



**МЕТОДИЧЕСКОЕ ПОСОБИЕ**  
**по содержанию инфраструктуры железнодорожного**  
**транспорта в соответствии с требованиями габарита**  
**приближения строений**

**Нормативно-техническая документация:** Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. №286; ГОСТ 9238-2013 «Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений»; ЦП-4425 «Инструкция по применению габарита приближения строений», утвержденная Министерством путей сообщения 18 ноября 1986г.; ДЧ-1835 «Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств – участников СНГ, Латвийской республики, Литовской республики, Эстонской республики»; Приказ Западно-Сибирской железной дороги от 07 августа 2015 г. № 3-Сиб-152 «О порядке пропуска негабаритных и тяжеловесных (на транспортерах) грузов по Западно-Сибирской железной дороге»; Рекомендации ОАО «РЖД» от 31.10.2012 г. № 335 «Система калибровки средств измерений в ОАО «РЖД». Межкалибровочные интервалы средств измерений».

Методическое пособие содержит: схемы проведения промеров габаритного состояния различных типов объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта на станциях и перегонах; требования ГОСТ 9238-2013 по содержанию сооружений, устройств и междупутий; ответственность за соблюдение габаритных норм; действия работников при выявлении негабаритных объектов и после приведении их к нормативным размерам; порядок учета негабаритных объектов; примеры расчетов увеличения габаритных размеров в кривых участках пути.

Методическое пособие разработано для специалистов технических отделов, руководителей среднего звена и линейных работников ПЧ, ИЧ, ПЧИССО, ШЧ, ЭЧ, РЦС, ДС, ДПО, РДЖВ.

