

КРИТИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ

ОТИ и ТС

1. ВОЗМОЖНЫЕ КРИТИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ ОТИ И ПОСЛЕДСТВИЯ АНВ НА НИХ

Объекты первой группы (РП)

Критическими элементами РП могут являться:

- пост электрической централизации стрелок и сигналов (пост ЭЦ);
- главные пути в горловинах РП;
- отдельные посты управления вагонными замедлителями;
- пост ЭЦ маневрового района;
- путепроводы над горловинами РП (при наличии);
- путь транзитного пропуска поездов (обход РП).

Возможными негативными последствиями при выводе РП из строя являются:

при разрушении (захвате) критических элементов РП вследствие террористических актов или иных преступных посягательств возможны жертвы среди эксплуатационного персонала, а во время прохождения по отдельным пунктам пассажирских поездов возможны большие человеческие жертвы. Во время прохождения грузовых поездов, перевозящих горюче-смазочные материалы, химические продукты и т.д. возможны крупные аварии техногенного и экологического характера, что также может привести к достаточно большим человеческим жертвам, вследствие взрывов, заражения окружающей среды (водоемов), пожаров и т.д. в зависимости от места расположения отдельного пункта;

вывод объекта из строя приведёт к задержке пассажирских и грузовых поездов, в отдельных случаях к необходимости изменения графика движения поездов, расписания движения пассажирских поездов не только данного железнодорожного направления, но и дублирующих железнодорожных направлений, на которые будут направлены поезда в обход разрушенного объекта. Изменения увеличат расстояния перевозок, затраты на формирование поездов, что приведет к дополнительным экономическим потерям.

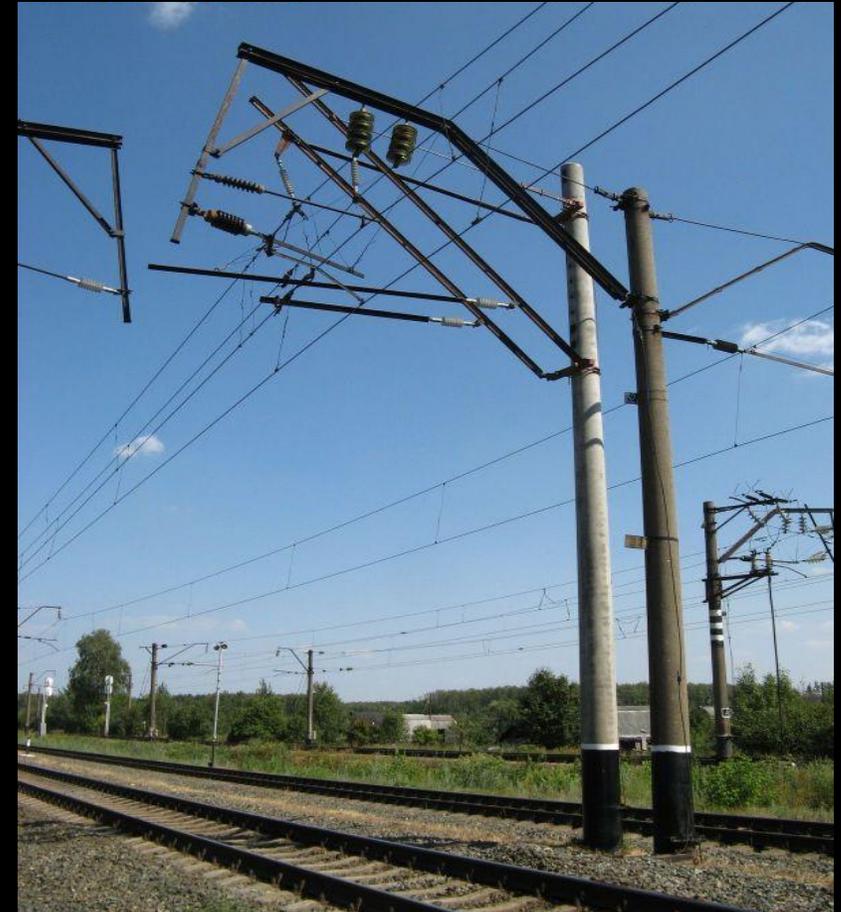
Объекты второй группы (перегоны и контактная сеть на них)

