



ОАО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"

РАСПОРЯЖЕНИЕ от 10 апреля 2023 г. N 863/р

О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ИНСТРУКЦИЮ ПО УСТРОЙСТВУ, УКЛАДКЕ, СОДЕРЖАНИЮ И РЕМОНТУ БЕССТЫКОВОГО ПУТИ

С целью недопущения потери устойчивости рельсошпальной решетки и рисков возникновения происшествий при высоких температурах окружающей среды, а также повышения гарантированного обеспечения безопасности движения поездов и технологии производства ремонтно-путевых работ на бесстыковом пути:

1. Утвердить прилагаемые **изменения**, которые вносятся в **Инструкцию** по устройству, укладке, содержанию и ремонту бесстыкового пути, утвержденную распоряжением ОАО "РЖД" от 14 декабря 2016 г. N 2544р.

2. Начальникам дирекций инфраструктуры - структурных подразделений Центральной дирекции инфраструктуры обеспечить доведение до сведения причастных работников изменений, утвержденных настоящим распоряжением, их изучение и применение при организации и выполнении работ по текущему содержанию железнодорожного пути.

3. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на первого заместителя начальника Центральной дирекции инфраструктуры Старовойтова М.М.

Заместитель генерального директора
ОАО "РЖД" - начальник Центральной
дирекции инфраструктуры
Е.А.Шевцов

УТВЕРЖДЕНЫ
распоряжением ОАО "РЖД"
от 10 апреля 2023 г. N 863/р

ИЗМЕНЕНИЯ, КОТОРЫЕ ВНОСЯТСЯ В ИНСТРУКЦИЮ ПО УСТРОЙСТВУ, УКЛАДКЕ, СОДЕРЖАНИЮ И РЕМОНТУ БЕССТЫКОВОГО ПУТИ, УТВЕРЖДЕННУЮ РАСПОРЯЖЕНИЕМ ОАО "РЖД" ОТ 14 ДЕКАБРЯ 2016 Г. N 2544Р

1. Абзацы **третий** и **четвертый** подпункта 3.4.5 изложить в следующей редакции:

"Все вновь уложенные ниже нижней границы расчетного температурного интервала плети до наступления температуры рельсов +15°C должны быть введены в оптимальную температуру закрепления или перезакреплены при промежуточной температуре ниже оптимальной при соблюдении следующих требований, что до закрепления плети на постоянный режим работы

(или закрепления в границах нижней границы расчетного интервала закрепления) разность между фактической на текущий момент или ожидаемой температурой рельса и суммой температуры закрепления рельсовой плети и допускаемого повышения температуры рельсовых плетей по условию устойчивости против выброса будет ниже или равно 5°C , то есть:

$$\Delta t = (t_{\text{зп}} + \Delta t_{\text{п}}) - t_{\text{фр}} \geq 5^{\circ}\text{C},$$

где $t_{\text{фр}}$ - фактическая на текущий момент или ожидаемая температура рельса;

$t_{\text{зп}}$ - температура закрепления рельсовой плети;

$\Delta t_{\text{п}}$ - допускаемое повышение температуры рельсовых плетей по условию устойчивости против выброса.

Если в период действия положительных температур в рельсах условие $\Delta t \geq 5^{\circ}\text{C}$ не выполнено, то скорость движения должна быть ограничена до 50 км/ч с принятием мер по незамедлительному проведению работ по перезакреплению рельсовых плетей."

2. **Дополнить** подпунктом 4.1.4(1) следующего содержания:

"4.1.4(1). При выявлении отступлений в содержании пути, требующих ограничения скорости 40 км/ч и менее, решение о принятии необходимых мер и способе устранения неисправности принимают руководители дистанций пути и инфраструктуры. Ответственным за устранение назначается главный инженер или лицо не ниже заместителя начальника дистанции пути (заместителя начальника дистанции по текущему содержанию и ремонту пути, инфраструктуры).

