*ВВЕДЕНИЕ*

*Уровень организации пассажирских перевозок имеет важное значение имиджа железнодорожного транспорта в целом. Их качество определяет степень реализации потребностей широких слоев населения в перевозках путем поддержания социально низких пассажирских тарифов.*

*В сфере пассажирских перевозок страны железные дороги занимают ведущее положение. Для сохранения их превалирующих позиций на рынке транспортных услуг с одновременным снижением расходов и привлечением дополнительных доходов необходимо постоянно совершенствовать управление пассажирским комплексом. При этом основная деятельность в организации управления в конечном итоге сводится к оперативному установлению оптимального соотношения между потребностью населения в перевозках и имеющимися транспортными средствами в условиях непрерывного колебания пассажиропотоков и необходимости обеспечения высокой культуры обслуживания пассажиров.*

Изм.

Лист

№ докум.

Подпись

Дата

Лист

ПЗ. 00. 00. 00

*Рынок транспортных услуг формируется под воздействием большого числа факторов. Его емкость определяется, прежде всего, спросом.*

*В связи с этим в пассажирском хозяйстве требуется эффективный механизм управления перевозками, который обеспечивал бы быстрый сбор, обработку и выдачу менеджерам всех уровней Федеральной пассажирской дирекции рекомендаций для принятия оперативных решений по управлению бизнес-процессами, снижению затрат и получению дополнительных доходов, используя*

*широкие возможности системы «Экспресс-3».*

*В современных экономических условиях работы необходимы новая организационная структура, методы и критерии управления пассажирским комплексом, предоставление большей самостоятельности низовым подразделениям, сосредоточение в руках топ-менеджеров работы по определению стратегических направлений развития пассажирского комплекса.*

*Для исключения неоправданных расходов, вызываемых принятием необдуманных, поспешных решений, должен использоваться поэтапный (миграционный) метод перехода к новой организационной структуре управления на основе корпоративной информационно-управляющей технологии, обеспечивающей эффективное решение бизнес-задач пассажирского комплекса. Автоматизация управления этими задачами не должна проводиться ранее развития самих бизнес-задач и выработки критериев управления в условиях новой организационной структуры пассажирского комплекса.*

*Можно сформулировать следующие принципы построения управления пассажирским комплексом:*

* *эффективность функционирования организационных структур;*
* *динамичность и гибкость организационных структур;*

Изм.

Лист

№ докум.

Подпись

Дата

Лист

ПЗ. 00. 00. 00

* *плавность и перспективность построения организационных структур пассажирского комплекса.*

*Использование этих принципов позволяет повысить уровень управляемости перевозками пассажиров, обеспечить рост качества обслуживания, снизить убыточность и повысить эффективность использования перевозочных и технических средств.*

*3.7 Участок выгрузки мусора и загрузки*

Изм.

Лист

№ докум.

Подпись

Дата

Лист

ПЗ. 03. 07. 00

*угля*

*Емкость для приема мусора на пассажирских технических станциях (ПТС) определяется из расчета накопления мусора в количестве 0,3 м3 от каждого вагона.*

*Вдоль пути с шагом 50 м на площадках с твердым покрытием размещены четыре мусоросборника, представляющих собой металлоконструкции с направляющими воронками. Под воронками устанавливаются стандартные контейнеры вместимостью 1 м3. На свободной части площадки размещаются пустые контейнеры. Заполненный контейнер заменяется порожним.*

*Мусор из контейнеров выгружается и перевозится на выделенные перегоны специальным транспортом.*

*Выгрузка мусора производиться в следующем порядке:*

* *перед прибытие на ПТС проводники производят сбор мусора в мусорные ящики и выставляют заполненные емкости в тамбуры вагонов;*
* *после остановки первого вагона состава на 2 мин у первого мусоросборника проводники передних восьми вагонов открывают двери и выбрасывают мусор в воронки мусоросборников;*
* *затем производится перемещение состава локомотивом для выбрасывания мусора из следующей группы вагонов и т.д.*

*Для приема незначительного количества мусора парки ПТС оборудованы типовыми площадками с твердым покрытием с уста-*

*новленными на них стандартными контейнерами. Выгрузка из них мусора производится специальным транспортом.*

Изм.

Лист

№ докум.

