

**Об утверждении Правил классификации железнодорожных путей**

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 2 февраля 2011 года № 42. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан от 22 февраля 2011 года № 6785.

      Примечание РЦПИ!  
      Порядок введения в действие приказа см. п. 4.

      В соответствии со статьей 5-1 Закона Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года "О железнодорожном транспорте" **ПРИКАЗЫВАЮ:**

      1. Утвердить прилагаемые Правила классификации железнодорожных путей.

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

      3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на ответственного секретаря министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Касымбек Ж.М.

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

|  |  |
| --- | --- |
| Министр | А. Кусаинов |

|  |  |
| --- | --- |
|  | Утверждены приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 2 февраля 2011 года № 42 |

**Правила классификации железнодорожных путей**  
**1. Общее положение**

      1. Настоящие Правила классификации железнодорожных путей (далее - Правила) разработаны в соответствии с Законом Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года "О железнодорожном транспорте".

      2. Правила определяют порядок и условия классификации железнодорожных путей Республики Казахстан.

**2. Классификация железнодорожных путей**

      3. Классификация железнодорожных путей устанавливается в соответствии с эксплуатационными условиями.

      Железнодорожные пути подразделяются на 5 классов.

      Класс железнодорожного пути определяется сочетанием грузонапряженности и максимальных допускаемых скоростей движения пассажирских и грузовых поездов, согласно приложению 1 к настоящим Правилам.

      По грузонапряженности железнодорожные пути разделяются на 5 групп, а по допускаемым скоростям - на 7 категорий, обозначаемых соответственно буквами и цифрами.

      Обозначения классов железнодорожных путей представляют собой сочетание обозначений групп и категорий путей и отмечаются цифрами и буквами.

      4. Классы железнодорожным путям присваиваются Национальным оператором инфраструктуры.

      Сноска. Пункт 4 в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 30.06.2017 № 415 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

      5. Непрерывная длина железнодорожного пути соответствующего класса не должна быть менее длины участка движения с одинаковыми на всем его протяжении грузонапряженностью и установленными скоростями пассажирских поездов (грузовых, если в графике движения поездов отсутствуют пассажирские поезда или одинаковы их установленные скорости), без учета отдельных километров и мест, по которым уменьшена установленная скорость движения поездов из-за кривых малого радиуса, неудовлетворительного технического состояния пути или искусственных сооружений либо по другим причинам.

      6. Классы железнодорожных путей на двух и более путных участках устанавливаются с одинаковыми классами железнодорожных путей, имеющих большую грузонапряженность, при условии, если разница в грузонапряженности не более 30 %. При большей разнице классы железнодорожных путей устанавливаются по фактическому сочетанию грузонапряженности и установленных скоростей.

      7. Приемо-отправочные и другие станционные пути, предназначенные для сквозного пропуска поездов со скоростями 40 км/ч и более, подъездные пути, предназначенные для пропуска поездов со скоростями более 40 км/ч, а также специальные железнодорожные пути, предназначенные для пропуска подвижного состава с опасными грузами, относятся к 4 классу, остальные станционные, сортировочные и подъездные пути относятся к 5 классу.

      8. Изменение классности железнодорожных путей подтверждается технико-экономическим обоснованием.

      9. Нормативная потребность в путевых работах по усиленному капитальному ремонтам пути для каждого участка с грузонапряженностью и установленными скоростями движения поездов, определяющими класс пути, рассчитывается по формуле

      I = L Г / Т fi = L / N fi (1),

      где I - нормативная потребность в путевых работах, километров;

      Т, N - тоннаж в миллионах тонн брутто и количество лет, соответствующие тоннажу и количеству лет в нормативном периоде между усиленными капитальными (капитальными) ремонтами пути;

      Г - грузонапряженность, миллионах тонно-километров брутто на километр в год;

      L - развернутая длина участка пути данного класса, километров;

      fi - коэффициент, учитывающий дополнительные эксплуатационные факторы (для путей с нормативными сроками службы, исчисляемыми в годах, проценты их уменьшения или увеличения не применяются: fi = 1).

      Численные значения приведенных выше величин берутся из технического паспорта дистанции пути.

      Необходимый объем путевых работ разных видов (Ii) по участкам определяется по формуле

      Ii = I х ni (2),

      где I - нормативная потребность в путевых работах по усиленному капитальному (или капитальному) ремонту пути;

      ni - количество повторений работ данного вида за период между усиленными капитальными (капитальными) ремонтами пути.

      Последовательность и результаты определения классности железнодорожных путей, видов и объемов работ представлены в таблицах 1 и 2 согласно приложению 2 к настоящим Правилам, на примере условной дистанции пути согласно приложению 3 к настоящим Правилам.

