

2.5. Учитывая все поправочные коэффициенты, расчетное значение плановой балловой оценки участка пути B_n определяется по формуле:

$$B_n = B_o \cdot K_{\text{прив}} \quad (2.5)$$

где:

B_o - средняя балловая оценка за 3 года данной ДИ;

$K_{\text{прив}}$ - коэффициент приведения, учитывающий эксплуатационные (скорость движения, осевая нагрузка, вес поездов, тип локомотивов, грузовое и пассажирское движение на участке, пропущенный тоннаж), конструкционные (план, профиль, тип верхнего строения пути, и т.д.) особенности участка, а также укомплектованность штата монтеров пути, наличие в дистанции путевых машин и степень их использования на текущем содержании пути.

При расчёте балловой оценки дистанции, состоящей из нескольких участков с различными характеристиками, дополнительно вводится коэффициент $K_{\text{прив}}$, который определяется в зависимости от средне-взвешенной длины участков, на которых были рассчитаны различные K_y .

$$K_{\text{прив}} = \frac{\sum K_{y.i} \cdot L_{\text{уч}.i}}{L_o} \quad (2.6),$$

где

$K_{y.i}$ – коэффициенты приведения отдельных участков пути;

$L_{\text{уч}.i}$ – физическая длина участка, км; за минимальный участок пути принимается расстояние между двумя пунктами по одному пути с одинаковой конструкцией пути, грузонапряженностью и с одинаковыми установленными скоростями движения грузовых и пассажирских поездов;

L_d – длина участков пути всей дистанции.

3. Примеры расчета

Примеры даны для четырех дистанций _____ дирекции инфраструктуры с различными условиями эксплуатации. Базовая балловая оценка по дирекции (средняя за 3 года) равна 23 баллам. Среднесетевая – 25 баллам, т.е. состояние пути в данной дирекции немного лучше среднего по сети.

А) Дистанция № 1. Фактическая средняя балловая оценка за предыдущие 3 года – 9.5, плановая на текущий год - 10. Средняя грузо-напряженность – 28 млн. ткм бр./км в год, увеличение максимальных скоростей движения и осевых нагрузок не предусмотрено.

Состояние пути в данной дистанции стабильно и существенно лучше среднего по дирекции. На будущий год плановое задание остается прежним - 10 баллов.

Б) Дистанция № 2. Фактическая средняя балловая оценка за предыдущие 3 года – 26.5, плановая на текущий год – 25. Главные пути дистанции находятся на 3-х разных направлениях и имеют характеристики:

Таблица 2.11

№ участка	Длина, км	Поправочные коэффициенты											
		Тон- наж	Грузонап- ряжённость	Скорости и тип подвижного состава		Про- филь	План	ВСП				Мон тёры	К _y
		K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	K9	K10	K11	
1	50	1.1	2	1.29	0.9	1.0	1.05	0.9	1.0	1.2	1.0	1.2	1.15
2	30	1.2	1.5	1.29	0.77	1.2	1.1	0.94	1.0	1.24	1.0	1.1	1.12
3	40	1.2	1.2	1.34	0.77	1.0	1.15	0.86	1.0	1.2	1.0	1.1	1.07
4	10	1.4	2.5	1.51	0.69	1.7	1.3	1.16	1.2	0.93	1.1	1.0	1.32
5	90	1.1	2.3	1.23	1.0	1.0	1.0	0.9	1.0	1.24	1.0	0.9	1.15
6	20	1.3	1.8	1.29	0.9	1.5	1.2	0.9	1.2	1.2	1.3	1.1	1.24
7	50	1.5	0.8	1.65	0.69	1.0	1.1	1.08	1.0	1.1	1.0	0.8	1.07
8	60	1.1	0.4	0.78	1.1	1.0	1.0	0.9	1.0	1.39	1.1	0.9	0.97
Итого по дистанции: длина 350 км													

На дистанции имеются участки с различными условиями эксплуатации и, соответственно, разными K_y , рассчитывается коэффициент $K_{прив}$:

$$K_{прив} = \frac{\sum K_{y,i} \cdot L_{уч,i}}{L_0} = \frac{50 \cdot 1,5 + 30 \cdot 1,12 + \dots + 60 \cdot 0,97}{350} = 1,11 \quad (2.7),$$

Плановая балловая оценка дистанции равна:

$$B_n = B_o \cdot K_{прив} = 23 \cdot 1,11 = 25,5 \quad (2.8)$$

В) Дистанция № 3. Фактическая средняя балловая оценка за предыдущие 3 года - 28, плановая на текущий год - 26. На будущий год запланированы ремонтные работы на участках с наиболее сложными эксплуатационными условиями, то есть на участках №2, №4 и №6:

на участках № 4 и № 6 запланирован капитальный ремонт;

на участке № 2 запланирован планово-предупредительный ремонт.