Подпись

Дата

Лист

ПЗ. 03. 07. 00

*При невозможности использования указанной технологии по удалению мусора из вагонов применяется другая технология – с удалением мусора в парке приема.*

*В этом случае контейнеры с плотно закрывающимися крышками размещаются на специальных междупутьях, имеющих асфальтовое или бетонное покрытие, на расстоянии 50 м друг от друга.*

*После остановке состава в парке приема проводники выносят мусор из вагона и заполняют им контейнеры. Удаление происходит одновременно с осмотром вагонов.*

*Подъезд к контейнерам специального транспорта должен осуществляться беспрепятственно.*

*Контейнеры для мусора запрещается размещать на междупутьях, оборудованных электрозарядными устройствами и гидроколонками для заправки водой пассажирских вагонов и вагонов-ресторанов.*

*Пассажирские вагоны, оправляемые в рейс в период отопительного сезона при температуре наружного воздуха +10 0С и ниже, должны быть экипированы углем до полной вместимости угольных ящиков и дровами для растопки печей, круглый год – брикетами для кипятильников в соответствии с установленными нормами. Вагоны-рестораны дополнительно снабжаются дизельным топливом.*

*Возможны два варианта экипировки вагонов углем: стационарный – на участке выгрузки мусора и загрузки угля и дополни-*

*тельный - с использованием транспортного средства.*

Изм.

Лист

№ докум.

Подпись

Дата

Лист

ПЗ. 03. 07. 00

*Участок для загрузки угля размещается напротив мусоросборника, на другой стороне пути, и состоит из высокой платформы и здания (навеса), в котором размещены угольный склад и участок подготовки угля.*

*Рабочие места для загрузки угля оснащены перемещаемыми вручную на колесах по платформе неприводными роликовыми конвейерами с двумя рядами роликов (рольгангов) для подачи тарных ящиков в тамбур вагона и возврата их обратно.*

*Работа по основному варианту экипировки углем производится после остановки переднего вагона состава у первого мусоросборника и первого рабочего места для загрузки угля. После выгрузки мусора из первых восьми вагонов предусматривается следующий порядок проведения работ:*

* *конвейер подается с углем на верхний рольганг и прод*

*вигает его в тамбур вагона. Другой экипировщик принимает ящики с верхнего рольганга и высыпает уголь в дальний угольный ящик вагона. Пустой ящик возвращается по нижнему рольгангу на транспортное средство. Для загрузки ближнего к двери угольного ящика экипировщик забирает с рольганга необходимое количество тарных ящиков с углем и складирует их в тамбуре. Затем консоль убирают, дверь вагона закрывают и производят загрузку угольного ящика;*

* *после завершения экипировки первой группы из восьми вагонов производится перемещение состава для удаления мусора и экипировки углем следующей группы из восьми вагонов и т.д.*

Изм.

Лист

№ докум.

Подпись

Дата

Лист

4

НАЗВАНИЕ ДОКУМЕНТА

*Участок подготовки угля должен быть снабжен комплектом оборудования для выполнения следующих операций:*

Изм.

Лист

№ докум.

Подпись

Дата

Лист

4

НАЗВАНИЕ ДОКУМЕНТА

* *загрузка тарных ящиков углем;*
* *подача тарных ящиков на размещенные на платформе рабочие места для загрузки угля;*
* *загрузка тарных ящиков с углем на транспортное средство.*

*Экипировка вагонов брикетами для кипятильников и дровами для растопки осуществляется с использованием тарных ящиков.*

*Экипировка дизельным топливом вагонов-ресторанов может производиться:*

* *в составах своего формирования – в пункте ТО или в парке оправления с использованием топливозаправщика на автомобильном ходу;*
* *в состав по обороту – в парке отправления с использованием на автомобильном ходу.*

*6 ОХРАНА ТРУДА И МЕРОПРИЯТИЯ ПО*

Изм.

Лист

№ докум.

Подпись

Дата

Лист

ПЗ. 06. 00. 00.

*ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ*

*Для обеспечения личной безопасности, пропуская поезд, маневровый состав, движущийся локомотив или специальные путевые машины, необходимо стоять на безопасном расстоянии от пути, лицом к пути, с полуоборотом головы навстречу движению. При этом следует внимательно наблюдать за состоянием локомотива, вагонов, груза на открытом подвижном составе и в случае обнаружения неисправности, угрожающей безопасности движения или жизни людей, принять меры к остановке состава. Станционные работники должны находиться на безопасном расстоянии орт ближайшего рельса: не менее 2 м при пропуске маневровых составов и поездов, следующих со скоростью до 120 км/ч; 2,5 м – при пропуске поездов с грузами третьей и четвертой степеней боковой негабаритности; 5 м – при пропуске поездов, следующих со скоростью более 120 км/ч. Регулировщик скорости движения поездов, после укладки ручного тормозного башмака на рельс перед надвигающимся отцепом, должен отойти в сторону от пути на расстояние не менее 1,5 м.*