      10. Потребность в новых рельсах для замены в кривых радиусов от 650 метров и менее определяется путем проведения расчета согласно приложению 4 к настоящим Правилам.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Приложение 1 к Правилам классификации железнодорожных путей, утвержденным приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 2 февраля 2011 года № 42 |

**Классификация железнодорожных путей**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Группа  пути | Грузонапря-  женность,  млн. т-км  брутто на  км в год 1 | Категория пути - допускаемые скорости движения поездов  (в числителе – пассажирские, в знаменателе - грузовые) | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 121-140  80 более | 101-120  70 более | 81-100  60 более | 61-80  50 более | 41-60  40 более | 40 и  менее | Станционные, подъездные и прочие пути |
| Главные пути | | | | | |
| Б | Более 50 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 5 |
| В | 25-50 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 |
| Г | 10-25 | 1 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Д | 5-10 | 2 | 3 | 3 | 3 | 4 | 4 |
| Е | 5 и менее | 3 | 3 | 3 | 4 | 4 | 4 |

      Примечание: Показатели величины грузонапряженности, стоящие

      перед тире, - исключительно; после тире - включительно.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Приложение 2 к Правилам классификации железнодорожных путей, утвержденным приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 2 февраля 2011 года № 42 |

**Методика определения классности путей и нормативной**  
**потребности в путевых работах**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Участки и №  главных путей | Длина  участка,  L, км | Конструкция  верхнего  строения пути | Г,  млн. т-км  на км в год | Vmax  км/ч\* | Количество  пассажирских  и пригородных  поездов | Класс  пути |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| А-Б1 | 45 | Бесстыковой  путь, рельс Р65  упрочненный,  балласт - щебень | 35 | 100 | 35 | 2В3 |
| А-Б2 | 45 | Бесстыковой  путь, рельс Р65  упрочненный,  балласт - щебень | 40 | 100 | 35 | 2В3 |
| Б-В1 | 34 | Бесстыковой  путь, рельс Р65  упрочненный,  балласт - щебень | 50 | 100 | 40 | 2В3 |
| Б-В2 | 34 | Бесстыковой  путь, рельс Р65  упрочненный,  балласт - щебень | 60 | 100 | 40 | 1Б3 |
| Б-Г | 23 | Звеньевой путь,  рельс Р65,  балласт - щебень | 26 | 100\* | 10 | 2В3 |
| Б-Д | 40 | Звеньевой путь,  рельс Р65,  балласт – щебень,  шпалы деревянные | 15 | 80\* | 6 | 3Г4 |
| Итого: | 221 |  |  |  |  |  |
| Приемо-  отправочные  и сортировочные | 40 | Звеньевой путь,  рельс Р65,  балласт – щебень,  шпалы деревянные |  | 40 |  | 4 |
| Станционные,  подъездные и  прочие | 90 | Звеньевой путь,  рельс Р65,  балласт – щебень,  шпалы деревянные |  |  |  | 5 |
| ВСЕГО: | 351 |  |  |  |  |  |

*продолжение таблицы*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| f,  коэффициент,  учитывающий  местные  эксплуатацион-  ные условия  (примечания к  таблице 2  Правил ведения  путевого  хозяйства) | Нормативная периодичность  для УК или К | | Цикл  путевых  работ в  период  между  УК (К) | Нормативная потребность в  путевых работах | | | |
| Т, млн. т  брутто | N, год | УК | К | С | П (В) |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 0,9 (по  средней длине  рельса, плети) | 700 х 0,9=630 | 630:35=18 | КВСВВ  (УК) | 2,5 | - | 2,5 | 7,5 |
|  | 700 х 0,9=630 | 630:40=16 | То же | 2,81 | - | 2,81 | 8,43 |
|  | 700 х 0,9=630 | 630:50=13 | То же | 2,61 | - | 2,61 | 7,83 |
|  | 700 х 0,9=630 | 630:60=11 | КВСВ (УК) | 3,4 | - | 3,4 | 6,8 |
|  | 600 х 0,9=540 | 540:26=21  (прини-  маем 18) | КВСВВ  (УК) | 1,27 | - | 1,27 | 3,81 |
|  | 270 | 270:18=15 | КВСПК | - | 2,66 | 2,66 | 5,32 |
|  |  |  |  | 12,59 | 2,66 | 15,25 | 39,69 |
|  |  | 20 | КПСПК | - | 2,0 | 2,0 | 4,0 |
|  |  | 25 | КПСПК | - | 3,6 | 3,6 | 7,2 |
|  |  |  |  | 12,59 | 8,26 | 20,85 | 50,89 |

      \*Скорость, установленная национальной железнодорожной компанией.

      Примечания:

      Цифры в таблице 1 приведены в качестве примера.