Главные пути дистанции имеют характеристики:

Таблица 2.12

№ участка	Длина	Поправочные коэффициенты												
		Тон- наж	Грузонапря- жённость	Скорости и тип подвижного состава		Про- филь	План	ВСП				Мон тёры	К _y	Б _{рем}
		K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	K9	K10	K11		
1	50	1.1	2	1.29	0.9	1.0	1.05	0.9	1.0	1.2	1.0	1.2	1.15	—
2	30	1.2	1.5	1.29	0.77	1.2	1.1	0.94	1.0	1.24	1.0	1.1	—	15
3	40	1.2	1.2	1.34	0.77	1.0	1.15	0.86	1.0	1.2	1.0	1.1	1.07	—
4	10	1.4	2.5	1.51	0.69	1.7	1.3	1.16	1.2	0.93	1.1	1.0	—	8
5	90	1.1	2.3	1.23	1.0	1.0	1.0	0.9	1.0	1.24	1.0	0.9	1.15	—
6	20	1.3	1.8	1.29	0.9	1.5	1.2	0.9	1.2	1.2	1.3	1.1	—	8
7	50	1.5	0.8	1.65	0.69	1.0	1.1	1.08	1.0	1.1	1.0	0.8	1.07	—
8	60	1.1	0.4	0.78	1.1	1.0	1.0	0.9	1.0	1.39	1.1	0.9	0.97	—
Итого по дистанции: длина 350 км														

На дистанции имеются участки с различными условиями эксплуатации и, соответственно, разными K_y , рассчитывается коэффициент $K_{прив}$:

$$K_{прив} = \frac{\sum K_{y.i} \cdot L_{уч.i}}{L_0} = \frac{50 \cdot 1,5 + 40 \cdot 1,07 + \dots + 60 \cdot 0,97}{350} = 0,9 \quad (2.9),$$

На дистанции планируется проведение ремонтов, поэтому формула 2.5 для расчёта задания по балловой оценке на следующий год надо разделяется на две составляющие: для участков без ремонта и с ремонтом:

балловая оценка неремонтируемых участков

$$B_{нпр} = \frac{B_o \cdot K_{прив} \cdot (L_0 - 0,5L_{рем})}{L_0} \quad (2.10)$$

балловая оценка ремонтируемых участков

$$B_{np} = \frac{\sum_{i=1}^n B_{рем} \cdot 0,5L_{реми}}{L_{\partial}} \quad (2.11)$$

Плановая балловая оценка равна сумме балловых оценок неремонтируемых и ремонтируемых участков:

$$B_{нпр} = \frac{B_o \cdot K_{прив} \cdot (L_{\partial} - 0,5L_{рем})}{L_{\partial}} = \frac{23 \cdot 0,9}{1,2} = 17,25 \quad (2.12)$$

$$B_{np} = \frac{\sum_{i=1}^n B_{рем} \cdot 0,5L_{реми}}{L_{\partial}} = \frac{8 + 8 + 15}{11,7} = 2,65 \quad (2.13)$$

$$B_n = B_{нпр} + B_{np} = 17,25 + 2,65 = 19,9 \quad (2.14)$$

Проведение запланированных ремонтных работ должно улучшить балловую оценку дистанции, превзойдя средний уровень.

Г) Дистанция № 4. Фактическая средняя балловая оценка за предыдущие 3 года - 15,5, плановая на текущий год - 16. Средняя грузонапряженность - 45 млн. т км бр./км в год, предусмотрено увеличение осевых нагрузок.

Состояние пути в данной дистанции стабильно. Поскольку на будущий год предусмотрено увеличение осевых нагрузок за счёт начала движения вагонов с нагрузкой 27 т.с., это приведёт к увеличению коэффициента K_3 , учитывающего влияние на состояние пути воздействия грузовых вагонов и локомотивов, на 15 %.

На будущий год в плановом задании необходимо учесть поправку на пропущенный тоннаж и увеличение осевой нагрузки, то есть плановую балловую оценку следует увеличить до 18 баллов.

Приложение № 4

к Временной инструкции по оценке
состояния рельсовой колеи
путеизмерительными средствами и
мерам по обеспечению безопасности
движения поездов

П О Р Я Д О К
устранения выявляемых путеизмерителями
отступлений и неисправностей в содержании пути

1. Порядок предназначен для применения в подразделениях Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД», регламентирует меры по обеспечению безопасности движения поездов, организации контрольных и рабочих, полигонных проверок состояния пути путеизмерителями, действий работников дистанции пути и путеизмерителя по выявлению, учету, устранению и контролю за отступлениями от нормативных параметров пути.

