

Об утверждении Правил технической эксплуатации, обслуживания и ремонта железнодорожных путей

Приказ и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 275. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 20 июня 2011 года № 7020.

Сноска. Заголовок в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 05.08.2019 № 617 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

В соответствии с подпунктом 19) пункта 2 статьи 14 Закона Республики Казахстан "О железнодорожном транспорте" **ПРИКАЗЫВАЮ:**

Сноска. Преамбула – в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 16.05.2025 № 154 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Утвердить прилагаемые Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта железнодорожных путей.

Сноска. Пункт 1 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 05.08.2019 № 617 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. Признать утратившими силу приказы Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 6 августа 2004 года № 306-І "Об утверждении требований к подъездным путям общего пользования" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан № 3006, опубликован в Бюллетене нормативных правовых актов центральных исполнительных и иных государственных органов Республики Казахстан, 2004 год, № 37-40, ст. 1001; в газете "Официальная газета" от 19 февраля 2005 года № 8 (217), и от 29 сентября 2004 года № 367-І "Об утверждении Правил работы на подъездных путях" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан № 3179, опубликован в газете "Юридическая газета" от 11 августа 2005 года № 146 (880).

3. Комитету транспорта и путей сообщения Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (Килыбай Н.И.) обеспечить представление настоящего приказа для государственной регистрации в Министерство юстиции Республики Казахстан.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на вице-министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Дюсембаева Е.С.

5. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

И.о. Министра

А. Бектуров

"СОГЛАСОВАН"

Председатель Агентства

Республики Казахстан

по регулированию

естественных монополий

_____ Н. Алдабергенов

12 мая 2011 года

Утверждены
приказом исполняющий
обязанности Министра
транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 12 мая 2011 года № 275

Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта железнодорожных путей

Сноска. Правила в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 05.08.2019 № 617 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 1. Общие положения

1. Настоящие Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта железнодорожных путей (далее – Правила) разработаны в соответствии с подпунктом 19) пункта 2 статьи 14 Законом Республики "О железнодорожном транспорте" и определяют порядок технической эксплуатации, обслуживания и ремонта железнодорожных путей.

Сноска. Пункт 1 - в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 16.05.2025 № 154 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. Основные понятия, используемые в настоящих Правилах:

1) переводной брус – элемент железнодорожного (верхнего строения) пути, воспринимающий давление непосредственно от рельсов, частей стрелочных переводов, передающий его на балластное основание и обеспечивающий неизменность взаимного расположения рельсовых нитей и частей стрелочных переводов;

2) стрелочный перевод – элемент железнодорожного (верхнего строения) пути, разветвляющий рельсовый путь на два или несколько путей, служащий для перехода подвижного состава с одного пути на другой;

3) земляное полотно – элемент железнодорожного пути, комплекс грунтовых сооружений, получаемых в результате обработки земной поверхности и предназначенных для укладки верхнего строения пути, обеспечения устойчивости пути и защиты его от воздействия атмосферных и грунтовых вод;

4) дистанция пути — структурное подразделение филиала Национального оператора инфраструктуры, осуществляющая текущее содержание и ремонт пути, железнодорожных переездов, земляного полотна, искусственных сооружений и устройств путевого хозяйства в рабочем состоянии для обеспечения безопасного и бесперебойного движения поездов;

5) грузонапряженность – показатель интенсивности перевозок, измеряемый в тонно-километрах (т-км) на 1 км в год и определяемый путем деления выполненного грузооборота в т-км на эксплуатационную длину пути;

6) приведенная грузонапряженность – показатель интенсивности перевозок, характеризующий объем перевозок брутто грузов и пассажиров по рассматриваемой линии (млн. т-км брутто/км в год);

7) вес поезда, брутто – вес локомотива, тары вагонов и грузов или пассажиров;

8) рельсовая колея – элемент железнодорожного (верхнего строения) пути, две параллельно уложенные на шпалы рельсовые нити, которые служат направляющими для колес подвижного состава;

9) рельсовая нить (нитка) – непрерывный ряд рельсов, примыкающих концами друг к другу и соединенных стыковыми накладками и болтами или сваркой;

10) рельсовая опора (подрельсовое основание - шпала) – элемент железнодорожного (верхнего строения) пути, служащий для фиксирования рельсов в устойчивом положении, обеспечения постоянства ширины колеи и передачи давления от рельсов и подвижного состава на нижнее строение непосредственно или при помощи балласта;

11) железнодорожные пути (далее – пути) – объекты недвижимого имущества (магистральные, станционные, подъездные пути), железнодорожные пути по договорам государственно-частного партнерства, по которым осуществляется перемещение подвижного состава;

12) железнодорожная линия – технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути, железнодорожные станции с полосой отвода и совокупность устройств железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной электросвязи, здания, строения, сооружения, устройства и оборудование, обеспечивающие функционирование этого комплекса и безопасное движение железнодорожного подвижного состава;

13) элемент железнодорожного пути – отдельная конструкция железнодорожного пути, учитываемая учетной политикой как составная часть комплексного основного средства – железнодорожного пути;

14) бесстыковой путь – условное наименование железнодорожного пути, расстояние между рельсовыми стыками которого значительно превосходит длину стандартного рельса.

Сноска. Пункт 2 с изменением, внесенным приказом и.о. Министра транспорта РК от 16.05.2025 № 154 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

3. Основными элементами железнодорожного пути являются земляное полотно, балластная призма (балластное основание), рельсовая опора (подрельсовое основание – шпала со скреплениями), рельсовая колея, стрелочные переводы (металлическая часть), переводной брус, железнодорожный переезд.

Глава 2. Порядок технической эксплуатации железнодорожных путей

4. Классы путей устанавливаются в соответствии с Правилами классификации железнодорожных путей, утвержденных приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 2 февраля 2011 года № 42 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6785).

Сноска. Пункт 4 - в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 16.05.2025 № 154 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

5. Исключен приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 16.05.2023 № 362 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

6. Исключен приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 16.05.2023 № 362 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

7. Непрерывная длина пути соответствующего класса, эксплуатируется не менее длины участка движения с одинаковыми на всем его протяжении грузонапряженностью и установленными скоростями пассажирских и грузовых поездов (в зависимости от того, какая из них соответствует более высокому классу), без учета отдельных километров и мест, по которым уменьшена установленная скорость из-за кривых малого радиуса, временно неудовлетворительного технического состояния пути или искусственных сооружений.