      Таблица 2

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Участки и №  главных путей | Длина  участка,  L, км | Конструкция  верхнего  строения пути | Г,  млн.  т-км  на км  в год | V max  км/ч\* | Количество  пассажирских  и пригородных  поездов | Класс  пути |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| А-Б1 | 45 | Бесстыковой  путь, рельс Р65  упрочненный,  балласт - щебень | 35 | 100 | 35 | 2В3 |
| А-Б2 | 45 | Бесстыковой  путь,  рельс - Р65  упрочненный,  балласт - щебень | 40 | 100 | 35 | 2В3 |
| Б-В1 | 34 | Бесстыковой  путь, рельс Р65  упрочненный,  балласт - щебень | 50 | 100 | 40 | 2В3 |
| Б-В2 | 34 | Бесстыковой  путь, рельс Р65  упрочненный,  балласт - щебень | 60 | 100 | 40 | 1Б3 |
| Б-Г | 23 | Звеньевой путь,  рельс Р65,  балласт - щебень | 26 | 100\* | 10 | 2В3 |
| Б-Д | 40 | Звеньевой путь,  рельс Р65,  балласт – щебень,  шпалы деревянные | 15 | 80\* | 6 | 3Г4 |
| Итого: | 221 |  |  |  |  |  |
| Приемо-  отправочные и  сортировочные | 40 | Звеньевой путь,  рельс Р65,  балласт – щебень,  шпалы деревянные |  | 40 |  | 4 |
| Станционные,  подъездные и  прочие | 90 | Звеньевой путь,  рельс Р65,  балласт – щебень,  шпалы деревянные |  |  |  | 5 |
| ВСЕГО: | 351 |  |  |  |  |  |

*продолжение таблицы*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| f,  коэффициент,  учитывающий  местные  эксплуатацион-  ные условия  (примечания к  таблице 2  Правил ведения  путевого  хозяйства) | Нормативная  периодичность для УК  или К | | Цикл  путевых  работ в  период  между  УК (К) | Нормативная потребность в путевых  работах | | | | |
| Т,  млн. т  брутто | N, год | УК | К | С | П | В |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 1,1 (укладка  разделитель-  ного слоя) | 700х1,1=770 | 770:35=22 | (УК)  ВВСВП  (УК) | 2,04 | - | 2,04 | 2,04 | 6,12 |
| То же | 700х1,1=770 | 770:40=19 | То же | 2,36 | - | 2,36 | 2,36 | 7,08 |
| - | 700 | 770:50=14 | То же | 2,43 | - | 2,43 | 2,43 | 7,29 |
| 1,1 (укладка  разделитель-  ного слоя) | 700х1,1=770 | 770:60=13 | (УК) ВСВ  (УК) | 2,61 | - | 2,61 | - | 5,22 |
| 0,9 (близкие  места погрузки  угля) | 600х0,9=540 | 540:26=21 (прини-  маем 18) | (УК)  ВВСВП  (УК) | 1,28 | - | 1,28 | 1,28 | 3,84 |
|  |  | 18 | КВВСВ  ПК | - | 2,22 | 2,22 | 2,22 | 6,66 |
|  |  |  |  | 10,72 | 2,22 | 12,94 | 10,33 | 36,21 |
|  |  | 18 | КВВСВ  ПК | - | 2,22 | 2,22 | 2,22 | 6,66 |
|  |  | 40 | КПСПК | - | 2,25 | 2,25 | 2,25 | - |
|  |  |  |  | 10,72 | 4,47 | 17,41 | 14,8 | 42,87 |

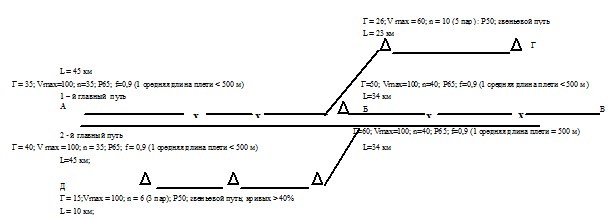
      \* Скорость, установленная национальной железнодорожной компанией.

      Примечания:

      Цифры в таблице 2 приведены в качестве примера.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Приложение 3 к Правилам классификации железнодорожных путей, утвержденным приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 2 февраля 2011 года № 42 |

**Схема условной дистанции пути**



|  |  |
| --- | --- |
|  | Приложение 4 к Правилам классификации железнодорожных путей, утвержденным приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 2 февраля 2011 года № 42 |

**Расчет потребности в новых рельсах для замены в кривых радиусов**  
**от 650 метров и менее**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Характеристика рельса | При усиленном капитальном  ремонте  (не более, мм) | При капитальном ремонте пути  (не более, мм / класс пути) |
| Боковой износ | 2 | 4 / 3 |
| 6 / 4, 5 |
| Вертикальный износ | 3 | 6 / 3, 4, 5 |
| Смятие головки плюс  провисание концов | 2 | 2 / 3 |
| 3 / 4, 5 |
| Разность по высоте смежных  рельсов (вертикальная  ступенька в стыке) | 1 | 2 / 3, 4, 5 |
| Горизонтальная ступенька  в стыке | 1 | 1 / 3, 4, 5 |
| В тоннелях и на затяжных спусках круче 12 ‰ эпюра шпал должна составлять 2000  штук/километр  К затяжным спускам относятся участки протяженностью:  6 км и более – при уклонах от 12 до 14 ‰; 4 км и более – при уклонах от 18 до 20 ‰;  5 км и более - при уклонах от 15 до 17 ‰; 2 км и более - при уклонах более 20 ‰. | | |

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан» Министерства юстиции Республики Казахстан