

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