2. Отступления по перекосам, просадкам, уровню и рихтовке II степени считаются отступлениями, близкими* к отступлениям III степени, если их амплитуда на 10% меньше границы III степени.

* Учет таких отступлений не распространяется на участки пути с установленной скоростью более 140 км/ч.

Для грузовых поездов, имеющих в своем составе порожние вагоны, перекосы на длине до 10 м величиной 12 мм и более на участках со скоростями движения для грузовых поездов 80 км/ч и для пассажирских 120 км/ч являются отступлениями II степени, близкими к III.

Отступления II степени, близкие к III (кроме отступлений на мостах и подходах к ним), устраняются в 7 суточный срок с момента их выявления.

Работы по устранению отступлений III степени и отступлений II степени, близких к III, на мостах и подходах к ним, а также в местах разжижения балласта (выплесках), относятся к первоочередным и выполняются в срок не более 3 суток после их выявления. При выявлении отступлений идентичных по степени к устранению планируются, в первую очередь, отступления, имеющие наибольшую балловую оценку.

3. К отступлениям III степени относятся отступления, которые при не устранении их после обнаружения за период до очередной проверки пути диагностическим средством могут достичь величин, значительно ухудшающих плавность движения поездов и повышающих интенсивность накопления остаточных деформаций пути.

Работы по устранению отступлений III степени относятся к первоочередным и должны выполняться в срок не более 3 суток после их выявления.

При превышении конструктивной величины зазоров в стыках их регулировка или разгонка должна выполняться в первоочередном порядке (в течение 3 дней).

4. К неисправностям IV степени относятся отступления, 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. Поэтому, при наличии хотя бы одной такой неисправности скорость движения ограничивается или движение поездов закрывается (в зависимости от фактической величины отступления). При этом километр оценивается «неудовлетворительно», и работы по устранению отступлений в содержании пути IV степени должны быть выполнены без промедления в суточный срок.

Неисправности по стыковым зазорам величиной более 30 мм должны быть устранены без промедления в суточный срок.

5. Общий порядок организации проверки пути путеизмерительными вагонами.

5.1. Первый заместитель начальника железной дороги, на основании приказа о периодичности проверки, телеграфным указанием ежемесячно назначает проверку состояния пути путеизмерительными средствами согласно графику, разработанному РЦДМ и согласованного службой пути.

5.2. Начальник дирекции инфраструктуры ежегодно издает приказ о периодичности проверки главных и приемоотправочных путей, согласованный с начальником службы пути и РЦДМ.

5.3. Начальник службы пути:

ежемесячно согласовывает графики проверки состояния пути путеизмерительными средствами, разработанные РЦДМ;

принимает к учету оценку состояния пути по данным путеизмерительного вагона, производившего контрольную проверку согласно графику, утвержденному первым заместителем начальника железной дороги;

в исключительных случаях (при невозможности проверки в утвержденный срок, из-за поломки путеизмерительного вагона, при закрытии перегона для ремонтных работ и т.д.) согласовывает пересмотренный Центром диагностики график с учетом соблюдения периодичности.

Проверка дирекции инфраструктуры сетевыми путеобследовательскими станциями всегда считается контрольной по всем проверенным участкам.

5.4. Начальник РЦДМ:

ежемесячно разрабатывает графики работы путеизмерительных вагонов, согласовывает их у начальника службы пути, подготавливает телеграфные указания первого заместителя начальника железной дороги на проведение

проверки состояния пути и совместно с Центром управления содержанием инфраструктуры осуществляет контроль их исполнения;

организует своевременную проверку состояния пути путеизмерительными вагонами в соответствии с утверждённой периодичностью;

в исключительных случаях (при невозможности проверки в утвержденный срок, из-за поломки путеизмерительного вагона, при закрытии перегона для ремонтных работ и т.д.) пересматривает график работы путеизмерительных вагонов, согласовывает его с начальником службы пути, утверждает у первого заместителя начальника железной дороги;

по итогам проверки осуществляет анализ состояния пути, качества устранения неисправностей в содержании пути по дистанциям пути, составляет перечни конкретных перегонов, где выявлено ухудшение состояния пути.