Перед производством работ и после руководителем работ производится расчет фактической температуры закрепления плети и температуры на выброс с последующей отметкой в книге записи результатов проверки пути, сооружений, путевых устройств и земляного полотна формы ПУ-28.

При устранении неисправностей с ограничениями скорости в период ожидаемого повышения температуры воздуха на следующие сутки от $+25^{\circ}\text{C}$ и более должно обеспечиваться нормативное заполнение щебня в шпальных ящиках и плече балластной призмы с уплотнением щебня по всей длине и с торца шпалы. После устранения неисправностей подтверждающий фотоматериал руководитель работ через диспетчера дистанции пути (инфраструктуры) направляет в центр управления содержанием инфраструктуры дирекции инфраструктуры.

При превышении температуры рельсов над температурой закрепления плети более $+15^{\circ}\text{C}$ или при превышении температуры в рельсах $+40^{\circ}\text{C}$ и более устранение отступлений III степени, II близкой к III степени по рихтовке пути без снятия напряжения в плетях бесстыкового пути запрещается.

При повышении температуры рельсов более $+50^{\circ}\text{C}$ на бесстыковом пути ограничивается скорость движения для пассажирских поездов до 60 км/ч, для грузовых - 50 км/ч по следующим участкам:

а) со сверхнормативным пропущенным тоннажем более 700 млн. т брутто;

б) с неустраненными отклонениями пути в плане III степени;

в) с повтором коэффициента $K_k > 5$, выявляемого средствами диагностики, оборудованными подсистемами контроля устойчивости бесстыкового пути."

3. **Пункт 4.1.6** изложить в следующей редакции:

"4.1.6. На период повышения температуры рельсовых плетей относительно температуры их закрепления на 15°C и выше или при температуре воздуха более $+25^{\circ}\text{C}$ при выявлении мест с шириной плеча балластной призмы менее 25 до 10 см или заполнением балластом шпальных ящиков от 40% и менее на протяжении 4 м и более скорость движения поездов по указанному участку ограничивается до 60 км/ч, а в кривых радиусом 650 м и менее - до 40 км/ч.

При ширине плеча балластной призмы менее 10 см или отсутствии балласта в шпальных ящиках на протяжении 4 м и более скорость движения поездов по указанному участку ограничивается до 40 км/ч.

После пополнения балластной призмы и шпальных ящиков, подтягивания гаек болтов (шурупов) до нормативных значений ограничение скорости движения поездов отменяется."

4. **Абзац третий** подпункта 4.2.2 изложить в следующей редакции:

"Контроль за угоном плетей осуществляется по смещению контрольных сечений рельсовой плети относительно "маячных" шпал не реже одного раза в месяц. Эти сечения отмечают поперечными полосами шириной 10 мм, наносимыми при помощи трафаретов несмываемой белой краской: на подошву и шейку рельсов внутри колеи в створе с боковой гранью риски на подкладке подкладочных креплений КБ65, ЖБР-65ПШМ, ЖБР-65ПШ (рисунок 4.2); в створе с риской на верхней площадке шпалы для бесподкладочных креплений ЖБР-65, ЖБР-65Ш, W-30, СМ-1 (рисунок 4.3); в створе с полоской на головке анкера креплений АРС-4, Пандрол-350 и КПП-5 (рисунок 4.4)."

5. В **подпункте 4.2.3**:

а) **абзац третий** исключить;

б) **абзац четвертый** изложить в следующей редакции:

"При установлении укорочений плети на контрольных участках более 10 мм необходимо:"

6. **Подпункт 4.3.2** и **таблицу 4.1** изложить в следующей редакции:

"4.3.2. Не допускается проводить работы по текущему содержанию пути, связанные с временным ослаблением устойчивости рельсошпальной решетки, если отклонение температуры рельсовых плетей от температуры их закрепления в течение всего периода работ превышает значения, указанные в таблице 4.1, а также если текущая или ожидаемая температура воздуха превышает $+25^{\circ}\text{C}$.

