

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Главное управление пути

Утверждено
Министерством путей
сообщения СССР
11 июля 1991 г.

ЦП
4861

**ПРАВИЛА
приемки работ
по ремонту
железнодорожного
пути**



МОСКВА ТРАНСПОРТ 1992

AS EVR Infra tegevuseeskirja (kinnitatud AS EVR Infra
juhatuse otsusega nr 8/5.1) lisa loetelus
nimetatud dokument nr 38

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Главное управление пути

ЦП
4861

**ПРАВИЛА
приемки работ
по ремонту
железнодорожного
пути**

"ТРАНСПОРТ" 1992



1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Отремонтированный железнодорожный путь должен удовлетворять требованиям настоящих Правил.

Значения параметров отремонтированного пути представлены табл. 1.

Т а б л и ц а

№ п/п	Показатель	Вид ремонта				
		Капитальный	Средний	Подъемный	Сплошная смена рельсов	
					новыми	старогодным
1	Разница в смежных стрелах изгиба в кривых, мм, при 20-метровой хорде в точках через 10 м не должна превышать при скорости, км/ч:					
	100 и менее	5	6	8	8	3
	свыше 100	3	4	6	6	—
2	Отклонения от равномерного нарастания стрел изгиба в пределах переходных кривых ¹ , мм, при 20-метровой хорде в точках через 10 м не должны превышать при скорости, км/ч:	V				
	100 и менее	3	4	4	4	3
	свыше 100	2	3	4	4	—
3	Отклонение от норм ширины колеи, мм	±2	-3	+6	±3	+6
4	Отклонение от норм стыковых зазоров, мм		±3	±3	±3	±3
5	Допускаемый забег стыков:					
	на звенье пути в прямой и сверх половины укорочения в кривой, см	1	1	1	1	1
	на бесстыковом пути в прямых и кривых, см	6	6	6	6	6
6	Отклонение в расстояниях между осями шпал, см	±3	±3	±3	±3	±3

Окончание табл. 1

№ п/п	Показатель	Вид ремонта				
		Капитальный	Средний	Подъемный	Сплошная смена рельсов	
					новыми	старогодными
7	Минимальная толщина слоя чистого балласта под шпалой в подрельсовом сечении (на кривых под внутренним рельсом), не менее, см	25	20	—	—	—
8	Отклонение от норм по уровню ² , мм	±3	±4	±4	±4	±6

¹ Начала и концы переходных кривых по возвышению и кривизне должны совпадать.

² Отводы уширения или сужения не должны превышать 1 мм на 1 м длины пути на участках обращения поездов со скоростями до 140 км/ч и 1 мм на 1,2 м длины пути при скоростях движения более 140 км/ч.

³ Отвод возвышения одного рельса над другим не должен превышать 1 мм на 1 м длины пути при скоростях движения поездов до 140 км/ч и 1 мм на 1,5 м длины пути при скоростях движения более 140 км/ч.

Отдельные отступления от требований настоящих Правил могут быть допущены с разрешения Главного управления пути МПС.

1.2. Приемку пути, отремонтированного всеми видами ремонта, выполняют после выполнения всего комплекса работ комиссией в составе начальника дистанции пути (председатель), приемщика по качеству ремонта, исполнителя работ, дорожного мастера и бригадира пути.

1.3. По результатам приемки работ предусматривается составление соответствующей технической документации, которая является основанием для оценки качества выполненных работ и оформления расчетов заказчика с исполнителем работ.

Перечень документации, необходимой для оформления приемки отремонтированного пути, представлен в табл. 2.

1.4. Вся техническая документация на приемку отремонтированного пути и его обустройств хранится по одному экземпляру у заказчика и исполнителя работ. Срок хранения документов до следующего капитального ремонта, а там, где капитальный ремонт не предусмотрен, до следующего среднего ремонта пути.

на мостах с ездой на балласте в пределах пассажирских платформ должен быть отремонтирован в соответствии с проектом.

2.2. Оздоровление земляного полотна выполнено в соответствии с проектом. Водоотводные сооружения, кюветы и лотки очищены и дно их спланировано. Обочины земляного полотна спланированы с уклоном от пути. Вырезанные загрязненный балласт и засорители убраны из выемок, а на насыпях спланированы или убраны. В местах, предусмотренных проектом, земляное полотно уширено.