5.5. Начальник дистанции пути (инфраструктуры) перед проверкой состояния пути должен предоставить руководителю смены путеизмерительного вагона в полном объеме следующую техническую документацию:

перечень действующих ограничений скорости движения поездов с причинами, сроками действия и планируемой датой отмены;

перечень километров, на которых действуют предупреждения по обкатке нестабилизированного пути с указанием типа выправочных машин, толщины чистого балластного слоя;

акты проверки качества устранения отступлений III, IV степени, неудовлетворительных километров, отступлений, повлекших за собой выдачу предупреждений об ограничении скорости движения поездов по результатам прохода путеизмерителя, и отрывные талоны бланков уведомлений, заданиями на устранение неисправностей, оригиналы графических диаграмм каждого километра двух последних проверок путеизмерителей с отметками об устранении выявленных неисправностей;

оригиналы распечаток графических диаграмм последних проверок приемоотправочных путей с ведомостями проверки пути формы ПУ-32 по ним;

ведомость бокового износа рельсов по данным последней проверки диагностического средства (допускается в электронном виде);

журнал оперативных приказов по учету и контролю устранения неисправностей III, IV степени, отступлений, повлекших выдачу ограничения скорости движения поездов по главным путям (далее – журнал оперативных приказов);

журнал оперативных приказов по учету и контролю устранения неисправностей III, IV степени, отступлений, повлекших выдачу ограничения скорости движения поездов, неисправностей II близкой к III степени по станционным путям;

журнал повторяемости II степени близкой к III, III, IV степени, а так же отступлений повлекших за собой выдачу ограничений скорости (далее – журнал повторяемости);

перечень контрольных участков с актами промеров (промер путеизмерительной тележкой с расчётом средних значений по уровню и шаблону), допускается в электронном виде;

съёмный магнитный носитель информации со свободным объемом памяти не менее 500 Гб для записи файлов видеоконтроля.

6. При проведении контрольной проверки должен быть обеспечен следующий порядок сопровождения путеизмерительных вагонов:

начальник дистанции пути или лицо, исполняющее его обязанности, на всем протяжении дистанции;

начальник участка дистанции пути или лицо, исполняющее его обязанности, на всем протяжении эксплуатационного участка;

инженер технического отдела дистанции пути на всем протяжении дистанции.

Порядок сопровождения путеизмерителей по участкам дистанций инфраструктуры при контрольной проверке определяется начальником дирекции инфраструктуры.

При выявлении в ходе проверки неисправностей пути, повлекших выдачу ограничения скорости движения поездов, отступлений III степени, а также отступлений II степени, близких по величине к III, на мостах и подходах к ним инженер технического отдела, сопровождающий путеизмерительный вагон, формирует оперативный приказ на устранение выявленных отступлений.

7. При проведении рабочей или дополнительной проверки должен быть обеспечен следующий порядок сопровождения путеизмерителя:

заместитель начальника или главный инженер дистанции пути или лицо, исполняющее его обязанности, на всем протяжении дистанции;

начальник участка дистанции пути или лицо, исполняющее его обязанности, на всем протяжении эксплуатационного участка.

Порядок сопровождения путеизмерителей по участкам дистанций инфраструктуры при рабочей или дополнительной проверке определяется начальником дирекции инфраструктуры.

Начальник дистанции принимает меры к обеспечению свободы приемоотправочных путей, согласно графику работы диагностических средств. Перед началом проверки предоставляет в путеизмеритель план по проверке путей в пределах станций.

8. Порядок проведения проверки при использовании полигонной технологии

При организации проверки состояния пути с применением полигонных технологий, график движения мобильного путеизмерительного средства утверждается руководством Центральной дирекции инфраструктуры.

При проведении проверки с использованием полигонной технологии должен быть обеспечен порядок сопровождения в соответствии с типом проводимой проверки (рабочая или контрольная). При проведении проверок пути с применением полигонной технологии сопровождение путеизмерительного вагона начальниками участков дистанций пути не является обязательным.

Порядок действий сопровождающих работников от дистанций пути и экипажа путеизмерительного вагона, оформление необходимых документов производится в соответствии с порядком, определенным для конкретного вида проверки (рабочая или контрольная) за исключением подписания оперативного приказа начальником участка, дорожным мастером и бланка уведомления о выявленной неисправности, требующей ограничения скорости движения поездов.

Данные документы передаются руководителем дистанции пути для подписи начальнику участка, дорожному мастеру по завершению проверки дистанции пути. Информация о неисправности с ограничением скорости движения поездов передается во время поездки сопровождающим руководителем от дистанции пути по телефону (РОРС) диспетчеру дистанции пути для организации устранения.

