

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ТЕКУЩЕГО СОДЕРЖАНИЯ ПУТИ В ГОМЕЛЬСКОЙ ДИСТАНЦИИ

П. А. КАЗАЧЕНКО

Гомельское отделение Белорусской железной дороги

Е. А. ИВАНЮТА, Ю. А. КИРДУН

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Основной задачей текущего содержания пути является предупреждение, а не устранение, пусть даже и своевременное, возникающих расстройств пути. Поэтому при дальнейшем переходе на механизированное содержание пути необходимо определить следующие приоритетные направления:

- максимальное увеличение общей протяженности бесстыкового пути и сверхдлинных плетей на протяжении блок-участка и перегона. Максимальные длины плетей – 6614,82 и 5502,92 м уложены на перегонах Василевичи – Нахов и Бабичи – Василевичи соответственно;

- широкое внедрение на стрелочных переводах на железобетонном основании, в том числе свариваемых и ввариваемых в плети;

- капитальные работы производить с применением малообслуживаемого скрепления, с укладкой однотипного скрепления на станциях и прилегающих перегонах: длина пути на железобетонном основании составляет 535,0 км, из них со скреплением СБ – 42,2 км (8 %);

- строгое соблюдение требования ПТЭ о закладке в график движения поездов технологических «окон» в светлое время суток, которое не всегда выполняется (к примеру, на участке Василевичи – Хойники протяженностью 44 км технологическое «окно» может быть предоставлено только с 0.00 до 3.00);

- вывод из эксплуатации и замена устаревших, малопроизводительных машин и механизмов;

- расширение использования ресурсосберегающих технологий (шлифовка и лубрикация рельсов и др.); на дистанции пути установлено 38 лубрикаторов;

- поэтапное изменение системы текущего содержания пути, основу которой составит надзор за его состоянием, при максимальном использовании современных машинных комплексов;

- обустройство закрытых мест дислокации машин МПТ-6 по станциям Тереховка, Новобелицкая, Речица, (к примеру от дислокации машины МПТ-6 по станции Новобелицкая, ожидаемое снижение расхода топлива за год должно составить 3000 л), с единой ремонтной базой по станции Гомель;

- использовать штат монтеров пути только на работах, соответствующих их функциональным обязанностям, не допуская отвлечений на другие работы (окопка и уборка прилегающей территории). По состоянию на 01.10.12, на дистанции работает 372 монтера пути или 76,7 % от расчетной численности, что явно недостаточно.

Реформирование текущего содержания пути предлагается производить по мере реализации следующих этапов:

I Переоснащение дистанции пути современными производительными машинами и механизмами.

II Усиление пути и стрелочных переводов максимальным переводом на железобетонное основание и укладкой плетей бесстыкового пути.

III Изменение формы организации текущего содержания пути.

Параллельно с поэтапным решением поставленной задачи на весь период реструктуризации предусмотреть ежегодную поставку не менее 28 комплектов стрелочных переводов, погонная длина 75 м новых рельсов на каждый заменяемый стрелочный перевод и 10 км старогодных рельсов 2-й группы для замены дефектных и остродефектных рельсов.

В докладе приводится информация об объемах путеремонтных работ, о демонтаже путей и стрелочных переводов, морально и физически устаревших зданий, помещений, а также предлагаются меры по внедрению участковой системы ведения путевого хозяйства.

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПЕЗДОВ НА ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЯХ

П. В. КОВТУН, Д. О. КАПРАНОВ, А. С. ПОСТНИКОВ, О. Л. ХМЕЛЕВСКАЯ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

К подъездным путям относятся предназначенные для транспортного обслуживания одного или нескольких предприятий (организаций) железнодорожные пути, примыкающие к железнодорожным линиям и принадлежащие либо предприятиям Белорусской железной дороги, либо другим предприятиям и организациям. Для

обеспечения безопасного пропуска вагонов, а при обслуживании подъездного пути локомотивами предприятий Белорусской железной дороги – пропуска этих локомотивов, необходимо чтобы конструкция и состояние подъездных железнодорожных путей, путевых устройств и искусственных сооружений отвечали требованиям Правил технической эксплуатации Белорусской железной дороги, соответствующим стандартам, правилам, техническим условиям. Однако в ходе обследований подъездных путей установлено, что у ветвевладельцев недорожного подчинения нередко отсутствует техническая документация на подъездные пути и инженерные сооружения, а сами они находятся в запущенном состоянии и угрожают безопасности движения поездов.

