



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ
(МИНТРАНС ДНР)**

П Р И К А З

26 сентября 2018 г.

Донецк

№ 449

*Об утверждении Классификации
железнодорожных путей общего
пользования*

С целью установления порядка классификации железнодорожных путей общего пользования, на основании части 11 статьи 26 Закона Донецкой Народной Республики «О железнодорожном транспорте», руководствуясь п.п. 2.1.18 п. 2.1, п.п. 4.1.13 п. 4.1 Положения о Министерстве транспорта Донецкой Народной Республики, утвержденного Постановлением Совета Министров Донецкой Народной Республики от 26 сентября 2016 г. № 11-34,

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить Классификацию железнодорожных путей общего пользования (прилагается).
2. Департаменту железнодорожного транспорта Министерства транспорта Донецкой Народной Республики направить настоящий Приказ для государственной регистрации в Министерство юстиции Донецкой Народной Республики.
3. Контроль за исполнением настоящего Приказа оставляю за собой.
4. Настоящий Приказ вступает в силу со дня его официального опубликования.

Министр

Д.В. Подлипанов



**МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ
ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ**

П Р И К А З

18.01.2019

Донецк

№ 17

**О признании нормативного
правового акта не подлежащим
государственной регистрации**

В соответствии с Законом Донецкой Народной Республики «О нормативных правовых актах» № 72-ІНС, принятым Народным Советом Донецкой Народной Республики 07 августа 2015 года, Законом Донецкой Народной Республики «О системе органов исполнительной власти Донецкой Народной Республики», принятым Народным Советом Донецкой Народной Республики 24 апреля 2015 года, Положением о Министерстве юстиции Донецкой Народной Республики, утвержденным Постановлением Совета Министров Донецкой Народной Республики от 17 декабря 2016 года № 13-47, руководствуясь п.п. 4.5.4. п. 4.5. Порядка представления нормативных правовых актов на государственную регистрацию и проведения их государственной регистрации, утвержденного Постановлением Совета Министров Донецкой Народной Республики от 12 февраля 2016 года № 1-15 (в редакции Постановления Совета Министров Донецкой Народной Республики 10 марта 2017 года № 3-62),

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Признать приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от 26 декабря 2018 года № 449 «Об утверждении Классификации железнодорожных путей общего пользования», не подлежащим государственной регистрации.
2. Контроль за исполнением настоящего Приказа возложить на директора Департамента регистрации нормативных правовых актов.
3. Настоящий Приказ вступает в силу с даты его подписания.

Министр

*Конина Верона
и.о. главного специалиста
отдела документационного
обеспечения и архивной
работы
18.01.2019*



Ю.Н. Сироватко

Юлия С.А. Кучерова

УТВЕРЖДЕНА
Приказом Министерства транспорта
Донецкой Народной Республики
от 26 декабря 2018 г. № 449

КЛАССИФИКАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

I. Общие положения

1.1. Классификация железнодорожных путей общего пользования (далее – Классификация) разработана в соответствии с частью 11 статьи 26 Закона Донецкой Народной Республики «О железнодорожном транспорте».

1.2. Классификация включает в себя разделение путей общего пользования по категориям и назначениям (специализация станционных путей) и является обязательной для исполнения всеми работниками оператора инфраструктуры, участвующими в организации перевозочного процесса.

1.3. Категория железнодорожного пути – это характеристика железнодорожного пути, определяемая его эксплуатационными параметрами (приведенной грузонапряженностью и техническими скоростями движения поездов) и предназначенная для установления требований к его устройству и содержанию при эксплуатации.

1.4. Классификация путей дифференцирует главные пути общего пользования по категориям, зависящим от сочетания интервалов установленных скоростей движения поездов, интервалов грузонапряженности и дополнительных критериев, учитывающих условия эксплуатации. Приемо-отправочные и другие станционные пути классифицируются в зависимости от условий пропуска поездов. Пути сортировочных горок классифицируются в зависимости от объемов среднесуточной переработки вагонов.