Класс главных путей на станции соответствует классу пути одного (или обоих при их равенстве) из прилегающих перегонов.

8. Исключен приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 16.05.2023 № 362 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после

дня его первого официального опубликования).

9. Исключен приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 16.05.2023 № 362 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

10. Подъездные пути открываются для постоянной или временной эксплуатации. Открытие для постоянной эксплуатации построенного подъездного пути и подача на такой путь подвижного состава допускаются после принятия в эксплуатацию пути комиссией, в состав которой входит представитель Национального оператора инфраструктуры.

11. После ввода в эксплуатацию новых объектов и/или их закрытия, ветвевладелец вносит в технический паспорт соответствующие изменения и нотариально заверенную копию экземпляра технического паспорта передает Национальному оператору инфраструктуры, сообщая ему обо всех внесенных в технический паспорт изменениях. Национальный перевозчик грузов вносит изменения в технико-распорядительный акт станции примыкания и составляет приложение к нему – ведомость подъездных путей.

Сноска. Пункт 11 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 16.05.2023 № 362 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

12. Подъездные пути примыкают непосредственно и/или через другие подъездные пути к магистральным и станционным путям. Граница подъездного пути отмечается знаком "Граница подъездного пути".

Место установки такого знака определяется Национальным оператором инфраструктуры на основании акта на право частной собственности на земельный участок (подъездной путь).

При примыкании подъездного пути к другому подъездному пути, знак "Граница подъездного пути" устанавливается по согласованию с ветвевладельцем.

Сноска. Пункт 12 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 16.05.2023 № 362 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

13. Ветвевладелец на каждый подъездной путь оформляет два экземпляра пакета документации, состоящего из:

технического паспорта;

продольного профиля пути;

чертежей искусственных сооружений;

масштабной схемы-плана с нанесенными на ней местами погрузки-выгрузки (разгрузки), с указанием специализации путей и складских площадей.

Первый экземпляр остается у ветвевладельца, второй экземпляр документации ветвевладелец передает Национальному оператору инфраструктуры при заключении договора на услуги подъездного пути.

14. При обслуживании подъездного пути локомотивом ветвевладельца вагоны подаются локомотивом перевозчика, Национального оператора инфраструктуры на установленные договором приемосдаточные (выставочные) пути. Дальнейшее продвижение вагонов, расстановка их на места погрузки, выгрузки (разгрузки) и возврат на приемосдаточный (выставочный) путь обеспечиваются локомотивом ветвевладельца.

При обслуживании подъездного пути локомотивом Национального оператора инфраструктуры, перевозчика вагоны подаются на подъездной путь и убираются с подъездного пути к местам их погрузки, выгрузки (разгрузки) данным локомотивом.

15. Местом погрузки, выгрузки (разгрузки) является часть подъездных путей, примыкающих к крытым и открытым складам и предназначенным для погрузки, выгрузки (разгрузки) грузов.

Максимальное количество подаваемых вагонов на места погрузки, выгрузки (разгрузки) определяется по полезной длине складского, погрузочно-разгрузочного устройства подъездного пути.

При сдаче вагонов на выставочных железнодорожных путях максимальное количество подаваемых вагонов определяется по полезной длине приемосдаточного (выставочного) пути.

16. Подача-уборка вагонов на подъездной путь и возврат вагонов с подъездного пути производятся по уведомлению, расписанию или через установленные в договорах интервалы времени.

17. Расчет интервала времени, через который осуществляется подача-уборка вагонов, зависит от технологии основного производства, технической оснащенности и технологии работы подъездного пути и станции примыкания.

Основными элементами, определяющими величину интервала времени, является время, необходимое для выполнения приемо-сдаточных операций, на подачу вагонов на подъездной путь, уборку вагонов с подъездного пути, на операции по погрузке, выгрузке (разгрузке) и перестановке вагонов (накатка-выкатка).

18. О времени подачи вагонов перевозчик уведомляет ветвевладельца не позднее, чем за 2 часа до подачи вагонов. Передача уведомлений о времени подачи вагонов производится круглосуточно по телефону или с использованием имеющихся средств связи, включая сеть электронного обмена данными с записью в книгу уведомлений.

Ветвевладелец назначает своих представителей, ответственных за прием уведомлений, и письменно сообщает представителю перевозчика их фамилии и номера телефонов.

В случаях, когда договором предусмотрена подача вагонов по расписанию или через установленные интервалы, уведомление о времени подачи вагонов не требуется.

Не требуется уведомление о времени подачи порожних вагонов под погрузку, если погрузка производится в вагоны, освобождающиеся из-под выгрузки (разгрузки) на этом подъездном пути (сдвоенные операции).

Порядок и сроки передачи уведомлений о времени подачи вагонов утверждаются представителем перевозчика.

19. Время задержки подачи вагонов по вине Национального перевозчика грузов или перевозчика на места погрузки, выгрузки (разгрузки), на приемосдаточные (выставочные) пути исчисляется со времени, указанного в уведомлении о подаче вагонов.

20. Исключен приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 16.05.2023 № 362 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

21. В случае уборки вагонов по уведомлению, а также в случае неготовности вагонов к уборке по расписанию или через установленные интервалы грузоотправитель (грузополучатель), ветевладелец предварительно (в сроки, установленные договором на подачу-уборку вагонов) сообщает Национальному перевозчику грузов, перевозчику о времени готовности вагонов к уборке. При уборке вагонов по уведомлению срок уборки исчисляется с момента передачи уведомления. При уборке вагонов по расписанию или через установленные интервалы срок уборки исчисляется со времени, предусмотренного расписанием или интервалом, если иное не предусмотрено договором.

22. Ветевладелец (контрагент) на договорной основе оказывает участникам перевозочного процесса услуги подъездных путей.

В случае если ветевладелец (контрагент) является субъектом естественной монополии, то он заключает договор на оказание услуг в соответствии с законодательством Республики Казахстан о естественных монополиях.

23. Ветевладелец при заключении договора об оказании услуг подъездных путей либо при заключении дополнительного соглашения о продлении срока действия договора прилагает к договору копию графика проведения плановых работ, а также размещает его на своем интернет-ресурсе (при наличии).

В случае изменения графика плановых работ ветевладелец, в письменном виде уведомляет пользователя услуг по перевозке и контрагента об изменении графика плановых работ не менее чем за 15 рабочих дней до начала работ.

