

## ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ОСЖД)

I издание

Разработано экспертами Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу 24 – 26 июня 2014 г., Комитет ОСЖД  
(Республика Польша, г. Варшава)

Утверждено совещанием Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу 21 – 24 октября 2014 г., Комитет ОСЖД  
(Республика Польша, г. Варшава)

Дата вступления в силу: 24 октября 2014 г.

**Р**  
**734/2**

### **ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОТРЕБНОСТИ В РАБОТАХ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ПУТИ НА ОСНОВЕ РЕЗУЛЬТАТОВ ДИАГНОСТИКИ**

## **Введение**

Данная памятка по определению потребности в работах по техническому обслуживанию пути на основе результатов диагностики разработана на основе памятки (О+Р 782/5) «Комплексная оценка состояния пути и ее использование при определении потребности в ремонтных работах» (совещание экспертов Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу по подтеме № 2.3 «Технические нормативы и диагностика железнодорожного пути для скоростного/высокоскоростного движения», 29 июня - 2 июля 2010 г., Республика Болгария, г. Варна).

Комплексная оценка состояния пути позволяет получать информацию, необходимую для определения потребности работ по следующим вопросам:

- технико-экономической оценки состояния пути и разработки мероприятий по его техническому обслуживанию, прогнозированию изменения состояния и оперативному определению потребности в ремонтах;

- оценки качества работы предприятий путевого хозяйства по техническому обслуживанию пути на всех уровнях управления.

## **1. Используемые термины и определения**

В документе используются следующие термины и определения:

Текущее содержание пути – комплекс работ по надзору за состоянием пути, предупреждению появления расстройств пути и оперативному устранению возникающих расстройств пути, не требующих проведения работ капитального характера.

Техническое обслуживание пути – комплекс работ, выполняемый в период между капитальными ремонтами (модернизацией) железнодорожного пути и включающей в себя работы по текущему содержанию пути и проведению промежуточных ремонтов в объеме и порядке, предусмотренным Положением о системе ведения путевого хозяйства.

Мониторинг состояния пути – систематизированная информация, получаемая с помощью диагностических средств и натурных осмотров пути и характеризующая

изменения состояния пути в зависимости от пропущенного тоннажа, прошедшего времени и выполненных на пути работ.

Потребность в ремонтных работах – результаты сопоставления информации о фактическом состоянии пути и критериев назначения путевых работ.

Планирование работ – определение сроков и последовательности выполнения путевых работ на основе информации о потребности в работах, а также имеющихся материалах о финансовых ресурсах, наличие техники и рабочей силы, возможностей, закладываемых в график движения поездов.

## **2. Требования по состоянию пути, необходимые для решения задач текущего обслуживания**

Планирование работ должно осуществляться на основе выполнения следующих требований по состоянию пути, необходимых для решения задач текущего обслуживания пути:

- «улучшение» - обеспечение устойчивой тенденции снижения количества отступлений по проходам путеизмерительных вагонов и улучшение показателей состояния элементов верхнего строения пути по результатам комплексной оценки состояния пути (далее - КОСП), когда результативность работ по текущему содержанию пути и промежуточным ремонтам должна превышать темп появления новых расстройств;

- «поддержание на существующем уровне» - сохранение темпа появления отступлений по геометрии рельсовой колеи и выхода из строя элементов верхнего строения пути по КОСП на существующем уровне за счет профилактических работ по техническому обслуживанию пути;

- «обеспечение требований минимальной достаточности» - обеспечение своевременного устранения отступлений и расстройств, угрожающих безопасности движения поездов при планировании устранения основной массы расстройств в ходе очередных «тяжелых» видов ремонтов – усиленных средних или капитальных на старогодних материалах.

На основании результатов комплексной оценки состояния пути за последние три года выявляются:

- километры (участки), имеющие неустраненную неудовлетворительную оценку по состоянию элементов верхнего строения пути.

В этом случае должен быть запланирован первоочередной ремонт, обеспечивающий устранение неудовлетворительной оценки:

- километры (участки), имеющие удовлетворительную оценку по состоянию элементов верхнего строения пути, численные показатели которой имеют явную тенденцию к росту с выходом в ближайшей перспективе на неудовлетворительную оценку.

В этом случае должен быть запланирован необходимый ремонт, в сроки, недопускающие появления неудовлетворительной оценки:

- километры (участки), имеющие удовлетворительную оценку по состоянию элементов верхнего строения пути без тенденции к росту.

### **3. Порядок определения потребности в ремонтных работах**

Порядок определения потребности в ремонтных работах состоит из следующих этапов:

- при задаче «улучшение» должен быть запланирован необходимый ремонт в сроки, соответствующие задаче «улучшение».

- при задачах «поддержание на существующем уровне» и «обеспечение требований минимальной достаточности» комплекс профилактических работ должен выполняться в рамках текущего содержания пути.

При задаче перевода километра (участка) из хорошего в отличное состояние или сохранение хорошей оценки планирование работ осуществляется аналогичным образом.

- на километре (участке), имеющем разово или повторяющуюся неудовлетворительную оценку по показаниям диагностических средств должны быть запланированы следующие виды работ:

- при неудовлетворительной оценке, вызванной появлением отдельной неисправности, требующей ограничения скорости – устранение средствами малой механизации или выправочной машиной.

- при неудовлетворительной оценке, вызванной появлением набора неисправностей, требующей ограничения скорости или проведения неотложных работ – проведение планово-предупредительных, комплексно-оздоровительных работ или среднего ремонта в зависимости от состояния балластного слоя.

- при удовлетворительной оценке по параметрам геометрии рельсовой колеи (кроме ширины колеи), вызванной количеством отступлений, требующих проведение плановых работ, превышающей норматив, назначение планово-предупредительных, комплексно-оздоровительных работ или среднего ремонта в зависимости от состояния балластного слоя и поставленной задачи.

- при наличии неудовлетворительной или удовлетворительной оценки по сужению колеи – должна быть запланирована полная или частичная замена односторонне изношенных прокладок в зависимости от поставленной задачи.

- при наличии неудовлетворительной или удовлетворительной оценки по уширению колеи вид необходимых работ (замена рельсов со сверхнормативным боковым износом, замена изношенных прокладок и др.) определяется конструкцией пути и его состоянием.

Исходя из вышеизложенного, определение потребности в работах по техническому обслуживанию пути на основе результатов диагностики инфраструктуры должно базироваться на трех составляющих:

- информации о комплексной оценке состояния пути и ее динамики за последние годы;

- определении состава решаемых задач;

- обеспечении соблюдения нормативных требований к состоянию пути с использованием укрупненных критериев определения потребности в работах.