*При производстве путевых работ на перегонах, в случае приближения поезда, следующего со скоростью 120 км/ч, рабочие отводятся от пути с таким расчетом, чтобы при расстоянии до поезда не менее 400 м на пути*

*не осталось ни одного человека. Расстояния, на которые должны отводится рабочие, следующие: при приближении поезда – не менее 2 м; при работе путеукладчика электробалластера, уборочной*

*машины, рельсошлифовального поезда и других путевых машин тяжелого типа – не менее 5 м, путевого струга – не менее 10 м, машин, оборудованных щебнеочистительными устройствами, двухпутных и роторных снегоочистителей – не менее 5 м в сторону, противоположную выбросу снега, льда или засорителей; при работе однопутных снегоочистителей – не менее 25 м.*

*На участках движения поездов со скоростью 120 км/ч не позднее чем за 5 мин до прохода поезда рабочие отводятся от пути в полевую сторону на расстояние не менее 4 м от ближайшего рельса. При пропуске поезда на станции рабочие и руководитель работ должны находиться в месте, заранее указанном руководителем.*

Изм.

Лист

№ докум.

Подпись

Дата

Лист

ПЗ. 06. 00. 00

*Служебно-технические здания размещают вблизи путей с соблюдением габарита приближения строений. Для обеспечения безопасности работающих, к устройству выходов из таких зданий предъявляют особые требования. Если здание расположено на расстоянии более 8 м от оси ближайшего пути - выход из него может быть устроен в сторону пути. При расстоянии от здание до оси пути 3…8 м выход в сторону пути допускается, но при условии установки ограждения высотой 1 м и длиной 3..5 м. В случае, когда здание расположено на расстоянии менее 3 м от оси пути,*

*выход разрешается устраивать только вдоль пути. При этом со стороны пути устанавливается ограждение высотой 1 м и длиной 1,5…2,5 м.*

*7 ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ*

Изм.

Лист

№ докум.

Подпись

Дата

Лист

ПЗ. 07. 00. 00

*Подвижной состав и разветвленная инфраструктура транспорта распространяют свое действие на большие территории, пересекая многообразные рельефы и ландшафты, расположенные в различных климатических зонах. В связи с этим животный и растительный мир экосистем подвергается усиленному негативному воздействию. Это выражается:*

* *в загрязнении среды обитания живых существ выбросами от транспортных средств;*
* *сокращение плодородных площадей и ухудшении условий произрастания растений из-за отчуждения земель под пути сообщения;*
* *разрушении привычных мест расселения животных, птиц, обитателей водоемов и вытеснении их из занятой экологической ниши;*
* *сокращение численности популяций из-за снижения продуктивности экосистем, отрицательного влияния факторов шума, вибрации, загазованности, беспокойства и непосредственных, столкновений с транспортом, приводящих к гибели особей;*
* *пересечение автомагистралями, трубопроводами, железными дорогами сезонных и суточных путей миграции животных.*

*Проведенные экологами замеры уровня загрязнения свидетельствуют о том, что на расстоянии до 100 м и более от дорог в почве накапливаются загрязняющие вещества, в первую очередь*

*тяжелые металлы, в количествах, намного превышающих норматив*

Изм.

Лист

№ докум.

Подпись

Дата

Лист

ПЗ. 07. 00. 00

*ные значения. Воздух в непосредственной близости от магистралей насыщен отработавшими газами транспортных средств. Поэтому живые обитатели этих мест вбирают в себя и накапливают в организмах соединение свинца, цинка, кадмия, никеля и другие вредные вещества. Это сокращает продолжительность их жизни по сравнению с естественной. Так, липы, растущие вдоль дорог, живут не более 80 лет, хотя срок их жизни в городских парках составляет в среднем 125 лет, а в лесу – 400 лет.*

Изм.

Лист

№ докум.