24. При наличии у одного ветевладельца нескольких подъездных путей, отдельно примыкающих к станции (нескольким станциям), договор на подачу-уборку вагонов заключается отдельно на каждый примыкающий подъездной путь.

25. План и продольный профиль пути составляются на основании инструментальной съемки, произведенной организацией, имеющей лицензию на выполнение указанных работ.

26. Периодическая инструментальная проверка плана и профиля подъездных путей производится после проведения ремонтно-путевых работ изменяющих профиль подъездных путей. Если при эксплуатации подъездных путей работы, изменяющие профиль подъездных путей не проводились, инструментальная проверка плана и профиля подъездных путей производится один раз в десять лет.

27. Эксплуатация подъездных путей приостанавливается ветвевладельцем в случаях выполнения плановых и внеплановых работ, обнаружения неисправностей подъездного пути, угрожающих безопасности движения и сохранности подвижного состава, контейнеров, грузов, а также на основании акта органа государственного транспортного контроля.

Плановые работы выполняются ветвевладельцем на основании графика ремонтных работ подъездных путей, в котором указываются сроки начала и окончания работ. График проведения плановых работ утверждается ветвевладельцем не позднее, чем за 30 календарных дней до начала календарного года, в котором планируются ремонтные работы подъездных путей.

Внеплановые работы проводятся на основании акта о выявленных нарушениях органа государственного транспортного контроля в соответствии статьи 58 Закона Республики Казахстан "О железнодорожном транспорте".

Глава 3. Порядок обслуживание и ремонт железнодорожных путей

28. Обслуживание пути осуществляется круглогодично и на всем протяжении пути, включая участки, находящиеся в ремонте и включает в себя изучение причин появления неисправностей и выполнение работ по их устранению и предупреждению.

29. Все сооружения и устройства на перегонах и станциях содержатся в соответствии с нормами и допусками, установленными правилами технической эксплуатации Республики Казахстан (утвержденный приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 544, зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 11897).

Сноска. Пункт 29 - в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 16.05.2025 № 154 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

30. Основным структурным подразделением путевого хозяйства, осуществляющим обслуживание пути, является дистанция пути (укрупненные дистанции пути).

Протяженность дистанции пути и ее структурное деление устанавливаются Национальным оператором инфраструктуры в зависимости от эксплуатационных условий.

31. Дистанции пути содержит контингент монтеров пути в соответствии с нормами расхода рабочей силы на обслуживание пути, и утвержденным структурным делением дистанции, а также необходимое исправное техническое оснащение, оборудование и инструменты.

32. Основными работами по обслуживанию пути являются:

осмотры и диагностика пути (кроме отдельных видов, входящих в предпроектное обследование);

осмотры и диагностика искусственных сооружений (далее – ИССО) (кроме отдельных видов, входящих в предпроектное обследование);

одиночная замена дефектных и остродефектных рельсов, шпал, брусьев, креплений и элементов стрелочных переводов;

планово-предупредительная выправка, выправка, подбивка и рихтовка пути в локальных местах;

регулировка ширины колеи;

разрядка температурных напряжений в плетях бесстыкового пути;

ликвидация одиночных выплесков (вырезка ниже основной площадки загрязненного балласта с заменой на чистый);

исправление пути на пучинах;

наблюдение за состоянием земляного полотна, балластной призмы, водоотводных сооружений;

снега – водо - пескоборьба;

сварка стыков, в том числе в местах временного восстановления плетей бесстыкового пути;

наплавка и науглероживание крестовин, наплавка рельсов в местах дефектов;

перекладка рельсов с боковым износом в кривых и из кривых в прямые с заменой рабочего канта и наоборот;

очистка пути от растительности и мусора;

текущее содержание ИССО;

текущее содержание снега - ветро заборов и скотоизгороди;

обслуживание переездов;

содержание сигнальных и дорожных знаков;

пополнение стеллажей километровым запасом материалов по норме.

Состав и объемы указанных работ изменяются в зависимости от вида отступления, конструкции верхнего строения, плана и профиля пути, грузонапряженности, скоростей движения поездов, наработки тоннажа, климатических условий, времени года, применяемых технических средств.

33. Работы по обслуживанию пути по критерию выполнения делятся на неотложные, первоочередные и планово-предупредительные.

34. К неотложным работам относятся:

1) замена остродефектных или изломавшихся рельсов, остряков и крестовин на стрелочных переводах;

2) устранение отступлений вызывающие увеличение сил взаимодействия пути и подвижного состава до таких значений, которые при наличии неблагоприятных сочетаний с отступлениями в содержании и загрузке подвижного состава, нарушениях режима ведения поезда могут привести к сходу его с рельсов, в содержании рельсовой колеи по показаниям путеизмерительного вагона и путеизмерительных средств (рабочие шаблоны) или обнаруженных при осмотре пути.

35. К первоочередным относятся работы, связанные с устранением отступлений, которые при не устранении их после обнаружения могут за период до очередной проверки пути путеизмерительным вагоном достичь величин, значительно ухудшающих плавность движения поездов и повышающих интенсивность накопления остаточных деформаций пути, а некоторые из них могут даже перерасти в отступления, требующие уменьшения установленной скорости движения поездов. Такие отступления устраняются в первоочередном порядке (в течение трех дней после обнаружения), в содержании рельсовой колеи по показаниям путеизмерительного вагона и других путеизмерительных средств, ликвидацией просадок пути в стыках с выплесками, регулировкой стыковых зазоров в тех местах, где имеются близкие к нулевым зазоры в стыках в период ожидаемого повышения температуры рельсов или предельно растянутые зазоры в период ожидаемого понижения температуры рельсов.

36. Планово-предупредительные работы направлены на предупреждение (профилактику) появления неисправностей пути, вызывающих уменьшение установленных скоростей движения поездов, направленные на устранение небольших по размерам, но часто повторяющихся по протяжению пути отступлений в содержании рельсовой колеи по показаниям путеизмерительного вагона, замена отдельных дефектных элементов верхнего строения, закрепление ослабших болтов.

По назначению и характеру технологических операций планово-предупредительные работы подразделяются на:

1) узкоцелевые (самостоятельные), состоящие только из одного вида работ (прихтовка пути, закрепление болтов, добивка костылей);

2) комплексные, включающие в себя несколько видов самостоятельных работ, совокупное выполнение которых восстанавливает на длительное время стабильность пути и резко сокращает объемы неотложных и первоочередных работ.