**УТВЕРЖДАЮ**  
**Главный инженер**  
**Западно-Сибирской**  
**железной дороги**  
**А.И.Черевко**

« 8 августа » 2017 г. № З-СЖД-224

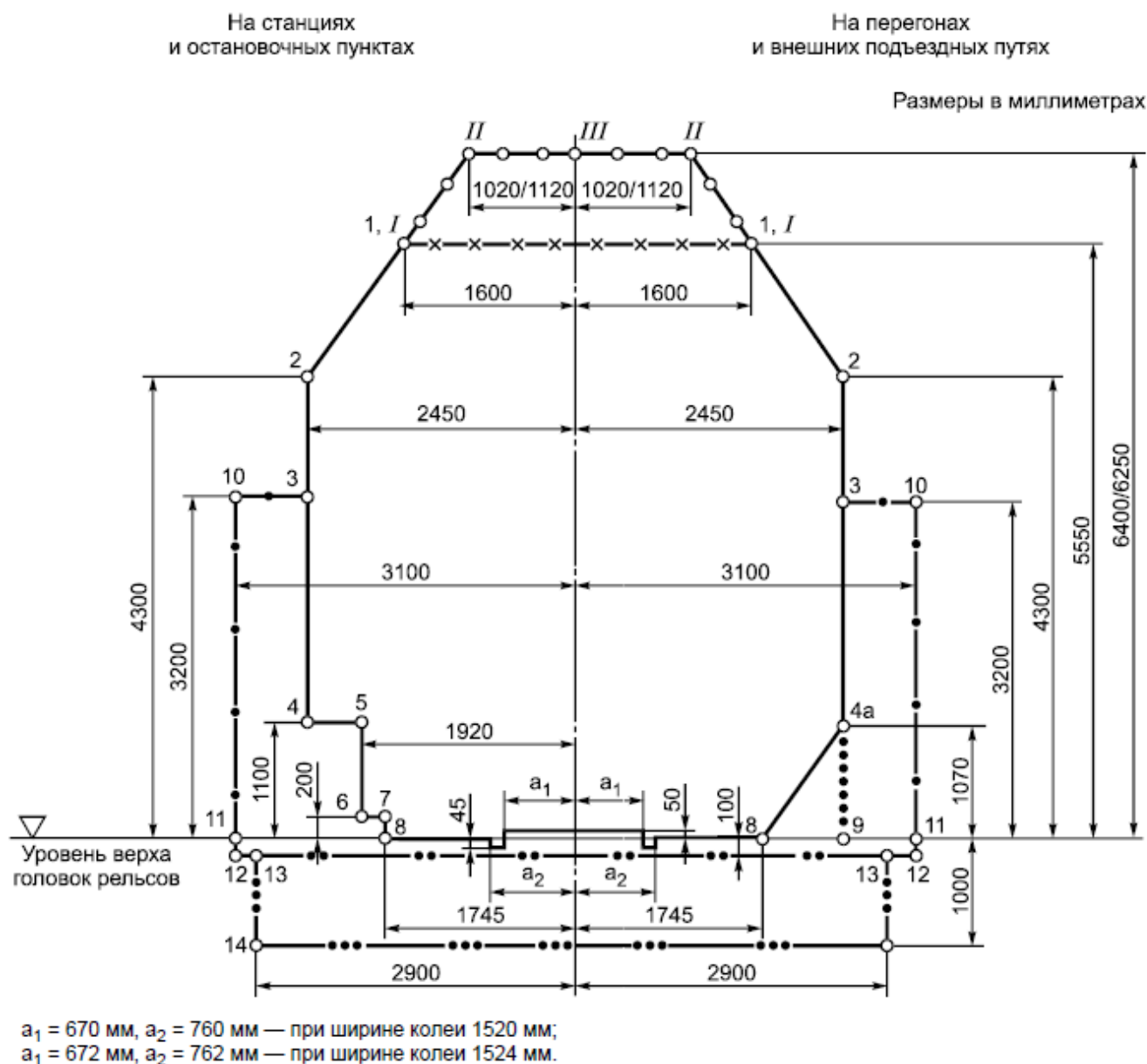
## **МЕТОДИЧЕСКОЕ ПОСОБИЕ**

**по содержанию инфраструктуры железнодорожного транспорта  
в соответствии с требованиями габарита приближения строений  
Для руководителей и работников структурных подразделений  
дирекций и служб Западно-Сибирской железной дороги**

**Новосибирск  
2017**

## Введение

**Габарит приближения строений «С»** – Это предельное поперечное очертание, внутрь которого, помимо железнодорожного подвижного состава, не должны попадать никакие части сооружений и устройств, а также лежащие около железнодорожного пути материалы.

