

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.