2.3. Балластный слой очищен или заменен на всей протяженности отремонтированного участка, включая мосты, переезды, стрелочные переводы. Балластная призма приведена к проектному очертанию и опрарвлена, междупутье спланировано. Шпальные ящики заполнены балластом при деревянных шпалах на 3 см ниже верха шпалы, при железобетонных - до уровня ее средней части.

2.4. Промежуточные и стыковые рельсовые скрепления должны быть типовыми и иметь полное количество деталей. Все балласты смазаны и их гайки закреплены, костыли добиты, шурупы довернуты. Шурупные и костыльные отверстия в шпалах предварительно насверлены и антисептированы. Звеньевой путь полностью закреплен противоугонами по типовым схемам в зависимости от профиля пути, режима ведения поездов и других условий. Противоугоны прилегают к шпалам.

2.5. Уложенные в путь материалы рельсо-шпальной решетки должны быть, как правило, новыми (укладка старогодных материалов регламентируется Главным управлением пути).

2.6. Рельсовые плети бесстыкового пути должны иметь проектную длину, на них наносят соответствующую маркировку. Рельсовые плети должны быть введены в расчетный температурный интервал.

2.7. Стыки рельсов поставлены по наугольнику. В кривых участках звеньевого пути в требуемых случаях уложены укороченные рельсы. Стыковые зазоры соответствуют нормативным значениям; их сумма на километре отличается от требуемой для данной температуры не больше чем на 10 %.

2.8. На участках автоблокировки и электрической тяги в стыках рельсов поставлены тарельчатые пружинные шайбы, а при их отсутствии установлены соединители.

2.9. Покилометровый запас материалов верхнего строения заложен в полном количестве по норме в предназначенных для этого местах. Рельсы покилометрового запаса на перегонах уложены на стеллажи, замаркированы, смазаны и пришиты.

2.10. Путьевые и сигнальные знаки окрашены и при необходимости заменены новыми.

2.11. В местах, предусмотренных проектом, ликвидирована негабаритность.

2.12. Настилы переездов заменены железобетонными, пешеходные настилы отремонтированы или заменены. Водоотводы от переезда очищены, а при необходимости отремонтированы.

2.13. Все шпалы плотно подбиты, путь выправлен в плане, профиле и по уровню. Отрясенных шпал нет.

2.14. Стрелочные переводы, как правило, заменены новыми, соответствующими типу рельсов, уложенных при капитальном ремонте.

№ п/п	Документ и форма	Вид ремонта						
		Кали- таль- ный	Сред- ний	Подъе- моя- ный	Сплошная смена рельсов	Смена стрелоч- ных пере- водов		
					новы- ми	ста- ро- год- ными	но- вы ми	ста- ро- год- ными
1	Акт приемки выполненных работ по форме: ПУ 48 ПУ 48а	+	+	+	+	+	-	-
2	Исполненный продольный профиль	+	+	+ ¹	-	-	-	-
3	График состояния кривых по стрелам прогиба	+	+	-	-	-	-	-
4	Выписка из ведомости ² состояния отремонтированного пути по данным вагона-путьеизмерителя	+	+	+	+	+	-	-
5	Акт о состоянии старогодных материалов верхнего строения пути (форма ПУ-81)	+	+	+	+	+	+	+
6	Акт о скрытых работах по земляному полотну	+	-	-	-	-	-	-
7	Ведомость габаритных промеров после работ	+	+	-	-	-	-	-
8	Акт об укладке в путь сварных рельсовых плетей	+	+	+	+	+	-	-
9	Ведомость состояния стыковых зазоров	+	+	+	+	+	-	-

Только при ремонте станционных путей.

¹ При ремонте станционных путей состояние рельсовой колеи определяют путеизмерительной тележкой или ручным промером.

2. СОСТОЯНИЕ ПУТИ ПОСЛЕ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА

2.1. План и продольный профиль пути, тип рельсов и креплений, рошпал, их количество и эпюра в прямых и кривых участках, вид балласта и конструкция балластной призмы должны соответствовать проекту.