Руководитель смены путеизмерительного вагона по окончании проверки состояния пути с применением полигонной технологии, в установленный срок передает всю необходимую информацию сопровождающим работникам дистанций пути, а также в РЦДМ, службы пути и дирекции инфраструктуры по всем дирекциям инфраструктуры на маршруте следования.

9. Порядок проведения проверки при использовании сетевой (межрегиональной) технологии.

При организации проверки состояния пути с применением сетевых технологий график движения мобильного путеизмерительного средства утверждается руководством Центральной дирекции инфраструктуры.

При проведении проверки с использованием сетевой технологии сопровождение работниками проверяемой Дирекции инфраструктуры не требуется.

При проведении проверки в составе пассажирских поездов с использованием сетевой технологии сопровождение вагона работниками Дирекции инфраструктуры не является обязательным.

Всю информацию по результатам проведенной проверки путеизмерители передают в РЦДМ по электронным средствам связи.

При одновременной проверке в дистанции нескольких направлений разными путеизмерителями распределение руководителей дистанции для сопровождения определяет начальник дистанции.

10. Порядок действия работников дистанции и путеизмерителя по, учету, устранению и контролю за устранением выявленных отступлений и неисправностей

10.1. При превышении любым из контролируемых путеизмерителем параметров величины, предельной для данного диапазона скоростей, скорость движения поездов должна быть ограничена. Допустимая скорость движения определяется из условия не превышения величины выявленного отступления предельно допустимого значения (не более величины III степени) для вновь устанавливаемой скорости. Ограничение скорости устанавливается на пикете, где выявлена неисправность.

10.2. Ограничение скорости движения поездов по фактическому состоянию пути вводится до приведения пути в технически исправное состояние.

10.3. При обнаружении на пути неисправностей, требующих ограничения скорости или закрытия движения поездов, начальник путеизмерительного вагона обязан передать по радиосвязи дежурному по ближайшей станции (или поезвному диспетчеру) заявку на ограничение скорости или закрытие движения поездов и произвести соответствующую запись в журнале учета выдачи уведомлений об ограничении скорости поездов, установленной ЦДМ формы.

10.4. Руководитель дистанции принимает незамедлительные меры по ограждению опасного места и организации устранения выявленных неисправностей. Руководителю дистанции, при необходимости, выдается дубликат распечатки контролируемых параметров рельсовой колеи данного километра.

11. Сроки устранения отступлений от норм содержания рельсовой колеи

Отступления II степени, близкие к III (кроме отступлений на мостах и подходах к ним, а также в местах разжижения балласта) устраняются в 7 суточный срок с момента их выявления. В кривых радиусом более 350 м работы по устранению отступлений по уширению рельсовой колеи 1543 – 1544 мм для всех дистанций должны выполняться в срок не более 3 суток после их выявления, а 1545 – 1547 мм – незамедлительно.

Работы по устранению отступлений III степени и отступлений II степени, близких к III, на мостах и подходах к ним, а также в местах разжижения балласта (выплесках), относятся к первоочередным и выполняются в срок не более 3 суток после их выявления.

При наличии хотя бы одной неисправности, потребовавшей ограничения скорости (кроме ограничения скорости по параметрам устройства кривых и износу рельсов), работы по устранению должны быть выполнены в суточный срок.

При выявлении ограничения скорости по параметрам устройства кривых, начальником службы пути в суточный срок должно быть принято решение о сроках и способе приведения кривой к расчетным параметрам. При выявлении ограничения скорости по несоответствию положения кривых проекту начальником Дирекции инфраструктуры в 7 суточный срок должно быть принято решение о постановке кривой в проектное положение либо о внесении изменений в проектную документацию. Во всех случаях, ограничение скорости может быть отменено только после проведения всего комплекса запланированных мероприятий.

12. Порядок контроля качества устранения отступлений от норм содержания рельсовой колени

12.1. Ответственность за качество устранения отступлений возлагается:

при выявлении неисправностей с ограничением скорости или «неудовлетворительной» оценке километра при контрольной проверке – на начальника дистанции;

при выявлении неисправностей с ограничением скорости или «неудовлетворительной» оценке километра при рабочей проверке – на заместителя начальника дистанции по текущему содержанию;

при наличии неисправности III степени (или неисправности II степени близкой к III на мостах и подходах к ним) при контрольной проверке – на заместителя начальника дистанции по текущему содержанию;

при наличии неисправности III степени (или неисправности II степени близкой к III на мостах и подходах к ним) при рабочей проверке – на начальника эксплуатационного участка;

при наличии неисправности II степени близкой к III вне зоны моста – на начальника эксплуатационного участка.

12.2. Ответственность за качество устранения повторившихся отступлений.

