) над путями;

е) работы в охранных зонах воздушных и кабельных линий электроснабжения;

ж) работы на искусственных сооружениях и других местах на расстоянии менее 2 м от проводов, находящихся под напряжением, требующие снятия напряжения в контактной сети;

з) работа кранов и другой техники вблизи контактной сети, при которой требуется снятие напряжения и регулировка контактной сети;

и) выполнение работ в полосе защитных лесонасаждений;

к) работы, выполняемые с использованием инфраструктуры железной дороги в целях сторонних организаций, требующие перерывов в движении поездов на время более предусмотренного технологическими «окнами»;

л) иные работы, выполняемые сторонними организациями в зоне полосы отвода, на и (или) вблизи путей Белорусской железной дороги, при проведении которых требуется участие организаций Белорусской железной дороги.

Библиография

- [1] Правила технической эксплуатации железной дороги в Республике Беларусь.
Приняты постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 ноября 2015 г. №52.
- [2] Инструкция о порядке учета выполнения графика движения поездов региональных линий бизнес-класса, межрегиональных линий, международных линий, городских линий и региональных линий эконом-класса и грузовых поездов на Белорусской железной дороге.
Утверждена приказом Начальника Белорусской железной дороги от 05 апреля 2012 г. №168Н.
- [3] Методические рекомендации по расчету экономических параметров, позволяющих оценить технологические процессы эксплуатационной работы основного вида деятельности – «Деятельность железнодорожного транспорта».
Утверждены приказом Начальника Белорусской железной дороги от 14.12.2015 г. №380Н.
- [4] Инструкция по делопроизводству в государственном объединении «Белорусская железная дорога».
Утверждена приказом Начальника Белорусской железной дороги от 05 мая 2015 г. №153Н.
- [5] БЧ Э 003.-96 Инструкция о порядке восстановления поврежденной контактной сети электрифицированных участков железной дороги.