37. Эксплуатация пути допускается, кроме случаев:

просвета между рабочей гранью упорных накладок и шейкой острия или подвижного (поворотного) сердечника более 2 мм;

при величине вертикальной и горизонтальной ступеньки более 5 мм;
при выявлении на стыках зазоров более 35 мм;
при срезе всех болтов на конце рельса (одностороннее сбалчивание стыка);
при выходе подошвы рельса из реборд подкладок на пяти шпалах или брусьях;
при обнаружений более 6-ти негодных (кустовая гнилость) деревянных шпал подряд.

38. Текущее обслуживание пути делятся на:

1) выполняемые в интервалы времени между поездами и в технологические перерывы, заложенные в график движения поездов;

2) в специально предоставляемые по заявке руководства дистанции пути технологического окна.

Виды текущего обслуживания чередуются между собой ежедневно.

Работы выполняемые в интервалы между поездами, предусматривают использование переносных, легко снимаемых с пути перед пропуском поезда, механизмов и ручного инструмента; при выполнении работ при технологическом окне - работа путевых машин и тяжелого оборудования.

39. Текущее обслуживание пути осуществляется при наиболее рациональном сочетании двух основных условий: обеспечения безопасности движения поездов с установленными скоростями и ресурсосбережения. Рациональность такого сочетания достигается на основе деления путей на классы. Классность путей устанавливается в зависимости от их грузонапряженности, допускаемых скоростей движения поездов и других факторов, оказывающих влияние на работу пути и его элементов.

40. Техническое обслуживание земляного полотна и его сооружений, а также искусственных сооружений включает в себя их текущее содержание и ремонт, обеспечивающие восстановление и повышение показателей их прочности, устойчивости и надежности, удовлетворяющих установленным нагрузкам на ось и скоростям движения поездов.

При изменениях климатических условий к работам по обслуживанию пути на искусственных сооружениях и подходах к ним, требуется скалывание и удаление наледей в тоннелях и на подходах к мостам, содержание противопожарного инвентаря на малых и средних мостах, очистка труб, лотков, водобойных колодцев, русел от заносов и зарослей, подготовка малых искусственных сооружений к зиме, к пропуску весенних вод, паводка и ледохода.

41. Текущее содержание земляного полотна и его сооружений включает в себя систематический надзор над их состоянием, изучение причин появления неисправностей, а также выполнение необходимых работ по поддержанию их в постоянной исправности, осуществляемые непрерывно в течение всего года и на всем протяжении пути.

42. Среднесетевые нормы периодичности реконструкции, капитального ремонта пути и ремонта капитального характера (по компонентам – сплошной замене рельсовой колеи и рельсовых опор - шпал) на новых и старогодных материалах на бесстыковом пути и на звеньевом пути определяются согласно приложениям 1-2 к настоящим Правилам.

43. В соответствии с классностью путей определяются основные виды ремонта пути и объемы путевых работ.

Конкретные участки и места проведения путевых работ устанавливаются при планировании путевых работ по фактическому состоянию пути, в рамках нормативных объемов работ. При этом для планирования капитального ремонта и ремонта по компонентам (рельсовая колея, рельсовая опора) пути:

1) на бесстыковом пути основным критерием является величина приведенного износа рельса и срок службы шпал, а дополнительным критерием является наработка тоннажа не менее нормативного согласно приложению 1 к настоящим Правилам;

2) на звеньевом пути основными критериями являются величина приведенного износа рельса и количество дефектных шпал, а дополнительным критерием является наработка тоннажа не менее нормативного согласно приложению 2 к настоящим Правилам.

Кривые участки пути, на которых превышение нормативного значения бокового износа является критерием для проведения путевых работ по смене рельса в кривом участке. При необходимости разрешается дополнительная замена рельсов в кривых участках пути, но не более чем это предусмотрено в приложении 3 к настоящим Правилам периодичности дополнительных сплошных замен рельсов в кривых участках пути.

44. Конкретные места проведения ремонтных работ устанавливаются Национальным оператором инфраструктуры, с учетом значений основных и дополнительных критериев представленных:

критерии выбора участков, подлежащих реконструкции, капитальному ремонту и ремонту капитального характера (по компонентам – сплошной замене рельсовых колеи и рельсовых опор – шпал) на новых материалах при текущем планировании – согласно приложению 4 к настоящим Правилам;

критерии выбора участков, подлежащих капитальному ремонту пути и ремонту капитального характера (по компонентам – сплошной замене рельсовой колеи и рельсовых опор – шпал) на старогодных материалах – согласно приложению 5 к настоящим Правилам;

критерии выбора участков пути 3, 4, 5 классов, на которых будет осуществлена сплошная замена деревянных шпал на железобетонные шпалы – согласно приложению 6 к настоящим Правилам;

критерии выбора стрелочных переводов, подлежащих реконструкции, капитальному ремонту на новых и старогодных материалах – приложение 7;

критерии назначения сплошной замены балластной призмы – согласно приложению 8 к настоящим Правилам;

критерии назначения среднего ремонта пути – согласно приложению 9 к настоящим Правилам;

критерии выбора участков пути, на которых будет осуществлена сплошная замена промежуточного скрепления – согласно приложению 10 к настоящим Правилам;

критерии назначения планово-предупредительной выправки пути – согласно приложению 11 к настоящим Правилам;

допустимые величины неровностей, в зависимости от установленных скоростей, для назначения шлифования рельсов - согласно приложению 12 к настоящим Правилам ;

периодичность проведения шлифования в зависимости от скоростей движения поездов - согласно приложению 13 к настоящим Правилам;

периодичность проведения шлифования в зависимости от радиуса кривой – согласно приложению 14 к настоящим Правилам.

45. Основным критерием назначения ремонта пути является приведенный износ головки рельса. Нормативный уровень наработки тоннажа определен с учетом проведения периодического профильного шлифования рельса в процессе эксплуатации пути и является дополнительным критерием назначения ремонта пути. При отсутствии профильного шлифования головки рельса нормативный уровень наработки тоннажа может быть снижен на 20%.

46. Ремонтный цикл определяется на основе срока службы того элемента пути, который имеет наибольший срок службы на данном участке при данной грузонапряженности.

47. Капитальный ремонт пути на новых материалах (Кн) может быть заменен на реконструкцию железнодорожного пути в зависимости от набора работ.