Критическими элементами железнодорожных перегонов могут являться:

- конструкции верхнего строения пути (в том числе, участки с деревянными шпалами), земляное полотно;
- напольные устройства СЦБ на перегоне;
- малые ИССО на перегоне;
- технологическое оборудования и пульты управления на переездах.

**Критическими элементами участков контактной
сети на перегонах могут являться:**

**контактный провод;
элементы подвески;
опоры.**



Возможными негативными последствиями при выводе железнодорожных перегонов из строя являются:

при разрушении критических элементов перегонов вследствие террористических актов или иных преступных посягательств во время прохождения по ним пассажирских поездов возможны значительные человеческие жертвы. Во время прохождения грузовых поездов, перевозящих горюче-смазочные материалы, химические продукты и т.д. возможны крупные аварии техногенного и экологического характера, что также может привести к человеческим жертвам, вследствие заражения окружающей среды (водоемов), пожаров и т.д., потере перевозимых грузов;

вывод объекта из строя приведёт к задержке пассажирских и грузовых поездов, в отдельных случаях к необходимости изменения графика движения поездов, расписания движения пассажирских поездов не только данного железнодорожного направления, но и дублирующих железнодорожных направлений, на которые будут направлены поезда в обход разрушенного объекта (а также, при нарушении контактной сети, из-за невозможности перехода на автономные виды тяги, ввиду отсутствия необходимого количества тепловозов и наличия сложного профиля пути). Изменения увеличат расстояния перевозок, затраты на формирование поездов, что приведет к дополнительным экономическим потерям.

Третья группа (ИССО)

Критическими элементами мостов, путепроводов, эстакад могут являться:

- Конструкция моста, путепровода, эстакады (пролетные строения, опоры, устои);
- Верхнее строение пути в запретной (охраняемой) зоне;
- Технологическое оборудования и пульты управления по подъему пролетов (разведению) моста (разводные, подъемные мосты);
- Сигналы, обеспечивающие судоходство.
- Тоннели:
- Входы в тоннели (порталы), водоотводные штольни;
- Защитные сооружения, обеспечивающие необходимую защиту порталов и припортальных участков тоннелей (откосы, оголовки порталов) в зонах опасных геологических процессов (оползней, обвалов).
- Системы вентиляции, которые обеспечивают нормированные параметры воздуха в транспортных зонах.

Возможными негативными последствиями при выводе мостов, путепроводов, эстакад из строя являются:

при разрушении мостов вследствие террористических актов или иных преступных посягательств во время прохождения по ним пассажирских поездов возможны большие человеческие жертвы. Во время прохождения грузовых поездов, перевозящих горюче-смазочные материалы, химические продукты и т. д. возможны крупные аварии техногенного и экологического характера, что также может привести к человеческим жертвам, вследствие заражения окружающей среды (водоемов), пожаров и т.д. Кроме того, на судоходных реках при нарушении возможны дополнительные жертвы среди пассажиров, следующих водным транспортом, аварии речных судов, перевозящих химические продукты и горюче-смазочные материалы и.д.

вывод объекта из строя приведёт к изменению плана формирования поездов, к необходимости изменения графика движения поездов, расписания движения пассажирских поездов не только данного железнодорожного направления, но и дублирующих железнодорожных направлений, на которые будут направлены поезда в обход неисправного (разрушенного) объекта. Изменения увеличат расстояния перевозок, затраты на формирование поездов, что приведет к дополнительным экономическим потерям. Кроме того, вывод из строя моста через судоходную реку может привести частично к прекращению судоходства, а железнодорожного моста с комбинированным железнодорожно-автомобильным проездом к прекращению автомобильного сообщения на данном направлении.