Таблица 4.1

Допускаемые изменения температуры рельсовых плетей при текущем содержании

бесстыкового пути

Путевые работы	Предельная высота подъёмки или размер сдвижки при рихтовке, см	Допускаемое превышение температуры плетей, °С, относительно температуры их закрепления			
		в прямом участке	в кривой радиусом, м		
			800 и более	500 - 799	менее 500
Исправление просядок, толчков и перекосов с вывеской путевой решетки домкратами	2	15	10	10	5
Рихтовка гидравлическими приборами	2	15	15	10	5
Вырезка балласта до уровня подошвы шпал на длине пути до 5 м	0	20	15	10	5
Одиночная смена шпал с вывеской решетки до 2 см при условии, что между одновременно заменяемыми шпалами расположено не менее 20-ти прикрепленных шпал	2	15	15	10	5
Одиночная смена не более 3-х шпал в одном месте без вывески решетки при условии, что между заменяемыми участками шпал расположено не менее 20-ти прикрепленных шпал	0	20	15	10	5
Тоже с вывеской решетки до 2 см	2	10	10	5	5

Выполнение таких работ в летний период следует планировать в ранние утренние или поздние вечерние часы, руководствуясь прогнозами дорожных и местных территориальных геофизических станций. На время повышения $t_p > t_z$ на 15°С скорость движения поездов по участку, где проводились указанные выше работы, на период до пропуска 0,5 млн. т брутто груза должна быть ограничена до 60 км/ч. В исключительных случаях, если необходимо производить неотложные работы, связанные с обеспечением безопасности движения поездов, при отклонениях температуры рельсовых плетей превышающих значения, приведенные в таблице 4.1 Инструкции, то до их начала необходимо разрядить температурные напряжения в плети в соответствии с пунктом 4.6. Разрядить напряжения в плети можно путем вырезки в ней куска рельса перед выявленной неисправностью пути. Работы следует выполнять с соблюдением требований по разрезке плетей при температуре рельсов, превышающей температуру

закрепления плетей (приложение N 4 к Инструкции)."

7. **Пункт 4.3.3** изложить в следующей редакции:

"4.3.3. Организация работ по исправлению просядок и перекосов укладкой или заменой прокладок толщиной до 10 мм между подошвой рельсов и подкладками, подошвой рельса и шпалами или подкладками и шпалами осуществляется в соответствии с **таблицей 2.7** Инструкции по обеспечению безопасности движения при производстве путевых работ, утвержденной распоряжением ОАО "РЖД" от 14 декабря 2016 г. N 2540/р."

8. **Пункт 4.3.8** изложить в следующей редакции:

"4.3.8. Ревизии бесстыкового пути проводятся в соответствии с **Регламентом** по проведению проверок бесстыкового пути, утвержденным распоряжением ОАО "РЖД" от 27 марта 2020 г. N 692/р."

9. **Абзац первый** пункта 4.4.3 изложить в следующей редакции:

"4.4.3. Работы с применением щебнеочистительных, балластировочных, выправочных и стабилизирующих машин на участках бесстыкового пути должны производиться при отклонениях температуры рельсовых плетей от температуры их закрепления (в течение всего периода работы машин), не превышающих значений, приведенных в таблице 4.2 Инструкции, с учетом требований подпункта 4.1.4(1) в части проведения работ в период ожидаемого повышения температуры воздуха на следующие сутки от +25°C и более."

10. **Пункт 3** примечаний к таблице 4.2 изложить в следующей редакции:

"3. После работы указанных машин (или аналогичных) на период, когда температура рельсов превышает температуру закрепления более чем на 15°C, до наработки тоннажа 0,5 млн. т брутто (но не менее 10 дней), скорость движения поездов ограничивается до 60 км/ч."

11. **Пункт 4.4.9** изложить в следующей редакции:

"4.4.9. После завершения работы щебнеочистительных машин необходимо на участках разрядки их рабочих органов плюс 75 м с обеих их сторон выполнить регулировку напряжений."