48. Капитальный ремонт пути на новых и старогодных материалах с заменой рельсошпальной решетки назначается в случае появления критериев сплошной замены рельсовой колеи (РС) и рельсовых опор (ШС) в интервал времени от одного до трех лет на одном и том же участке пути. В случае если необходимо назначать виды путевых работ, предусматривающих сплошную замену того элемента верхнего пути, процент негодности которого достиг критического значения, и соответственно его замена может привести к продлению срока службы другого элемента верхнего строения пути.

49. На путях 3 и 4 класса капитальный ремонт пути на новых материалах может быть заменен на капитальный ремонт на старогодных материалах.

50. Капитальный ремонт земляного полотна и его сооружений проводится для периодического восстановления прочности, стабильности и эксплуатационной

надежности земляного полотна, его водоотводных, укрепительных и защитных сооружений.

51. Крупные работы по капитальному ремонту земляного полотна и его сооружений (уширение основной площадки земляного полотна, ремонт продольных водоотводов и дренажей для осушения основной площадки, восстановление кюветов, срезка шлейфов, входящие в классификацию путевых работ) выполняются за год-два до производства ремонта пути.

52. К работам по капитальному ремонту земляного полотна также относятся восстановление или замена конструктивных элементов противодеформационных сооружений, а также устройство дополнительных сооружений (водоотводных, дренажных, укрепительных, защитных, регуляционных и других), обеспечивающих устойчивость и защиту земляного полотна в сложных условиях. При производстве капитального ремонта противодеформационных сооружений земляного полотна рекомендуется производить замену деревянных конструкций на конструкции из сборного железобетона, а также замену устаревших конструкций на более прогрессивные, соответствующие действующим типовым конструкциям.

53. Отдельные виды работ по ремонту земляного полотна осуществляются в рамках капитального и усиленного среднего ремонта пути в соответствии с видами работ, входящих в состав этих видов ремонта.

54. Капитальный ремонт земляного полотна и его сооружений выполняется специализированными ремонтно-строительными подразделениями, дорожными строительными и подрядными организациями.

55. На каждый объект земляного полотна, подлежащий капитальному ремонту, составляется проектно-сметная документация, в отдельных случаях быть составной частью проектно-сметной документации на реконструкцию и капитальный ремонт железнодорожного пути.

56. Средний ремонт пути предназначен для восстановления несущей способности балластной призмы, замены дефектных шпал и элементов скреплений и повышения степени равно-прочности верхнего строения пути.

Средний ремонт пути проводится в зависимости от ремонтных схем в промежутке между капитальными ремонтами или в промежутке между капитальным ремонтом и сплошной заменой рельсовой колеи.

57. При среднем ремонте пути выполняются следующие основные работы:

1) сплошная очистка щебеночного балласта на глубину под шпалой не менее 25 см с добавлением нового балласта или обновление загрязненного балласта других видов на глубину не менее 15 см под подошвой шпал;

2) замена скреплений и шпал в объемах, обеспечивающих отсутствие потребности в замене шпал в последующие 3 года;

- 3) замена всех негодных элементов креплений, подрельсовых прокладок в уравнильных пролетах и концах плетей длиной 50 - 75 м и в зоне сварных стыков;
- 4) одиночная замена дефектных рельсов, замена всех негодных шпал, а также дефектных шпал, требующих ремонта в мастерских;
- 5) правка сварных стыков;
- 6) восстановление и ремонт водоотводов и дренажных устройств;
- 7) ликвидация пучин;
- 8) выправка пути в плане и профиле;
- 9) восстановление целостности рельсовых плетей, сварка рельсовых плетей до длины блок-участка и перегона, включая стрелочные переводы и введение плетей бесстыкового пути в оптимальную температуру закрепления;
- 10) регулировка зазоров на звеньевом пути;
- 11) снятие пучинных карточек и регулировочных прокладок;
- 12) смазка и закрепление закладных, клеммных болтов;
- 13) ремонт настилов переездов;
- 14) шлифование поверхности катания рельсов, стрелочных переводов (при необходимости).

Для стрелочных переводов, расположенных на путях, подлежащих среднему ремонту, назначается сплошная очистка щебеночного балласта и одиночная замена дефектных элементов, сварка стыков алюминотермитом на стрелочных переводах с железобетонными брусками.

58. Средний ремонт пути имеет несколько разновидностей по составу работ в зависимости от класса пути. Вид сопутствующих работ, количество рельсов, креплений и шпал, требующих замены, определяются по результатам осмотра пути.

59. Плановые работы выполняются на подъездном пути ветвевладельцем на основании графика ремонтных работ подъездных путей, в котором указываются сроки начала и окончания работ. График проведения плановых работ утверждается ветвевладельцем не позднее, чем за 30 календарных дней до начала календарного года, в котором планируются ремонтные работы подъездных путей.

60. Ветвевладелец обеспечивает техническое обслуживание и осуществляет ремонт подъездных путей.

61. Ветвевладельцы осуществляют текущее содержание пути, планово-предупредительные работы. Средний ремонт подъездного пути осуществляется ветвевладельцем на основании графика ремонтных работ.

Планово-предупредительные работы и средний ремонт проводятся согласно настоящих Правил. При отсутствии подачи-уборки подвижного состава на подъездной путь в течение полугодия средний ремонт может не проводиться.

62. Ветвевладельцы обеспечивают освещение подъездных путей в пределах занимаемой ими территории, а также проводят очистку подъездных путей от мусора и

снега, сорной растительности и остатков груза, проводят отвод талых и ливневых вод от верхнего строения пути и его элементов.

63. Соответствие подъездных путей требованиям, установленными настоящими Правилами обеспечивается за счет средств ветвевладельца.