Возможными негативными последствиями при выводе тоннелей из строя являются:

при разрушении тоннелей вследствие террористических актов или иных преступных посягательств во время прохождения по ним пассажирских поездов возможны большие человеческие жертвы. Во время прохождения грузовых поездов, перевозящих горюче-смазочные материалы, химические продукты и т.д. возможны крупные аварии техногенного и экологического характера, что также может привести к человеческим жертвам, вследствие заражения окружающей среды, пожаров и т.п.

вывод из строя тоннеля может на длительное время остановить движение по железнодорожному направлению, что приведёт к изменению плана формирования поездов, к необходимости изменения графика движения поездов, расписания движения пассажирских поездов не только данного железнодорожного направления, но и дублирующих железнодорожных направлений, на которые будут направлены поезда в обход разрушенного объекта. Изменения увеличат расстояния перевозок, затраты на формирование поездов, что приведет к дополнительным экономическим потерям;

Четвертая группа (вокзальные и информационные комплексы, пункты управления)

Критическими элементами вокзальных комплексов могут являться:

- Пассажирское здание;
- Павильоны;
- Пассажирские платформы с навесами и без них;
- Конкорсы и переходы через железнодорожные пути в одном, либо в разных уровнях (переходные тоннели, мосты и другие);
- Багажные помещения.

Возможными негативными последствиями при выводе вокзальных комплексов из строя являются:

при разрушении элементов вокзальных комплексов вследствие террористических актов или иных преступных посягательств при нахождении в них большого числа пассажиров возможны большие человеческие жертвы среди пассажиров и персонала, возможно возникновение пожаров, что также может привести к дополнительным человеческим жертвам и материальному ущербу;

Разрушение элементов вокзальных комплексов в крупных административных центрах будет иметь значительные социальные последствия.

Критическими элементами пунктов управления и информационных комплексов управления движением на железнодорожном транспорте могут являться:

- Оборудование сетей связи и систем автоматической коммутации, обеспечивающих технологические процессы на железнодорожном транспорте и потребность в связи;
- Здания пунктов управления владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Возможными негативными последствиями при выводе из строя пунктов управления и информационных комплексов управления движением на железнодорожном транспорте могут являться:

При разрушении (захвате) объектов вследствие террористических актов или иных преступных посягательств прекращение обеспечения руководства технологическим процессом перевозок в целом;

Вывод объектов из строя приведёт к значительным задержкам в движении поездов, ввиду необходимости задействования дублирующих пунктов (систем) управления, что приведет к значительному экономическому ущербу;

Критическими элементами объектов вагонного хозяйства могут являться:

- Оборудование электроснабжения;
- Оборудование путевого хозяйства на объектах;
- Оборудование необходимое для выполнения работ по ремонту (техническому обслуживанию) вагонов.

Характеристика возможных негативных последствий при выводе объекта из строя.

Возможными негативными последствиями при выводе объектов из строя могут быть гибель персонала, ограничение погрузки грузов, возникновение аварий техногенного и экологического характера (пожар), уничтожение (повреждение) материальных ценностей на значительную сумму. Кроме того, при выходе из строя критических элементов объектов возможно ограничение вагонопотока и затруднения переработки поездов на технической станции.

Критическими элементами объектов
локомотивного хозяйства могут являться:

- Оборудование электроснабжения;
- Склады топлива;
- Оборудование путевого хозяйства на объектах;
- Оборудование необходимое для выполнения работ по ремонту (техническому обслуживанию, экипировке) локомотивов.