1.5. Порядок использования станционных путей, при котором каждый путь парка путей предназначается для поездов (вагонов) конкретной категории (назначения), определяет специализацию станционных путей.

Целесообразная специализация станционных путей является основой правильной организации технологического процесса работы станции и закрепляется технико-распорядительным актом (ТРА) станции, регламентирующим безопасные и беспрепятственные прием, отправку и проследование поездов по станции, безопасность внутрисканционной маневровой работы и соблюдение требований охраны труда.

Специализация станционных путей должна обеспечивать выполнение норм плана формирования поездов, ускорять переработку вагонов и сокращать объем маневровой работы.

Специализация станционных путей в парке приема, парке отправления и приемо-отправочном парках устанавливается с таким расчетом, чтобы по возможности не было враждебных маршрутов, создающих угрозу безопасности движения и замедляющих работу станции, а также обеспечивающих одновременный прием и отправление поездов по нескольким направлениям, кроме того, возможность выполнения маневровой работы. Специализация путей сортировочного парка должна обеспечивать высокую перерабатывающую способность сортировочных горок и вытяжных путей, наименьшие затраты локомотиво- и вагоно-часов на сортировочную работу, минимальный объем повторной переработки вагонов, возможность широкого применения прогрессивных методов труда, равномерную загрузку вытяжных путей формирования в хвостовой стрелочной горловине сортировочного парка. На небольших станциях допускается использовать скользящую специализацию путей.

II. Классификация железнодорожных путей по категориям

2.1. Железнодорожные пути подразделяют на семь категорий в зависимости от грузонапряженности и максимальной установленной скорости движения поездов в соответствии с Приложением 1 данной Классификации.

Величину грузонапряженности принимают средней за последние три года, но не менее достигнутой за последний год.

Максимальную установленную скорость принимают без учета ограничений на отдельных барьерных местах и ограничений, вызванных неудовлетворительным техническим состоянием пути и искусственных сооружений на участке.

Длина пути соответствующей категории, как правило, не должна быть меньше длины участка движения поездов с одинаковой грузонапряженностью и максимальной установленной скоростью движения пассажирских или грузовых поездов, без учета отдельных километров и мест, по которым она уменьшена в связи с наличием кривых малого радиуса, неудовлетворительного технического состояния пути, искусственных сооружений или по другим причинам.

2.2. По результатам расчета грузонапряженности за год, на основании действующего приказа Генерального директора ГП «Донецкая железная дорога» о максимально допустимых скоростях движения подвижного состава дистанции пути указывают в технических паспортах и в других формах отчетности категории главных путей (в том числе главных путей в пределах станции).

Технические паспорта дистанций пути с указанием категорий путей ежегодно утверждаются начальником службы пути ГП «Донецкая железная дорога» по состоянию на 1 января.

2.3. Категория приемо-отправочных и станционных путей, предназначенных для безостановочного пропуска поездов со скоростями 40 км/ч и более, указывается на один пункт меньше, чем рядом расположенный главный путь в пределах станции, но не менее VI категории при наличии пассажирских поездов.

2.4. Пути сортировочных горок классифицируются в зависимости от объемов среднесуточной переработки вагонов:

2.4.1 сортировочные горки большой мощности: переработка в среднем в сутки 3500 вагонов и выше или при числе путей в сортировочном парке 30 и более относятся к III категории;

2.4.2 сортировочные горки средней мощности: переработка в среднем в сутки от 1500 до 3500 вагонов или при числе путей в сортировочном парке от 17 до 29 путей относятся к IV категории;

2.4.3 сортировочные горки малой мощности: переработка в среднем в сутки от 250 до 1500 вагонов или при числе путей в сортировочном парке до 16 путей включительно относятся к V категории.