Приложение 1
к Правилам технической
эксплуатации, обслуживания
и ремонта железнодорожных
путей

Среднесетевые нормы периодичности реконструкции, капитального ремонта пути и ремонта капитального характера на новых и старогодных материалах на бесстыковом пути

Класс, группа, категория пути	Нормативные значения износа рельсов, превышение которых является основанием для назначения ремонта капитального характера. Приведенный износ: прямой участок (числитель)/кривой участок (знаменатель), в мм		Негодные деревянные шпалы, %	Нормативная наработка тоннажа, млн. т-км брутто		Ремонтные схемы – виды путевых работ и очередность их выполнения
	Рельсы массой не менее 60 кг/пог. м	Рельсы массой не менее 50 кг/пог. м		Новые материалы, не менее	Старогодные материалы, не менее	
1	2	3	4	5	6	7
1АС, 1А1, 1А2, 1А3, 2А4, 2А5	6/10	5/10	15-20	900	-	(Кн/ШС/РС) В В С В В (РС)) В В С В В (Кн/ ШС/РС)
1БС, 1Б1, 1Б2, 1Б3,	6/10	5/10	15-20	900	-	(Кн/ШС/РС) В В С В В (РС)) В В С В В (Кн/ ШС/РС)
2Б4, 2Б5	6/10	5/10	15-20	900	-	(Кн/ШС/РС) В В С В В (РС)) В В С В В (Кн/ ШС/РС)
1ВС, 1В1, 1В2, 2В3, 2В4	6/10	5/10	15-20	900	-	(Кн/РС/ШС) В В С В В С В В С В В (Кн/РС/ ШС)
1ГС, 1Г1, 2Г2, 1ДС, 2Д1	6/10	5/10	20-25	900	-	(Кн/РС/ШС)В В С В В С В В С В В (Кн/РС/ШС)
						(Кс/ШС/РС)В В С В В (РС)

3А6, 3Б6	8/12	6/12	20-25	900	200	В В С В В (Кс / ШС/РС)
3В5, 3В6	8/12	6/12	20-25	900	200	(Кс/РС/ШС) В В С В В С В В С В В (Кс/РС/ ШС)
3Г3, 3Г4, 3Г5, 3Г6	10/14	8/14	25-30	600	200	(Кс/РС/ШС) В В С В В С В В С В В (Кс/РС/ ШС)
3Д2, 3Д3, 4Д4 , 4Д5, 4Д6, 3Е2,3Е3, 4Е4, 4Е5, 4Е6	10/14	8/14	25-30	600	200	(Кс/РС/ШС) В В С В В С В В С В В (Кс/РС/ ШС)
Станционные, приемо-отпра вочные пути				-/40	-/40	
Подъездные путей	-					

Приложение 2
к Правилам технической
эксплуатации, обслуживания и
ремонта железнодорожных
путей

**Среднесетевые нормы периодичности реконструкции, капитального ремонта пути и
ремонта капитального характера на новых и старогодных материалах на звеньевом пути**

Класс, группа, категория пути	Нормативные значения износа рельсов, превышение которых является основанием для назначения ремонта капитального характера. Приведенный износ: прямой участок (числитель)/кривой участок (знаменатель), в мм		Негодные деревянные шпалы, %	Нормативная наработка тоннажа, млн.т-км брутто		Ремонтные схемы – виды путевых работ и очередность и х выполнения
	Рельсы массой не менее 60 кг/ пог. м	Рельсы массой не менее 50 кг/ пог. м		Новые материалы, не менее	Старогодные материалы, не менее	
1	2	3	4	5	6	7
1АС, 1А1, 1А2, 1А3, 2А4 , 2А5	6/10	5/10	15-20	900	-	(Кн/ШС/РС) В В С В В (РС) В В С В В (Кн/ШС/РС)
1БС, 1Б1, 1Б2, 1Б3,	6/10	5/10	15-20	600	-	(Кн/ШС/РС) В В С В В (Кн /ШС/РС)

2Б4, 2Б5	6/10	5/10	15-20	600	-	(Кн/ШС/РС) В В С В В (Кн /ШС/РС)
1ВС, 1В1, 1В2 , 2В3, 2В4	6/10	5/10	15-20	600	-	(Кн/РС/ШС) В В С В В (ШС) В В С В В (Кн/РС/ШС))
1ГС, 1Г1, 2Г2, 1ДС, 2Д1	6/10	5/10	20-25	600	-	(Кн/РС/ШС) В В С В В (ШС) В В С В В (Кн/РС/ШС))
3А6, 3Б6	8/12	6/12	20-25	600	200	(Кс/ШС/РС) В В С В В (Кс/ ШС/РС)
3В5, 3В6	8/12	6/12	20-25	600	200	(Кс/РС/ШС) В В С В В (ШС) В В С В В (Кс/ /РС/ШС)
3Г3, 3Г4, 3Г5, 3Г6	10/14	8/14	25-30	600	200	(Кс/РС/ШС) В В С В В (ШС) В В С В В (Кс/ /РС/ШС)
3Д2, 3Д3, 4Д4 , 4Д5, 4Д6, 3Е2, 3Е3, 4Е4, 4Е5, 4Е6	10/14	8/14	25-30	600	200	(Кс/РС/ШС) В В С В В (ШС) В В С В В (Кс/ /РС/ШС)
станционные, приемо-отпра вочные пути				-/20	-/20	
подъездные и прочие пути	Текущее содержание, планово-предупредительные работы (средний ремонт-2 раза в год)					

Примечание:

Условные обозначения:

Кн – капитальный ремонт пути;

Кс – капитальный ремонт пути на старогодных материалах;

ШС – сплошная замена рельсовой опоры (шпал и креплений);

РС – сплошная замена рельсовой колеи;

С – средний ремонт пути;

В – планово-предупредительная выправка пути с применением механизированных комплексов.

Приложение 3
к Правилам технической
эксплуатации, обслуживания и
ремонта железнодорожных
путей

Периодичность дополнительных сплошных замен рельсов в кривых участках пути

№ п/п	Группа пути	Количество дополнительных замен рельсов категории Т1 (в скобках – рельсов повышенной категории) в кривых в зависимости от радиуса кривой при наличии лубрикации ¹⁾	
		351-600 м	350 м и менее
1	2	3	4
1	А	2 (1)	3 (2)
2	Б, В	1 (1)	2 (1)
3	Г, Д	-	1 (-)

Примечание:

При отсутствии лубрикации количество дополнительных замен можно увеличить на 1.

Приложение 4
к Правилам технической
эксплуатации, обслуживания и
ремонта железнодорожных
путей

Критерии выбора участков, подлежащих реконструкции, капитальному ремонту и ремонту капитального характера на новых материалах при текущем планировании

Класс пути	Основные критерии			Дополнительные критерии		
	Критический износ рельса, % от нормативного	Одиночный выход рельсов (в сумме за срок службы в среднем на участке ремонта), шт./км1)	Негодные деревянные шпалы, %	Пропущенный тоннаж, срок службы в годах, % от нормативного 2)	Количество негодных и дефектных элементов на 1 км верхнего строения пути, % и более	
1	не менее 100	4 и более	20	не менее 100	15	4
2	не менее 100	6 и более	25	не менее 100	20	5

Примечание:

Одиночный выход рельсов, а также количество дефектных рельсов определяются без учета выхода рельсов по боковому износу в кривых, а на участках бесстыкового пути - без учета выхода рельсов уравнительных пролетов.