Несмотря на это, по-прежнему, на отделениях дороги не установлен должный контроль за их содержанием в исправном состоянии, качественным проведением квартальных комиссионных осмотров и контроль за устранением выявленных неисправностей, сохранностью подвижного состава при производстве маневровой работы на подъездных путях ветвевладельцев.

Анализ состояния подъездных путей на ряде предприятий показал, что основными причинами сходов подвижного состава являются: уширение рельсовой колеи, в том числе в местах кустовой гнилости шпал и бруса; отступления в содержании рельсовой колеи по шаблону и уровню; изломы рельсовых элементов; напесковка снега и льда в желобах; нарушения нижнего габарита приближения строений; набегание гребня колеса на остяк стрелочного перевода из-за нарушения перевода ручных стрелок; наличие боковой ступеньки более 6 мм; нарушение технологии погрузки-выгрузки грузов, приведшие к уходу вагонов или их опрокидыванию.

Зачастую неудовлетворительное состояние и, как следствие, рост аварийности обусловлен не желанием владельцев подъездных путей вкладывать средства в обследование, паспортизацию и ремонт своей путевой инфраструктуры, которая требует капитального ремонта с заменой дефектных шпал, рельсов, стрелочных переводов, искусственных сооружений.

Согласно статье 70 Устава железнодорожного транспорта общего пользования на каждый подъездной путь обязательно должен иметься его технический паспорт.

Существующая форма технического паспорта на подъездные железнодорожные пути отражает данные о владельце подъездного пути; сведения о грузовой работе, сведения о техническом состоянии земляного полотна, водоотводных устройств, верхнего строения пути, искусственных сооружений и др. Кроме того, обязательными графическими приложениями являются схема примыкания подъездного пути, план в масштабе и продольные профили всех подъездных путей, а при наличии искусственных сооружений – их продольные профили.

При обследовании подъездных путей для разработки технической документации проводится разбивка и закрепление пикетажа, инженерно-геодезическая съемка, обмеры конструкций и сооружений. Работы выполняются с помощью электронного тахеометра, теодолита или нивелира; мерной ленты, путеизмерительного колеса с последующей обработкой на компьютере.

По нашему мнению существующая форма технического паспорта подъездных путей требует коренной переработки, так как за последние десятилетия появились новые типы скреплений, рельсов, подвижного состава, изменилась нормативно-техническая документация, внедряются безбумажные технологии ведения путевого хозяйства и т. д. Уже сейчас необходимо создавать электронную базу данных со всеми характеристиками подъездных путей, позволяющую оперативно управлять перевозочным процессом и планировать путеремонтные работы, поставки материалов, контролировать уровень безопасности движения и т. д.

Обязательная паспортизация подъездных путей с выдачей рекомендаций по устранению дефектов, порядку эксплуатации путей, а также улучшение качества проведения квартальных комиссионных осмотров и контроля служб Белорусской железной дороги за своевременным устранением выявленных неисправностей позволит обеспечить безопасное движение подвижного состава на подъездных путях.

УДК 625.143

ВЛИЯНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ И КЛИМАТИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ НА ДЕФЕКТНОСТЬ РЕЛЬСОВ

О. П. КОСТЮКОВ

Управление Белорусской железной дороги

В. Т. СОТНИКОВ

Минское отделение Белорусской железной дороги

Н. Е. МИРОШНИКОВ, А. Н. КУЛЬБЯЦКИЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Одним из основных и наиболее ответственных элементов конструкции железнодорожного пути, от которого непосредственно зависит безопасность движения подвижного состава и надежность всей конструкции