Организация работ и контроль качества устранения отступлений III степени (а на мостах и подходах к ним II степени, близкой по величине к III), повторившихся при контрольной проверке, осуществляет:

два раза подряд – заместитель начальника дистанции по текущему содержанию;

три раза подряд – начальник дистанции;

четыре раза подряд – заместитель начальника дирекции инфраструктуры по региону;

более четырех раз – начальник службы пути.

Организацию работ и контроль качества устранения отступлений IV степени и отступлений с ограничений скорости, а также неудовлетворительных километров, повторившихся при контрольной проверке, осуществляет:

два раза подряд – заместитель начальника дирекции инфраструктуры по региону;

три раза подряд – начальник службы пути;

более трех раз подряд – начальник дирекции инфраструктуры.

12.3. Перед проведением работ по устранению повторившихся отступлений и неудовлетворительных километров проводится анализ причин повторяемости неисправностей или причин, повлекших неудовлетворительную оценку километров.

В ходе анализа:

определяются недостатки в техническом состоянии пути;

разрабатываются меры по предупреждению появления неисправностей;

определяются затраты труда на выполнение комплекса мероприятий;

определяется потребность в материалах и механизмах;

оформляется протокол разбора.

После выполнения полного комплекса работ осуществляется комиссионная приемка отремонтированного километра под председательством ответственного за устранение руководителя с оформлением акта.

12.4. Порядок передачи данных о результатах проверки.

Руководитель смены путеизмерителя по окончании проверки (в эти же сутки) выдает руководителю дистанции под роспись оригиналы графических диаграмм проверенных километров, ведомость проверки пути формы ПУ-32, записывает результаты промера (БОР) на электронные носители информации (FLASH). Информация о результатах контроля состояния пути обрабатывается на борту путеизмерителя и в течение 6 часов с момента окончания суточной проверки размещается на сервере РЦДМ, передается в Единую Корпоративную Автоматизированную Систему Управления инфраструктурой (ЕК АСУИ).

Руководитель смены путеизмерителя по окончании проверки состояния пути с применением полигонной технологии в установленный срок передает всю необходимую информацию сопровождающим работникам дистанций пути, а также в РЦДМ, службы пути и дирекции инфраструктуры по всем дирекциям инфраструктуры на маршруте следования.

При проверках пути с применением сетевых технологий данные о результатах проверки должны ежедневно выкладываться на сервер РЦДМ проверяемой дирекции инфраструктуры, передаваться в ЦДМ по электронным средствам связи и загружаться в ЕК АСУИ. Ответственность за передачу результатов проверки в дистанции в электронном виде возлагается на РЦДМ проверяемых дирекций инфраструктуры.

12.5. В ходе проверки пути руководитель смены путеизмерителя совместно с руководителем дистанции следят за записью параметров рельсовой колеи, сверяя их с предыдущими измерениями путем сравнения графических диаграмм текущего и двух предыдущих проходов, анализируя изменения параметров, проводят экспресс-анализ полученной информации в режиме реального времени.

При выявлении значительного несоответствия (за пределами допусков) текущих показаний системы измерений путеизмерителя с предыдущими показаниями для установления причины отклонения руководитель смены путеизмерителя анализирует результаты проездов по контрольным участкам (не менее трех проездов) и при необходимости после обязательного согласования с ДНЦ производит остановку вагона, осматривает измерительное оборудование и производит натурные замеры параметров состояния пути. После сравнения их с записью путеизмерителя принимает решение о продолжении дальнейшей проверки или проведении юстировки измерительного оборудования путеизмерителя.

При обнаружении при контрольной проверке отступлений в содержании рельсовой колеи, требующих ограничения скорости движения поездов, руководитель дистанции дает указания инженеру технического отдела дистанции на формирование оперативного приказа в журнале оперативных приказов. В оперативном приказе указывается координата, вид отступления, его размеры и выданное ограничение скорости.

Кроме того, при любом виде проверки инженером технического отдела формируется бланк уведомления на устранение выявленных отступлений и выдается начальнику участка отрывной талон для организации работы по устранению. Журнал оперативных приказов ведётся в бумажной форме, после реализации журнала оперативных приказов в электронном виде в системе ЕК АСУИ ведение журнала в бумажном виде не требуется.

12.6. Бланк уведомления о выявленной неисправности, требующей ограничения скорости движения поездов, состоит из двух частей (уведомления и отрывного талона), является документом строгой отчетности и выдается пронумерованным. На каждую обнаруженную неисправность, требующую ограничения скорости, инженер технического отдела дистанции заполняет обе части бланка уведомления для принятия мер по устранению. Отрывной талон

вручается под роспись с обязательным указанием Ф.И.О. начальника участка, ответственного за устранение, задания на устранение, даты и времени вручения.