Путь на подходах к мостам с безбалластным мостовым полотном,

3.10. Намеченные к замене дефектные рельсы заменены.

3.11. На участках электротяги и автоматической блокировки в стыках рельсов поставлены стыковые соединители или тарельчатые пружинные шайбы.

3.12. Путевые и сигнальные знаки окрашены, при необходимости заменены новыми.

3.13. Путь отрихтован, кривые поставлены по расчету.

Радиусы круговых кривых и длины переходных кривых имеют проектные значения. Возвышение наружного рельса в кривых соответствует проектному. Отвод возвышений начинается и кончается соответственно, в начале и конце переходной кривой (при отсутствии переходной кривой полное возвышение должно быть в начале и конце круговой кривой, а отвод возвышения располагают на прямом участке). Крутизна отвода соответствует установленной скорости.

3.14. Обочины земляного полотна спланированы, водоотводные сооружения, кюветы и лотки очищены и дно их спланировано. Вырезанный загрязненный балласт и засорители убраны из выемок, а на насыпях спланированы.

3.15. Настил переезда отремонтирован или заменен на железобетонный. Настил переходных дорожек отремонтирован или заменен.

3.16. Все старогодные материалы убраны.

3.17. В местах, предусмотренных проектом, земляное полотно уширено.

3.18. По геометрическим параметрам путь соответствует требованиям табл. 1.

4. СОСТОЯНИЕ ПУТИ ПОСЛЕ ПОДЪЕМОЧНОГО РЕМОНТА

4.1. На всей протяженности отремонтированного участка шпалы сплошь подбиты, путь исправлен в плане, профиле и по уровню. Кривые и прямые участки отрихтованы, переходные и закрестовинные кривые выправлены. Отрясенных шпал и брусьев нет.

4.2. Пучинные карточки и регулировочные прокладки изъяты.

4.3. Стыковые зазоры отрегулированы. Если при ремонте выполнялась сплошная смена рельсов, то сумма зазоров на километре должна отличаться от нормативного значения для данной температуры не больше чем на 10 %.

4.4. Негодные шпалы и брусья, дефектные прогивоугоны и детали креплений заменены новыми или старогодными, а недостающие пополнены. Все болты смазаны, их гайки закреплены, костыли добиты, шурупы повернуты.

4.5. В местах выплесков балласт очищен или заменен на глубину не менее 10 см ниже подошвы шпал.

4.6. Рельсы и крепления очищены от загрязнителей.

4.7. Стыковые, клеммные и закладные болты смазаны и закреплены, костыли добиты, шурупы повернуты, противоугоны прилегают к шпалам.

В необходимых случаях по разрешению начальника службы пути допускается оставлять лежащие в пути переводы.

2.15. Радиусы круговых и длины переходных кривых имеют проектные значения. Кривые отрихтованы по расчету.

Возвышение наружного рельса в круговых кривых соответствует проектному значению. Отвод возвышения начинается и кончается соответственно в начале и конце переходной кривой (при отсутствии переходной кривой полное возвышение должно быть в начале и конце круговой кривой, а отвод возвышения располагают на прямом-участке).

Крутизна отвода возвышения соответствует установленной скорости.

2.16. Все старогодные материалы убраны в места хранения.

2.17. По геометрическим параметрам путь соответствует требованиям табл. 1.

2.18. При капитальном ремонте пути с укладкой железобетонных шпал и сварных рельсовых плетей допускается в конце отчетного года оформление формы 2 на оплату за выполненные шпалобалластные работы без составления формы ПУ-48. Километры, оформленные согласно этому пункту, являются незавершенным производством; в отчете ПО-13 они учитываются в шифрах КР, ЖШ.

3. СОСТОЯНИЕ ПУТИ ПОСЛЕ СРЕДНЕГО РЕМОНТА

3.1. План и продольный профиль пути должны соответствовать проекту.

3.2. Увеличено количество шпал (если это предусмотрено проектной документацией), шпалы уложены согласно эпюре. На оставшихся шпалах заусенцы зачищены, а места зачистки антисептированы.