Подпись

Дата

Лист

ПЗ. 07. 00. 00

*Птицы, питающиеся дождевыми червями вблизи дорог, часто гибнут от отравления тяжелыми металлами.*

*Изъятие земель при строительстве и эксплуатации дорог, изменении русла рек приводит к эрозии почв, разрушению почвенно-растительного покрова, уничтожению культурных посевов и лесопосадок, развитию безлесных ландшафтов. Разливы нефти при авариях, прежде всего, уничтожают биоту экосистем. Также наносится ущерб водоемам и гибнет их флора и фауна. Пожары при аварийных разливах усугубляют негативное воздействие и выводят экосистемы из гомеостатичного состояния на целые десятилетия.*

*Близкое присутствие транспортных средств, создающих значительный шум и загрязнения, причиняет беспокойство животным.*

*Живые существа гибнут при столкновениях с транспортными средствами. Много наездов на мелких животных, грызунов, ля-*

*гушек, ужей и так далее. В огромных количествах погибают насекомые, птицы.*

*Выходы животных на дороги связаны с их привыканием к шуму и загазованности, а также с тем, что все меньше остается*

*мест с первозданной природой.*

*Гибель животных в ДТП привлекает к этому месту других животных, питающихся трупными остатками. Они также могут стать жертвами столкновения с транспортными средствами.*

*Важную роль в сохранении биотопов играют лесозащитные полосы, посаженные вдоль железных дорог и автодорог. В местах, где имеются частые смены лесных и безлесных ландшафтов, наблюдается наибольшая интенсивность гибели животных и птиц. Опасность создает также слишком близкое к дороге расположение лесных насаждений.*

*Дальнейшее развитие транспорта, повышение скоростей движения и увеличение его интенсивности усиливают негативное воздействие на животный и растительный мир.*

*В составе вагонных депо, либо как самостоятельные предприятия действуют около 40 промывочно-пропарочных станций (ППС), где производится очистка цистерн выполняют следующие операции: пропарка внутренней полости паром, промывка горячей водой, продувка и удаление остаточных газов из цистерны (дегазация). Все они сопровождаются выделением загрязняющих веществ в окружающую среду.*

Изм.

Лист

№ докум.

Подпись

Дата

Лист

ПЗ. 07. 00. 00

Изм.

Лист

№ докум.

Подпись

Дата

Лист

ПЗ. 07. 00. 00

*8 ГРАЖДАНСКАЯ ОБОРОНА НА*

Изм.

Лист

№ докум.

Подпись

Дата

Лист

ПЗ. 08. 00. 00

*ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ*

*На станциях и узлах следует предусматривать: устройство обходных путей и путепроводов и сложных горловин; применение простейших схем развязок; укладку дополнительных съездов между путями или подготовку мест для их укладки в будущем; рассредоточенное по территории станции размещение путепрово-дов при этом они должны быть максимально удалены от горловин станции; размещение на территории станции только построек, связанных с обслуживанием движения поездов (при этом здания депо, пассажирские и другие важные сооружения должны быть размещены рассредоточено по территории станции); размещение других построек вне территории станции; зонирование территории (размещение родственных по пожарной и другим опасностям участков по отдельным зонам). Выходы на пассажирские платформы крупных станций должны быть подземными с учетом приспособления их под ПРУ. Проходы через пути целесообразно делать также подземными. Над платформами станций рекомендуется строить навесы.*

*Целесообразны каменные или бетонные складские помещения с наименьшим числом оконных и дверных проемов. В качестве продовольственных складов могут быть сооружения сплошного типа.*

*В локомотивном и вагонном хозяйствах следует предусматривать: не менее двух выходов на станционные пути в противоположных концах депо; сквозные экипировочные пути; дублирова-*

*ние экипировочных, поворотных устройств; пути для рассредоточение стоянки локомотивов(для горячего резерва – специальные сквозные пути вдали от здания депо); дополнительные съезды между путями; приспособление обмывочных путей или двух-трех путей, удаленных от зданий, для обеззараживания локомотивов; приспособления душевых помещений на 10 и более человек для санитарной обработки.*

*На складах топлива следует предусматривать: сквозные пути; подземное хранение жидкого топлива; обвалование наземных хранилищ жидкого топлива; дублирование устройств подачи топлива; противопожарные проезды, водоснабжение и другие противопожарные мероприятия.*

*Хранилища ГСМ должны быть вынесены за пределы территории станции. На ней допускается хранение только расходных запасов в заземленных резервуарах. Их размещают ниже по уклону местности по отношения к сооружениям и паркам станции; жилым домам и промышленным объектам, с учетом отвода разлившихся жидкостей в специальные ловушки или другие безопасные места.*

Изм.

Лист

№ докум.

Подпись

Дата

Лист

ПЗ. 08. 00. 00