После устранения неисправности ответственный за устранение делает отметку в отрывном талоне о выполнении работ, отрывной талон предоставляется инженеру технического отдела дистанции.

Контроль устранения неисправностей производится инженером технического отдела дистанции путем сопоставления данных, указанных в бланке уведомления и отрывном талоне.

12.7. После автоматической расшифровки результатов проверки руководитель смены путеизмерителя телеграммой сообщает о выявленных неисправностях IV степени и сочетаний отступлений II, III степени, потребовавших ограничения скорости движения поездов:

начальнику дистанции пути;

заместителю начальника дирекции инфраструктуры – начальнику отдела инфраструктуры;

начальнику службы пути;

начальнику РЦДМ;

начальнику Центра управления содержанием инфраструктуры;

заместителю начальника железной дороги – главному ревизору по безопасности движения и начальнику Департамента безопасности движения (для путеизмерителей, находящихся в оперативном подчинении ЦРБ)

Руководитель дистанции направляет телеграмму в вышеуказанные адреса об устранении выявленных неисправностей с указанием руководителя и наименования выполненных работ, состава бригад, номера и времени действия предупреждения.

12.8. Задание на устранение неисправностей и сочетаний отступлений, потребовавших ограничения скорости движения поездов, оформляется отметкой начальника дистанции или лицом, его замещающим, на графической диаграмме, оперативным приказом на устранение неисправностей.

Руководитель дистанции в оперативном приказе об устранении выявленных отступлений, требующих ограничения скорости, определяет срок устранения каждого отступления и ответственного за устранение.

12.9. В суточный срок должен быть обеспечен выезд руководителя дистанции в соответствии с оперативным приказом по учету и устранению отступлений III, IV степени, а также отступлений, повлекших за собой выдачу предупреждений об ограничении скорости движения поездов, на место неисправности для проверки качества устранения с составлением акта.

Акт заполняется по установленной форме на месте выявленного отступления.

Независимо от вида выявленного отступления в акте указываются номера точек промера ширины рельсовой колеи, уровня, положения пути в плане и их координаты. Промеры уровня и ширины рельсовой колеи производятся через 1 метр на протяжении неисправности и 10 метрах на подходах к ней. Положение пути в плане контролируется через 2 метра от середины хорды длиной 20 метров на протяжении неисправности и 50 метрах на подходах к ней.

Руководителем дистанции проводится анализ графической диаграммы проверяемого километра на предмет выявления участков возможного роста отступлений с проведением инструментального промера таких мест.

Акт проверки качества устранения и графическая диаграмма километра в обязательном порядке добавляются вложением при закрытии инцидента в ЕК АСУИ.

Заместитель начальника дирекции инфраструктуры – начальник отдела инфраструктуры после проведения анализа качества устранения неисправностей, повлекших за собой выдачу предупреждений об ограничении скорости движения поездов, на предмет соответствия руководителя и вида работ, состава бригад, выданного предупреждения, рабочего задания и времени действия предупреждения об ограничении скорости, качества прилагаемой подтверждающей устранения документации подтверждает закрытие инцидента в ЕК АСУИ (при реализации функционала в ЕК АСУИ).

Ответственность за своевременность и качество закрытия инцидента возлагается на заместителя начальника дирекции инфраструктуры – начальника отдела инфраструктуры.

12.10. Контроль своевременности устранения неисправностей, повлекших за собой выдачу предупреждений об ограничении скорости движения поездов, проводится ежедневно в ЕК АСУИ на уровне дирекции – Центром управления содержанием инфраструктуры дирекции инфраструктуры, на сетевом уровне – Центром управления содержанием инфраструктуры Центральной дирекции инфраструктуры с направлением материала о не устраненных в срок инцидентах по дирекции – руководителям службы пути, дирекции инфраструктуры, по сети – руководителям Управления пути и сооружений Центральной дирекции инфраструктуры соответственно

12.11. Отступления II, III, IV степени устраняются на основании отметки на графической диаграмме и задания на устранение выявленных отступлений, выданного руководителями дистанции.

Задание на устранение неисправностей формируется и распечатывается инженером технического отдела дистанции посредством программного обеспечения для обработки результатов контроля путеизмерителей, в строке «Задание» отражаются отступления, подлежащие устранению в сроки, указанные на графике. При этом их степень и расположение необходимо

отражать в графе «Примечание». После выполнения работ начальник участка указывает количество и вид устраненных отступлений в строке «Выполнение».