3.3. Балластный слой очищен или заменен на другой балласт согласно проектно-сметной документации на всей протяженности отремонтированного участка, включая мосты, переезды, стрелочные переводы и закрестовинные кривые.

3.4. Балластная призма имеет проектное очертание, оправлена, междупутье спланировано. Шпальные ящики заполнены балластом при деревянных шпалах на 3 см ниже верха шпалы, при железобетонных - до верха ее средней части.

3.5. Промежуточные и стыковые крепления имеют полное количество деталей, негодные детали заменены, все болты смазаны, их гайки закреплены, костыли добиты, шурупы повернуты.

3.6. Рельсы и крепления очищены от загрязнителей.

3.7. Звеньевой путь полностью закреплен противоугонами по типовым схемам в зависимости от профиля пути и режима ведения поездов, противоугоны прилегают к шпалам.

3.8. Все пучинные и регулировочные прокладки сняты, шпалы сплошь подбиты.

3.9. Стыковые зазоры отрегулированы. Если при ремонте выполнялась сплошная смена рельсов, то сумма зазоров на километре должна отличаться от нормативного значения для данной температуры не больше чем на 10 %. Рельсовые плети должны быть введены в расчетный температурный интервал.

6. СОСТОЯНИЕ ПУТИ ПОСЛЕ СМЕНЫ СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ НОВЫМИ СО СМЕНОЙ ПЕРЕВОДНЫХ БРУСЬЕВ И ПОСТАНОВКОЙ НА ЩЕБЕНЬ ИЛИ АСБЕСТОВЫЙ БАЛЛАСТ

6.1. Металлические части стрелочного перевода соответствуют типу укладываемых или лежащих в пути рельсов. В исключительных случаях по решению начальника дистанции пути допускается укладка металлических частей, отличающихся на один тип от типа рельсов, лежащих в пути.

6.2. Замененный стрелочный перевод и примыкающие к нему пути на протяженности не менее 50 м закреплены от угона по установленным нормам.

6.3. Стрелочный перевод и закрестовинная кривая выправлены по шаблону, уровню, в профиле и в плане в соответствии с установленными нормами и допусками.

6.4. В установленных местах измерений нанесены ординаты переводной кривой. Отклонения по ординатам не превышают ± 2 мм.

6.5. На участках автоблокировки и электрической тяги в стыках рельсов поставлены тарельчатые пружинные шайбы или стыковые соединители, а также установлены джемпера и перемычки.

6.6. Стыки рельсов поставлены по наугольнику, отклонения не превышают 1 см.

6.7. Временно демонтированные устройства для очистки стрелок от снега восстановлены.

6.8. При сплошной смене переводных брусьев щебеночный балласт очищен на глубину не менее 20 см ниже постели брусьев, а загрязненный асбестовый, гравийный, ракушечный или песчаный балласт заменен новым на глубину не менее 20 см. Шпальные ящики заполнены балластом до уровня 3 см ниже верха переводных брусьев.

6.9. Концы брусьев укреплены металлическими или деревянными винтами или обвязаны проволокой. Шурупные и костыльные отверстия предварительно насверлены и антисептированы.

6.10. При постановке стрелочного перевода на щебень или асбестовый балласт одновременно поставлены на щебень или асбестовый балласт закрестовинные кривые на главных и приемо-отправочных путях с усилением эпюры шпал до 2000 шт. на 1 км и с укладкой креплений, как правило, типа КД.

6.11. Водоотводы от стрелочных переводов спланированы и очищены, а при их отсутствии устроены вновь.

6.12. Смененные части стрелочного перевода убраны и рассортированы для дальнейшего использования.

П р и м е ч а н и я . 1. Допускается приемка как отдельной работы: сплошная смена металлических частей; сплошная смена переводных брусьев; постановка стрелочного перевода на щебень или асбестовый балласт.

2. При смене старогодных стрелочных переводов на старогодные их состояние должно удовлетворять нормам Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути.

Правила приемки работ по реконструкции и ремонту железнодорожного пути и его обустройство от 3 августа 1969 г. ЦП/2649 считаются утратившими силу.

4.8. Балластная призма опрaвлена, загрязнители с верхней поверхности призмы убраны.