**Характеристика возможных негативных
последствий при выводе объекта из строя.**

Возможными негативными последствиями при выводе объектов из строя могут быть гибель персонала, длительная остановка движения поездов; возникновение аварий техногенного и экологического характера (пожар); уничтожение (повреждение) материальных ценностей на значительную сумму

Критическими элементами объектов хозяйства грузовой и коммерческой работы могут являться:

- Оборудование электроснабжения;
- Склады топлива;
- Оборудование путевого хозяйства на объектах;
- Оборудование необходимое для выполнения работ по ремонту (техническому обслуживанию) устройств и механизмов, предназначенных для погрузки и выгрузки грузов;
- Основные погрузочно-выгрузочные механизмы, обеспечивающие технологический процесс.

**Характеристика возможных негативных
последствий при выводе объекта из строя.**

Возможными негативными последствиями при выводе объектов из строя могут быть гибель персонала, прекращение погрузочно-выгрузочных операций; возникновение аварий техногенного и экологического характера (пожар); уничтожение (повреждение) материальных ценностей и принятых к перевозке грузов.

Критическими элементами объектов путевого хозяйства могут являться:

- Оборудование электроснабжения;
- Склады топлива;
- Оборудование путевого хозяйства на объектах;
- Оборудование необходимое для выполнения работ по ремонту (техническому обслуживанию) машин, устройств и механизмов, предназначенных для содержания путевого хозяйства;
- Основные устройства и механизмы, обеспечивающие технологический процесс содержания и ремонта пути.

Характеристика возможных негативных
последствий при выводе объекта из строя.

Возможными негативными последствиями при выводе объектов из строя могут быть гибель персонала, снижение объемов выполнения работ по ремонту пути, возникновение аварий техногенного и экологического характера (пожар); уничтожение (повреждение) материальных ценностей.

Критическими элементами пунктов дислокации
восстановительных и пожарных поездов могут
являться:

- Оборудование путевого хозяйства на объектах;
- Системы связи и оповещения.

Характеристика возможных негативных последствий при выводе объекта из строя.

Возможными негативными последствиями при выводе объектов из строя могут быть гибель персонала, увеличение сроков восстановления прерванного движения поездов, ликвидации аварий техногенного и экологического характера (пожар); уничтожение (повреждение) материальных ценностей.

Критическими элементами баз и складов могут
являться:

- Заправочные станции;
- Хранилища ГСМ и топливораздаточное оборудование;
- Другие хранилища с опасными материалами;
- Оборудование путевого хозяйства на объектах;

**Характеристика возможных негативных
последствий при выводе объекта из строя.**

Возможными негативными последствиями при выводе объектов из строя могут быть гибель персонала, возникновение аварий техногенного и экологического характера (пожар); уничтожение (повреждение) материальных ценностей на значительную сумму.

Критическими элементами объектов энергохозяйства могут являться:

- Оборудование энергоснабжения;
- Оборудование необходимое для выполнения работ по ремонту (техническому обслуживанию) машин, устройств и механизмов, предназначенных для содержания энергохозяйства;
- Основные устройства и механизмы, обеспечивающие технологический процесс содержания и ремонта контактной сети.

Характеристика возможных негативных
последствий при выводе объекта из строя.

Возможными негативными последствиями при выводе объектов из строя могут быть гибель персонала, снижение объемов выполнения работ по ремонту контактной сети, возникновение аварий техногенного и экологического характера (пожар); уничтожение (повреждение) материальных ценностей.

Возможные критические элементы ТС

Тяговый подвижной состав, тяговые агрегаты и специальный самоходный подвижной состав:

- кабина управления;
- топливные баки;
- автосцепное оборудование;
- автотормозное оборудование.

Пассажирские вагоны прицепные:

- топливные баки (при наличии);
- рабочее место бригадира и проводников;
- автосцепное оборудование;
- автотормозное оборудование.

Грузовые вагоны:

- люки, горловины, сливы, приборы и устройства для слива, налива, погрузки и выгрузки грузов в вагонах, используемых для перевозки опасных грузов;
- крепежное оборудование и узлы крепления перевозимых грузов и техники;
- топливные баки (при наличии);
- автосцепное оборудование;
- автотормозное оборудование.