2.5 Станционные пути, не предназначенные для безостановочного пропуска поездов при установленных скоростях более 40 км/ч, специальные пути, предназначенные для обращения подвижного состава с опасными грузами, пути сортировочных горок, не отвечающие требованиям пункта 2.4, относятся к VI категории. Остальные станционные, подъездные и прочие пути относятся к VII категории.

Категория стрелочного перевода, съезда определяется по большему из категорий соединяемых путей.

III. Специализация станционных путей

3.1. Станционные пути – железнодорожные пути, расположенные в границах отдельных пунктов с путевым развитием. Станционные пути включают: главные пути станции, приемо-отправочные пути, вытяжные пути, сортировочные пути, горочные пути, погрузочно-выгрузочные пути, деповские пути, а также ходовые пути для локомотивов, соединительные пути, пути стоянки пожарных и восстановительных поездов и отдельных пассажирских вагонов, весовые пути и другие. Кроме того, к станционным путям относятся пути специального назначения, такие как, предохранительные тупики, улавливающие тупики. На крупных станциях пути, предназначенные для выполнения однородных операций, объединяют в группы, называемые парками путей.

Главный путь станции – продолжение путей прилегающих перегонов в пределах железнодорожной станции, как правило, не имеет отклонений на стрелочных переводах. Служит для пропуска всех видов поездов, следующих без остановки с установленными скоростями, а также

пассажирских поездов с кратковременными остановками в месте расположения пассажирских платформ для посадки и высадки пассажиров.

Приемо-отправочный путь – станционный путь, на котором выполняются технологические операции, связанные с приемом и отправлением поездов, посадкой и высадкой пассажиров, скрещением поездов на однопутных линиях и ожиданием обгона более срочными поездами.

Приемо-отправочные пути устраивают таким образом, чтобы маршруту прибывающего или отправляемого поезда по возможности не было никаких других враждебных маршрутов (маневровых, выставочных, маршрутов уборки локомотивов и т. п.). На крупных станциях приемо-отправочные пути объединяют в парки путей. На станциях через которые пропускается большое число поездов такие пути специализируются по направлениям движения поездов. С прибывающим поездом на них производятся следующие операции: отцепка и прицепка поездного локомотива, техническое обслуживание и коммерческий осмотр состава, разъединение и соединение автотормозных рукавов, проверка состава по перевозочным документам, устранение возможных технических неисправностей и т. п. Полезная длина приемо-отправочного пути должна удовлетворять условию постановки поезда в пределах пути при безопасном следовании подвижного состава по соседним с ним путям.

Вытяжной путь – станционный путь, являющийся продолжением группы сортировочных, погрузочно - выгрузочных или иных путей станции и предназначенный для выполнения маневровой работы по сортировке вагонов, формированию составов поездов и передач вагонов внутри железнодорожного узла, перестановке вагонов с одного пути на другой и т. п. Маневровая работа должна быть изолирована от маршрутов приема и отправления поездов, а также от маршрутов пропуска поездных локомотивов. Сортировка вагонов на вытяжном пути выполняется осаживанием или толчками локомотивом, а при соответствующих условиях (на путях специального профиля – профилированный вытяжной путь) – в сочетании с действием силы тяжести вагонов. Длина вытяжного пути должна быть не менее длины маневрового состава, что позволяет выполнять работу целым составом.

Сортировочный путь – станционный путь, предназначенный для накопления составов и групп вагонов и формирования одnogруппных и групповых поездов, а также для вагонов под погрузку или выгрузку, требующих ремонта, с опасными грузами и т.д. Полезная длина сортировочного пути для одnogруппных поездов, а также для соединения частей каждого назначения группового поезда принимается равной длине поезда, увеличенной не менее чем на 10%.

Вытяжной горочный путь – станционный путь, предназначенный для вытягивания на него состава (и последующего его расформирования на горке) из парка приема.

Вытяжной путь формирования – станционный путь сортировочного устройства, предназначенный для окончания формирования составов поездов и подбора групп вагонов по их назначениям.

