

ОАО «РЖД» ТЕЛЕГРАММА

Всем НЗ-ДИ, П, ПЧ,
копия ЦЗ Лемешко В.Г., ЦДИ,
ЦП, ЦД,
всем Н, НЗ-РБ, НЗ регион,
зам. РБ регион, ДС

Несмотря на значительные объемы выполненных капитальных работ, планов по текущему содержанию пути и противоаварийных мероприятий обстановка с обеспечением безопасности движения в хозяйстве пути не стабилизируется.

Невыполнение требований руководящих документов ОАО «РЖД» на Свердловской железной дороге в части контроля за исправным содержанием инфраструктуры, принятия мер по организации текущего содержания пути, приведения скоростей движения в соответствии с фактическим техническим состоянием пути, своевременного устранения неисправностей, и, прежде всего, на станциях, привело к очередному сходу в организованном поезде.

11 октября 2011 г. в 09-46 при прибытии поезда № 2006 (вес 2656 тонн, 47 вагонов) на 6 путь станции Кушва Нижнетагильского региона железной дороги при скорости 23 км/ч на стрелочном переводе № 114 допущен сход пяти груженых вагонов.

Путь № 6 звеньевой, полная длина 884 м, рельсы Р-65, уложены старогодными в 1998 году, балласт асбестовый, шпалы деревянные.

Стрелочный перевод № 114 проекта 2642, на деревянных брусках, правый, тип Р-50, марка 1/11, уложен в 1976 г., сплошная смена переводного бруса в 1995 г., балласт асбестовый, загрязненность более 30%, грузонапряженность 5 млн. тонн брутто/км в год, пропущенный тоннаж 277 млн. тонн брутто.

Данный стрелочный перевод и еще 7 типа Р-50 по ПЧ Кушва не были включены в Программу по усилению переводных, закрестовинных и кривых малого радиуса с учетом завершения работ в 2013 г., утвержденную начальником дороги 28 июня 2011 г.

По результатам осеннего комиссионного осмотра станции Кушва, проведенного 5 сентября 2011 г. под председательством ПЧГ Кушва Лиханова А.В., неисправностей, угрожающих безопасности движения, на стрелочном переводе № 114 выявлено не было.

Расследованием установлено, что с 11 ноября 2010 г. 6 путь и стрелочный перевод № 114 станции Кушва не эксплуатировался из-за постоянной занятости вагонами. В связи с отсутствием возможности промера

средствами диагностики, согласно записи в ДУ-46, путь был закрыт для движения поездов.

22 сентября 2011 г. после освобождения 6 пути от подвижного состава ПД Чирков А.В. без проведения натурального осмотра пути и стрелочного перевода открыл 6 путь для движения со скоростью 25 км/ч.

23 сентября 2011 г. телеграммой ПЧ Кушва Хребтенко Л.В. № 1047А была отменена скорость 25 км/ч и открыто движение с установленной скоростью 40 км/ч.

Комиссией ОАО «РЖД» при натурном осмотре и инструментальном промере выявлено: за 24 м до места схода горизонтальная ступенька 6 мм, уклон отвода ширины колеи 7 мм на 1 м, в переводной кривой стрелочного перевода № 114 уложено в шахматном порядке 11 шпал и 3 шпалы – за хвостом крестовины, на стрелочном переводе № 114 выявлено 22 негодных переводных бруса, в середине переводной кривой «куст» из 5 негодных брусьев, смещение подкладок по брусьям до 7 мм, износ подкладок до 5 мм, ширина рельсовой колеи до 1542 мм, неукрытие левого криволинейного остряка по шаблону КОР, горизонтальный уступ 3 мм, что в соответствии с Инструкцией ЦП-774 требовало закрытия пути и стрелочного перевода для движения поездов и производства маневровой работы.

Причиной схода с рельсов подвижного состава в поезде № 2006 явился провал правой колесной пары первой тележки 7-го с головы состава груженого полувагона из-за отжатия упорной нити переводной кривой стрелочного перевода № 114 и уширения рельсовой колеи более нормативных значений вследствие кустовой негодности переводного бруса.

В 2011 году 67% от общего количества сходов подвижного состава в организованных поездах (6 из 9 случаев) произошли на станциях.

В целях обеспечения безопасности движения поездов и стабилизации обстановки в путевом хозяйстве:

1. Всем НЗ-ДИ, П, ПЧ:

1.1. Ознакомить в 3-х суточный срок с обстоятельствами и причинами схода подвижного состава в грузовом поезде № 2006 на станции Кушва Свердловской железной дороги всех причастных работников, связанных с движением поездов, под роспись.

1.2. По результатам осеннего комиссионного осмотра разработать и утвердить программу по замене стрелочных переводов Р-50 на Р-65 и усилению конструкции пути.

1.3. Установить следующий порядок открытия движения по путям и стрелочным переводам, ранее закрытым для движения на срок более одного месяца.

Комиссия в составе руководителей ПЧ, ШЧ, ЭЧ по должности не ниже заместителей начальников предприятий под председательством начальника станции по итогам осмотра элемента инфраструктуры железнодорожной станции составляет акт комиссионного осмотра, в котором должно быть отражено техническое состояние пути или стрелочного перевода, состояние шпального и рельсового хозяйства, креплений, устройств СЦБ и электроснабжения, соответствие габаритов.

При выявлении в содержании элемента инфраструктуры железнодорожной станции неисправностей, угрожающих безопасности движения, членами комиссии принимаются меры по устранению несоответствий.

Движение поездов открывается только после подписания акта выполненных работ начальником железнодорожной станции

2. НЗ-ДИ СВЕРД Баринову И.Ю. в срок до 1 ноября 2011 г. разработать программу на 2012 год по замене уложенных в шахматном порядке шпал на стандартные брусья на стрелочных переводах марки Р-50 на приемоотправочных путях безостановочного проследования грузовых и пассажирских поездов.

3. О проделанной работе доложить в ЦП в срок до 15 ноября 2011 г.

4. Контроль за исполнением возложить на ЦДИ Супруна В.Н.

ЦЗ

В.Б. Воробьев

«19» октября 2011 г.

№ Исх - 19943