По приложениям 2 и 3 определяется нормативный срок службы в пропущенном тоннаже или срок службы в годах.

На пути с железобетонными шпалами подсчитывается суммарный процент подкладок и закладных болтов, на пути с деревянными шпалами – подкладок, костылей и противоугонов, при этом процент негодных костылей и противоугонов учитывается с коэффициентом 0,6.

Сплошная замена рельсовой колеи на новые и старогодные назначается при таком же предельно допустимом количестве приведенного износа и одиночного выхода рельсов, как и при назначении реконструкции и капитального ремонта пути на новых или старогодных материалах. Вид сопутствующих работ, количество элементов скреплений и шпал, требующих замены, определяются по результатам осмотра пути.

Сплошная замена рельсовой колеи назначается вместо капитального ремонта, если приведенные в приложениях 5 и 6 дополнительные критерии дефектных негодных шпал, скреплений и выплесков окажутся меньше табличных на 1/3 и более, или на основании технико-экономического обоснования.

Сплошная замена металлических частей стрелочных переводов совпадает по времени со сплошной заменой рельсов при условии пропуска по стрелочным переводам не менее 2/3 нормативного тоннажа и наличии негодных брусьев в количестве не менее 2/3 от указанных в приложении 5.

Приложение 5
к Правилам технической
эксплуатации, обслуживания и
ремонта железнодорожных
путей

Критерии выбора участков, подлежащих капитальному ремонту пути и ремонту капитального характера на старогодных материалах

Класс пути	Основные критерии			Дополнительные критерии		
	Критический износ рельса, % от нормативного	Одиночный выход рельсов (в сумме за срок службы в среднем на участке ремонта), шт./км1)	Негодные деревянные шпалы, %	Пропущенный тоннаж, срок службы в годах, % от нормативного 2)	Количество негодных и дефектных элементов на 1 км верхнего строения пути, % и более	
Главные пути 3 класса	Не менее 100	6 и более	20	Не менее 100	25	6
Главные пути 4, 5 класса, станционные и специальные пути 3-4 класса	Не менее 100	8 и более	25	Не менее 100	35	8
Остальные станционные, подъездные и прочие пути	Не менее 100					

Примечание:

Капитальный ремонт пути на старогодных материалах предназначен для замены рельсошпальной решетки на более мощную или менее изношенную на путях 3 - 5 классов (стрелочных переводов на путях 4 и 5 классов), смонтированную из старогодных рельсов, новых и старогодных шпал и креплений.

Состав основных работ, входящих в объем капитального ремонта на старогодных материалах, аналогичен составу основных работ, входящих в объем капитального ремонта пути на новых материалах.

Капитальный ремонт пути на старогодных материалах может выполняться как комплексно со снятием и укладкой рельсошпальной решетки укладочным механизированным комплексом, так и раздельным способом с заменой рельсов, креплений, шпал.

Процент негодных креплений определяется согласно примечаний к приложению 4.

Приложение 6
к Правилам технической
эксплуатации, обслуживания и
ремонта железнодорожных
путей

Критерии выбора участков пути 3, 4, 5 классов, на которых будет осуществлена сплошная замена деревянных шпал на железобетонные шпалы

Класс пути	Основные критерии			
	число месяцев неудовлетворительной оценки по показаниям вагона-путеизмерителя		количество негодных деревянных шпал на 1 км, %	количество негодных креплений на 1 км, %
	подряд	за год		
3	3	4	до 50	15-20
4	3	5	до 50	20-30
5	Не лимитируется и назначается по усмотрению директора филиала АО "НК "КТЖ" - дистанции пути, по согласованию с департаментом пути и сооружений			

Примечание:

Основным критерием назначения работ по сплошной замене деревянных шпал на железобетонные является необходимость замены деревянных шпал при наличии негодности более 30 % на участках пути 3, 4 и 5 классов. При этом состояние балластной призмы удовлетворительное, выплески ликвидированы.

На участках пути 1 и 2 класса сплошная замена деревянных шпал на железобетонные шпалы производится при согласовании департамента пути и сооружений.

Приложение 7
к Правилам технической
эксплуатации, обслуживания и
ремонта железнодорожных
путей

Критерии выбора стрелочных переводов, подлежащих реконструкции, капитальному ремонту на новых и старогодных материалах

Класс пути	Основной критерий – достижение нормативного срока службы в зависимости от основания и степени годности металлических частей, млн. т брутто/год				Дополнительные критерии		
	с железобетонными брусьями		с деревянными брусьями		количество негодных деревянных брусьев, более, %	количество негодных скреплений, более, %	количество брусьев с выплесками, более, %
	новые	старогодные	новые	старогодные			
1 – 3	350*/30	-	300/18	-	10	10	4
4	350*/35	200*/35	300/20	150/20	15	20	6
5	-/40	-/40	-/25	-/25	25	30	8

Примечание:

* - нормативный срок службы стрелочного перевода на железобетонных брусьях понижается при отсутствии сварки стыков на 15 %.

Сплошная замена металлических частей стрелочных переводов совпадает по времени со сплошной заменой рельсовой колеи при условии пропуска по стрелочным переводам не менее 2/3 нормативного тоннажа и наличия негодных брусьев в количестве не менее 2/3 от указанных в приложении 8 и преимущественно совмещается с одним из видов промежуточных ремонтов пути.

Приложение 8
к Правилам технической
эксплуатации, обслуживания и
ремонта железнодорожных
путей

Критерии назначения сплошной замены балластной призмы

Класс пути	Основной критерий	Дополнительные критерии				
		наличие пучин высотой, мм (числитель) и протяженностью, % от 1 км (знаменатель) при установленных скоростях, км/ч				ширина обочины, см
		121-200	101-120	61-100	60 и менее	
1, 2 и 3	есть	—	11-25 более 10	26-50 более 15	более 50 более 20	менее 40
4,5	есть	—	—	—	более 50 более 25	менее 35

Примечание:

Потребность в замене балласта имеет место при наличии на пути щебня слабых пород, щебня фракций, не соответствующих ГОСТ, при необходимости замены асбестового или других видов балласта на щебеночный балласт.