Горочный путь – станционный путь, предназначенный для надвига состава на сортировочную горку, его роспуска и возвращения горочного

локомотива в парк приёма после роспуска. Горочный путь располагается от предельного столбика выходной горловины парка приёма (при последовательном расположении парков приёма и сортировочного) или от предельного столбика последнего стрелочного перевода перед горочной горловиной (при параллельном расположении парков приёма и сортировочного) до вершины сортировочной горки.

Путь надвига – станционный путь, по которому осуществляется надвиг состава вагонов на сортировочную горку, примыкающий к последнему стрелочному переводу выходной горловины парка приема, при последовательном расположении парка приема и сортировочного парка, или вытяжному горочному пути, при параллельном расположении парков, ведущий на вершину сортировочной горки.

Погрузочно-выгрузочный путь – оборудованный грузовыми устройствами станционный путь грузового района, предназначенный для стоянки железнодорожного подвижного состава во время проведения грузовых операций. Может быть сквозным или тупиковым. Погрузочно-выгрузочные пути специализированы для различных видов грузов (инертных минерально-строительных материалов, угля, руды и др.); контейнеров; колесных грузов; опасных грузов и т. д. Их проектируют с учетом требования компактности расположения грузовых устройств и удобства подъезда автомобильного транспорта.

Приемо-сдаточный путь – станционный путь, на котором осуществляются приемо-сдаточные операции приема и выдачи груза между железной дорогой и грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями). Для приемо-сдаточных операций, как правило, используются станционные пути грузовых районов, предназначенные для выполнения основной работы по приему к перевозке, отправлению, сортировке, погрузке вагонов. Целью приемо-сдаточных операций является обеспечение безопасной эксплуатации вагонов на железнодорожных путях общего и необщего пользования, прием и сдача вагонов в техническом и коммерческом отношении.

Весовой путь – станционный путь, с расположенными на нем вагонными весами, который служит для взвешивания железнодорожных вагонов. Как правило, железнодорожные весы устанавливаются на прямолинейном горизонтальном нивелированном участке железнодорожного пути.

Соединительный путь служит для соединения основных станционных путей и парков путей друг с другом, с грузовыми площадками, складами, пунктами ремонта подвижного состава и так далее. На двусторонних сортировочных станциях соединительный путь предназначен для передачи углового вагонопотока из одной сортировочной системы в другую. Соединительный путь проектируется в плане из криволинейных и прямых участков. Длина пути зависит от его назначения и местных топографических условий. Соединительные пути устраивают также между примыкающими к железнодорожному узлу линиями для пропуска угловых вагонопотоков.

Ходовой путь – станционный путь на участковых и сортировочных станциях, предназначенный для пропуска локомотивов из парков приема, отправлення или приемо-отправочных парков к экипировочным устройствам

или на ремонтную базу и обратно или для передачи вагонов с одного конца станции на другой и прохода маневровых локомотивов.

3.2. К внутростанционным соединительным путям относятся пути, ведущие к контейнерным площадкам, базам, сортировочным платформам, пунктам очистки, промывки, дезинфекции вагонов, ремонта подвижного состава и производства других технологических операций.

Деповские пути – станционные пути локомотивного и вагонного хозяйств. К ним относятся пути, на которых осуществляется ремонт локомотивов и вагонов в ремонтном предприятии (депо), пути экипировки локомотивов, а также пути кратковременной стоянки готовых к работе локомотивов. Число путей стоянки локомотивов определяется расчетом по графику их оборота. Длина каждого пути рассчитывается на установку 4-5 локомотивов. Длину путей стоянки локомотивов резерва в период снижения размеров движения определяют по установленному для ремонтного предприятия проценту от рабочего парка локомотивов. На территории локомотивного хозяйства для подвоза материалов, топлива и других нужд укладывают тупиковые пути длиной 100-150 м.