4.9. Заусенцы на шпалах и брусьях зачищены и места зачистки антисептированы.

4.10. Обочина земляного полотна спланирована, водоотводы очищены и спланированы.

4.11. Старогодные материалы убраны в места их хранения.

4.12. Возвышение наружного рельса в кривых соответствует расчетному. Отвод возвышения расположен на переходной кривой, а при ее отсутствии - на прямой. Крутизна отвода возвышения соответствует установленной скорости.

4.13. По геометрическим параметрам путь соответствует требованиям табл. 1.

4.14. Намеченные к замене дефектные рельсы заменены.

4.15. Стыковые соединители или тарельчатые пружинные шайбы установлены в полном количестве.

5. СОСТОЯНИЕ ПУТИ ПОСЛЕ СПЛОШНОЙ СМЕНЫ РЕЛЬСОВ

5.1. На участке смены рельсы одного вида термообработки и длины уложены одной группой и подобраны по износу.

5.2. Промежуточные и стыковые рельсовые скрепления типовые и имеют полное количество деталей.

Все болты смазаны и их гайки закреплены, костыли добиты, шурупы довернуты.

5.3. Звеньевой путь полностью закреплен противоугонами по типовым схемам в зависимости от профиля пути и режима ведения поездов. Противоугоны прилегают к шпалам.

5.4. Рельсовые плети бесстыкового пути имеют проектную длину и на них нанесена соответствующая маркировка. Рельсовые плети должны быть введены в расчетный температурный интервал.

5.5. Стыки рельсов поставлены по наугольнику. В кривых участках звеньевого пути уложены укороченные рельсы стандартного укорочения. Стыковые зазоры соответствуют нормативным значениям; их сумма на километре отличается от требуемой для данной температуры не более чем на 10 %.

5.6. На участках автоблокировки и электрической тяги в стыках рельсов поставлены тарельчатые пружинные шайбы или стыковые соединители.

5.7. Покилометровый запас рельсов и креплений заложен в полном количестве по норме в предназначенных для этого местах. Рельсы должны иметь вертикальный и боковой износ согласно Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути; их укладывают на стеллажах, маркируют, смазывают и пришивают.

5.8. Все старогодные материалы убраны в места хранения.

5.9. По геометрическим параметрам путь соответствует требованиям табл. 1.

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Общие положения	2
2. Состояние пути после капитального ремонта	4
3. Состояние пути после среднего ремонта	6
4. Состояние пути после подъемочного ремонта	7
5. Состояние пути после сплошной смены рельсов	8
6. Состояние пути после смены стрелочных переводов новыми со сменой переводных брусьев и постановкой на щебень или асбестовый балласт.	9

УДК 625.173 (083.13)

Правила приемки работ по ремонту железнодорожного пути / Главное управление пути МПС. - М.: Транспорт, 1992. - 8с

Настоящие Правила предназначены для начальников служб пути, дистанций пути, ПМС, а также ревизорского аппарата.

Ответственный за выпуск С. В. Анохин

Заведующий редакцией Л. П. Топольницкая

Редактор О. А. Пашенцева

Выпущено по заказу Министерства путей сообщения

Нормативное производственно-практическое издание

ПРАВИЛА ПРИЕМКИ РАБОТ
ПО РЕМОНТУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ

Технический редактор *Е. В. Орлова*
Корректор-вычитчик *И. М. Лукина*
Корректор *В. А. Луценко*
Н/К

Подписано в печать 14.05.92. Формат 60x88 1/16. Бум. газетная.
Гарнитура Пресс Роман. Офсетная печать. Усл. печ. л. 0,49. Усл. кр.отт. 0,74.
Уч.-изд. л. 0,65. Тираж 6070 экз. Заказ 7406 Заказное С 191.
Изд. 3-3-1/3 № 6126.

Текст набран в издательстве на наборно-печатающих автоматах
Ордена "Знак Почета" издательство "ТРАНСПОРТ",
103064, Москва, Басманный туп., 6а

Типография ОХО Миннефтегазпрома
113035, Москва, Набережная Мориса Тореза, 26/1

П 3202020000-191 Заказное
049 (01)-92

© Главное управление пути
МПС, 1992