Приложение 9
к Правилам технической
эксплуатации, обслуживания и

Критерии назначения среднего ремонта пути

Класс пути	Основные критерии		Дополнительные критерии	
	загрязненность щебня, % по массе	количество шпал с выплесками, %	процент негодных и дефектных элементов на 1 км пути деревянных шпал, %	скреплений, %
1	30 и более	более 3	более 10	более 12
2	30 и более	более 5	более 12	более 15
3	30 и более	более 7	более 15	более 20
4	30 и более	более 10	более 20	более 30
5	Не лимитируется. Средний ремонт назначается по усмотрению директора филиала АО "НК "КТЖ" - дистанции пути по согласованию с департаментом пути и сооружений			

Приложение 10
к Правилам технической
эксплуатации, обслуживания и
ремонта железнодорожных
путей

Критерии выбора участков пути, на которых будет осуществлена сплошная замена промежуточного скрепления

Класс пути		Основной критерий-негодность (дефектность) скреплений, %, более	Дополнительные критерии	
			фактический износ рельсов от нормативного износа, %, не более	ослабление пути по продольному перемещению, наличие смещений контрольных сечений на шпалах свыше 10 мм
1 и 2 класс	Группы А, Б, В	20	80	до 3 шпал подряд
	Группы Г, Д	30	80	до 5 шпал подряд
3		50	80	до 7 шпал подряд
4		60	80	до 10 шпал подряд
5		Не лимитируется	Не лимитируется	Не лимитируется

Примечание:

Основным критерием назначения работ по сплошной замене промежуточного скрепления на железобетонных шпалах является наличие дефектов промежуточного скрепления, количество которых превышает нормативные значения.

К негодным скреплениям относятся изломанные подкладки, деформированные и изломанные закладные и клеммные болты, упругие скобы, изолирующие вкладыши,

болты, шурупы, упругие клеммы и другие элементы, входящие в комплект промежуточного скрепления.

Негодность скреплений на километре определяется выборочно: на двух отрезках пути длиной по 25 м процент негодных скреплений определяется как сумма процентов негодных элементов скреплений.

Приложение 11
к Правилам технической
эксплуатации, обслуживания и
ремонта железнодорожных
путей

Критерии назначения планово-предупредительной выправки пути

Класс пути	Группа пути	Основные критерии		Дополнительные критерии, %		
		количество отступлений II степени, шт./км, более	загрязненность щебня, % по массе	негодные деревянные шпалы	протяженность пути с выплесками	негодные скрепления
1 и 2	Б, В	20	менее 30	6	2	10
	Г, Д	25				
3		30	менее 30	10	4	15
4		40	менее 30	15	5	20
5		По усмотрению директора филиала АО "НК "КТЖ" - дистанции пути				

Примечание:

Количество отступлений от норм содержания пути II степени определяется по показаниям вагона-путеизмерителя, в среднем за 3 месяца, без учета отступлений от норм содержания пути по ширине колеи.

Процент негодных скреплений определяется согласно пункту 3 примечаний к приложению 4.

Приложение 12
к Правилам технической
эксплуатации, обслуживания и
ремонта железнодорожных
путей

Допустимые величины неровностей, в зависимости от установленных скоростей, для назначения шлифования рельсов*

Характеристика неровностей	Глубина неровностей, mm			
	При $v = 60$ км/ч и менее	При $v = 61-100$ км/ч	При $v = 101-140$ км/ч	При $v \geq 141$ км/ч
Короткие, мм	0,08/0,02	0,06/0	0,05/0	0,03/0
Средние и длинные, измеренные: на базе 1,5 м на базе 1,0 м	0,8/0,3 0,6/0,2	0,07/0,2 0,5/0,15	0,6/0,15 0,4/0,10	0,4/0,10 0,3/0,08

*При наличии средств измерения.

Приложение 13
к Правилам технической
эксплуатации, обслуживания и
ремонта железнодорожных
путей

Периодичность проведения шлифования в зависимости от скоростей движения поездов

Показатель	При $v = 60$ км/ч и менее	При $v = 61-100$ км/ч	При $v = 101-140$ км/ ч	При $v_{\max} \geq 141$ км/ч
Периодичность шлифования при наработке тоннажа, млн. т брутто	75	60	50	35

Приложение 14
к Правилам технической
эксплуатации, обслуживания и
ремонта железнодорожных
путей

Периодичность проведения шлифования в зависимости от радиуса кривой

Радиус кривой R, м	$600 \geq R > 500$	$500 \geq R > 350$	$R \leq 350$
Периодичность шлифования, млн. т брутто	30 – 35	20 – 25	15 - 20

Примечания к таблицам 12, 13 и 14:

При шлифовании новых рельсов производится удаление обезуглероженного слоя и заводских геометрических неровностей до уровня, обеспечивающего максимальные разрешенные скорости на данном участке. При этом первоначальное шлифование новых рельсов выполняется в наиболее короткий срок после укладки, а последующая шлифовка проводится после пропуска 10 - 15 млн. т брутто. При шлифовании рельсов с наработкой тоннажа осуществляются формирование очертания головки рельса согласно заданному ремонтному профилю, ликвидация волнообразного износа и продольных неровностей либо их уменьшение до нормы, установленной для данного участка пути в соответствии с таблицей 15.

Критерии, которые достигаются в результате шлифовки:

для новых рельсов - удаление обезуглероженного слоя и ликвидация заводских дефектов поверхности катания;

для рельсов с наработкой тоннажа - ликвидация или доведение до регламентируемых размеров неровностей на поверхности катания и восстановление (или создание) требуемого профиля.

В случае, если при шлифовании с указанной периодичностью значения неровностей рельса на участке превышают значения, указанные в таблице 15, назначается дополнительная шлифовка.

Приоритетность шлифования какой-либо группы рельсов может повышаться в случае, когда неустранение (устранение) неровностей приводит к снижению (повышению) скоростей, определяющих классность пути.

Шлифовка рельсов и стрелочных переводов может входить во все виды ремонта и планово-предупредительную выправку пути.

Периодичность шлифования рельсов и стрелочных переводов в процессе эксплуатации может быть откорректирована с учетом сроков выполнения ремонта и планово-предупредительной выправки пути. При этом параметры шлифования рельсов (требуемый съем металла, вид ремонтного профиля) устанавливаются на основе результатов периодической проверки состояния головки рельсов, проведенной для выявления наличия и величины неровностей на верхней и боковой ее поверхности, фактического очертания поперечного профиля, а также анализа причин отказов рельсов (преобладания дефектов контактно-усталостного характера).

Периодичность шлифования для различных скоростных режимов движения поездов соответствует техническим условиям шлифовки рельсов.