Заместитель начальника дистанции по текущему содержанию пути или лицо, исполняющее его обязанности, при планировании работ по устранению отступлений II степени первоочередное внимание уделяет отступлениям, которые при не устранении их после обнаружения до следующей проверки могут достичь величин III степени.

Задание на устранение является неотъемлемой частью графика планирования и учета рабочего времени формы ПУ-74 и ежемесячно при отчете начальник дистанции пути (инфраструктуры) рассматривает его выполнение, качество устранения выявленных отступлений. При не выполнении установленного задания начальник дистанции или лицо, исполняющее его обязанности, определяет причины допущенного срыва поручения, намечает необходимые мероприятия, рассматривает процент начисления премии начальнику участка и дорожному мастеру, в обслуживании которых находится данный участок пути.

Неисправности, планируемые для устранения, отмечаются на графических диаграммах, начальником дистанции в контрольный проход, заместителем начальника дистанции или лицом, исполняющим его обязанности, в рабочий проход.

12.12. Начальник дистанции или заместитель начальника дистанции, все выявленные неисправности, повлекшие ограничение скорости, заносят в книги промеров пути формы ПУ-28 для последующей организации работ по их устранению.

Начальники участков, дорожные мастера все выявленные путеизмерителем неисправности III, IV степени, неисправности, повлекшие ограничение скорости, и неисправности II степени, близкой к III, заносят в книги промеров пути формы ПУ-28 для последующей организации работ по их устранению.

12.13. Начальник участка передает отрывной талон на устранение неисправностей дорожному мастеру. Дорожный мастер на основании выданных отрывных талонов, оперативного приказа и в соответствии с заданием организует работу по устранению неисправностей в сроки, установленные настоящим Положением, и делает отметку об их устранении на графической диаграмме.

Выполнив работы по устранению выявленных отступлений, дорожный мастер докладывает об устранении начальнику участка, который подтверждает достоверность устранения и информирует по телефону диспетчера дистанции, который в свою очередь делает отметку об устранении в журнале оперативных приказов и ставит в известность начальника дистанции пути (инфраструктуры)

и его заместителя по текущему содержанию пути. При сдаче ежемесячного отчета дорожный мастер обязан лично расписаться в журнале оперативных приказов и вернуть отрывной талон в технический отдел дистанции.

Начальник дистанции в целях контроля за сроками устранения обнаруженных неисправностей ежедневно на планерных совещаниях рассматривает с начальниками участков ход устранения неисправностей, организует работу по их устранению и, при необходимости, оказывает помощь линейным подразделениям рабочей силой, материалами, техникой.

12.14. В ходе контрольной проверки пути руководитель смены путеизмерителя совместно с начальником дистанции ведут контроль повторяемости отступлений с использованием журнала повторяемости и графических диаграмм предыдущих проверок путеизмерителей. При выявлении отступлений одного вида в связи с происходящим иногда смещением координаты километровой привязки графические диаграммы необходимо сравнивать путем наложения и сравнения текущей и предыдущей проверки, уделяя внимание соседним пикетам, первому и десятому пикетам соседних километров.

12.15. Контроль повторяемости отступлений от норм содержания рельсовой колеи не станционных путях ведется по последней графической проверке данного пути путеизмерителем.

Оглавление

1. Область применения	1
2. Термины и определения	1
3. Принятые сокращения	4
4. Основные положения	5
5. Общий порядок контроля, оценки и регистрации параметров рельсовой колеи путеизмерителями	6
6. Оценка отступлений от норм содержания рельсовой колеи на участках с допустимой скоростью движения поездов 140 км/ч и менее	11
7. Оценка отступлений от норм содержания пути на участках с допустимой скоростью движения поездов более 140 км/ч	16
8. Оценка сочетаний отступлений в плане и профиле и дополнительные требования оценки ГРК в особых условиях	19
9. Оценка дополнительно контролируемых параметров состояния пути	22
10. Регистрация выявленных отступлений и неисправностей ГРК	27
11. Оценка отдельных отступлений, километров и участков пути	31
12. Обеспечение безопасности движения при выявлении неисправностей путеизмерителем	36
13. Перечень нормативных документов	37
Приложение № 1. Порядок и примеры расшифровки результатов измерений и формирования выходных форм оценки состояния рельсовой колеи	39
Приложение № 2. Балловая оценка отступлений и неисправностей	65
Приложение № 3. Методика расчета задания по балловой оценке состояния рельсовой колеи для участков пути	72
Приложение № 4. Порядок устранения выявляемых путеизмерителями отступлений и неисправностей в содержании пути	84