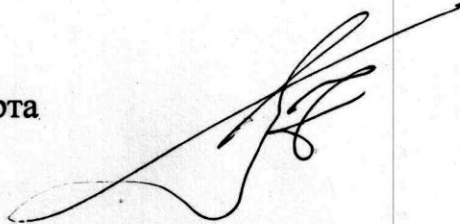
Пути стоянки пожарных и восстановительных поездов – станционные пути, предназначенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов. Место стоянки пожарных и восстановительных поездов должно располагаться, как правило, на путях с двухсторонним выходом для обеспечения своевременного их выезда для ликвидации последствий схода с рельсов подвижного состава, аварий, катастроф, тушения пожаров на объектах инфраструктуры и подвижном составе, а также предотвращения возникновения затруднений в работе, сбоев в движении поездов. Запрещается занимать подвижным составом пути постоянной стоянки восстановительных и пожарных поездов, автотрис и дрезин, предназначенных для ведения восстановительных работ.

Предохранительный тупик – тупиковый путь, предназначенный для предупреждения выхода подвижного состава на маршруты следования поездов. Предохранительные тупики устраивают обычно в местах примыкания подъездных путей к станции. Длина пути от предельного столбика до упора должна быть не менее 50 м.

Улавливающий тупик – тупиковый путь, предназначенный для остановки потерявшего способность торможения поезда при движении по затяжному спуску, а также части состава, оторвавшейся на перегоне при движении поезда на крутом затяжном подъеме. Улавливающие тупики устраивают таким образом, чтобы исключить возможность попадания поезда, потерявшего способность торможения, на станционные пути, занятые подвижным составом, или пересечения маршрута передвижения другого

поезда. Улавливающие тупики располагаются в конце затяжного спуска на подходах к станции или у станционных путей, с которых возможен самостоятельный (самопроизвольный) уход вагонов в сторону перегона с затяжным спуском.

Директор Департамента
железнодорожного транспорта



А.Ю. Ботнарев

Категории путей

| Грузонапряженность, млн т·км брутто/км в год | Максимальная установленная скорость пассажирских/грузовых поездов по участку, км/ч | | | |
|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|------------------------------------|----------------------------|
| | 140 и более/ более 80 | 120 до 140 / 80 | более 80 до 120/ более 60 до 80 | 80 и менее / 60 и менее |
| Более 80 | I | | | II |
| Более 50 до 80 вкл. | I | II | | III |
| Более 30 до 50 вкл. | II | | III | IV |
| Более 15 до 30 вкл. | II | III | IV | V |
| Более 5 до 15 вкл. | II | III | V | VI |
| До 5 вкл. | II | III | VI | VII |

Примечания:

1. На двух - и многопутных участках категории путей устанавливают одинаковыми с путем, имеющим высшую категорию, при условии, что разница в грузонапряженности не превышает 20 %. При большей разнице категорию определяют для каждого пути отдельно.

2. К IV категории относят главные пути на участках с грузонапряженностью 15 млн т·км брутто/км в год и менее при наличии одного из таких показателей: средняя нагрузка на ось более 170 кН; установленная скорость более 100 км/ч; протяженность кривых радиусом менее 350 м составляет более 20 % длины участка или всех кривых - более 40 %; выход на международные линии.

3. При количестве графиковых пригородных и пассажирских поездов с максимальными скоростями движения 80 км/ч и более, независимо от значения грузонапряженности, путь должен быть не ниже:

- I категории – более 100 поездов в сутки;
- II категории – 31 - 100 поездов в сутки;
- III категории – 6 - 30 поездов в сутки.

4. Категории главных путей в пределах станции и станционных путей, предусмотренных для безостановочного пропуска поездов, устанавливаются одинаковыми с путем близлежащего перегона, имеющим высшую категорию.

5. Скорости рефрижераторных и пригородных поездов во время определения категории пути рассматривают как скорости пассажирских поездов.

6. Для определения категории пути используют наибольшую из установленных скоростей пассажирских или грузовых поездов на участке.