

**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 приказомМинистра транспорта и коммуникацийРеспублики Казахстанот 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 1к Правилам классификациижелезнодорожных путей,утвержденным приказом Министратранспорта и коммуникацийРеспублики Казахстанот 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 2к Правилам классификациижелезнодорожных путей,утвержденным приказом Министратранспорта и коммуникацийРеспублики Казахстанот 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 3к Правилам классификациижелезнодорожных путей,утвержденным приказом Министратранспорта и коммуникацийРеспублики Казахстанот 2 февраля 2011 года № 42 |

 **Схема условной дистанции пути**



|  |  |
| --- | --- |
|   | Приложение 4к Правилам классификациижелезнодорожных путей,утвержденным приказом Министратранспорта и коммуникацийРеспублики Казахстанот 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