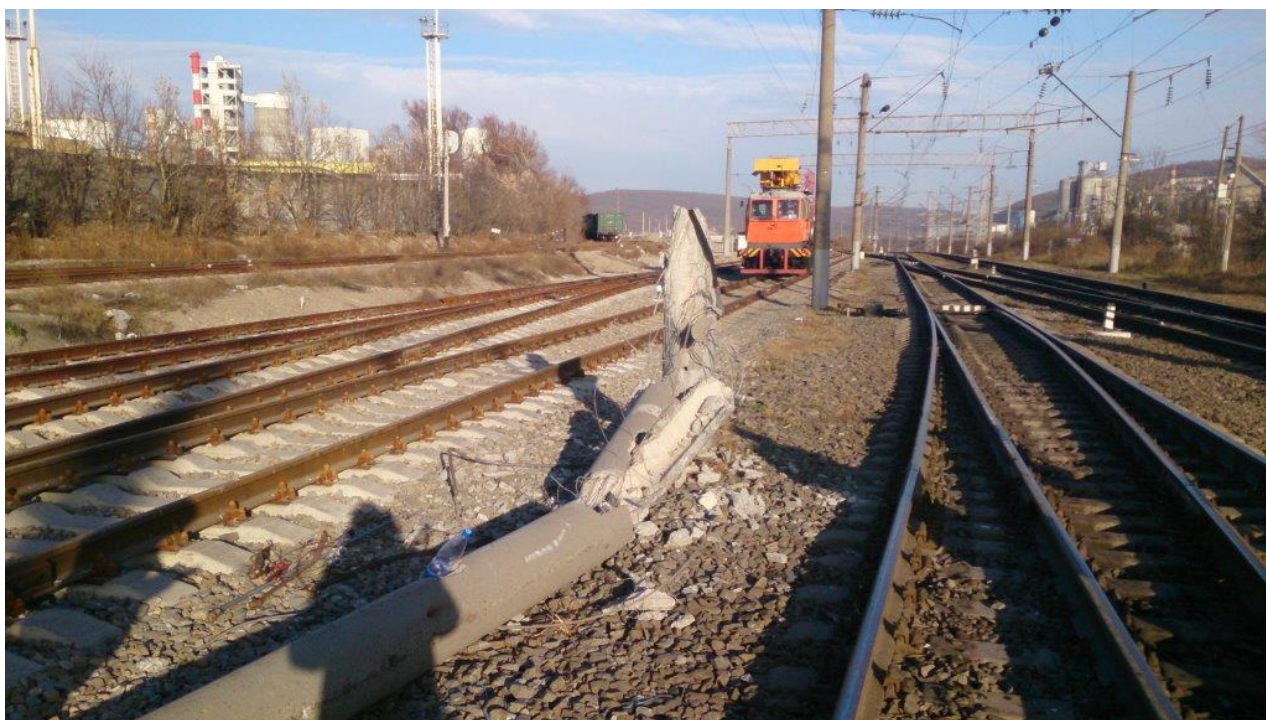


Данный габарит обеспечивает безопасный пропуск подвижного состава всех зон и степеней негабаритности (Сверхнегабаритный груз превышает размеры существующих степеней негабаритности и на каждый такой груз условия пропуска определяются индивидуально). Любое нарушение габарита приближения строений не обеспечивает безопасный пропуск подвижного состава с негабаритными грузами.

Так на ст. Тоннельная Сев.-Кав. Железной дороги 10.11.2014 года. При приеме на 3 путь грузового поезда, имеющего в составе 16-осный транспортер



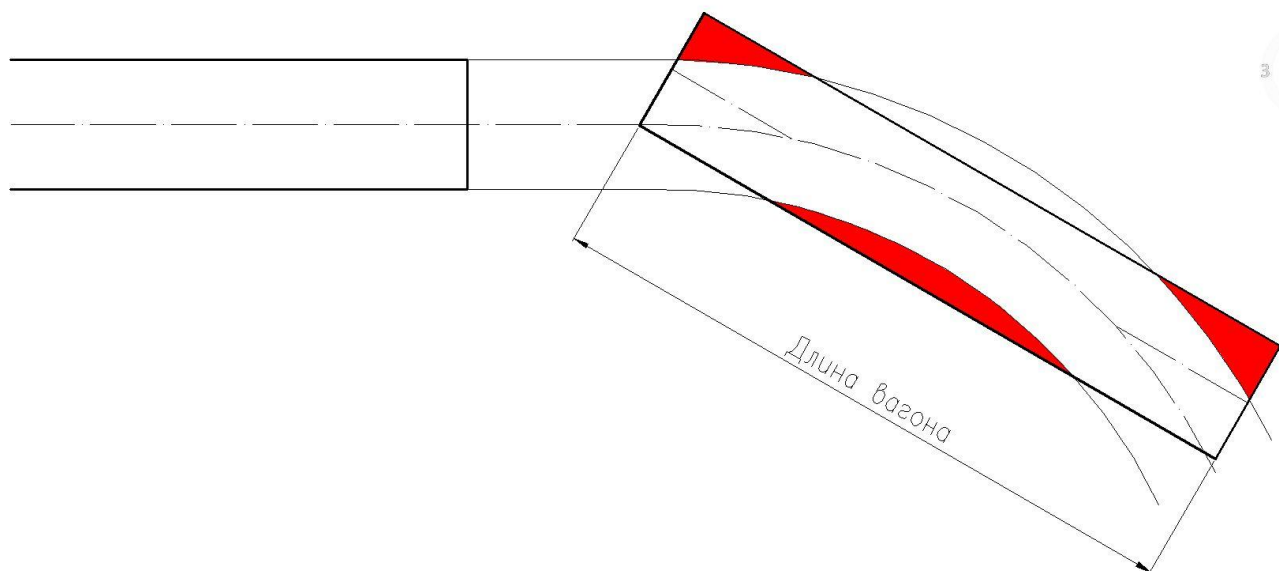
со сверхгабаритным грузом, оборудованным контрольной рамой, на скорости 20 км/ч, была сбита железобетонная опора контактной сети, фиксирующая воздушную стрелку.



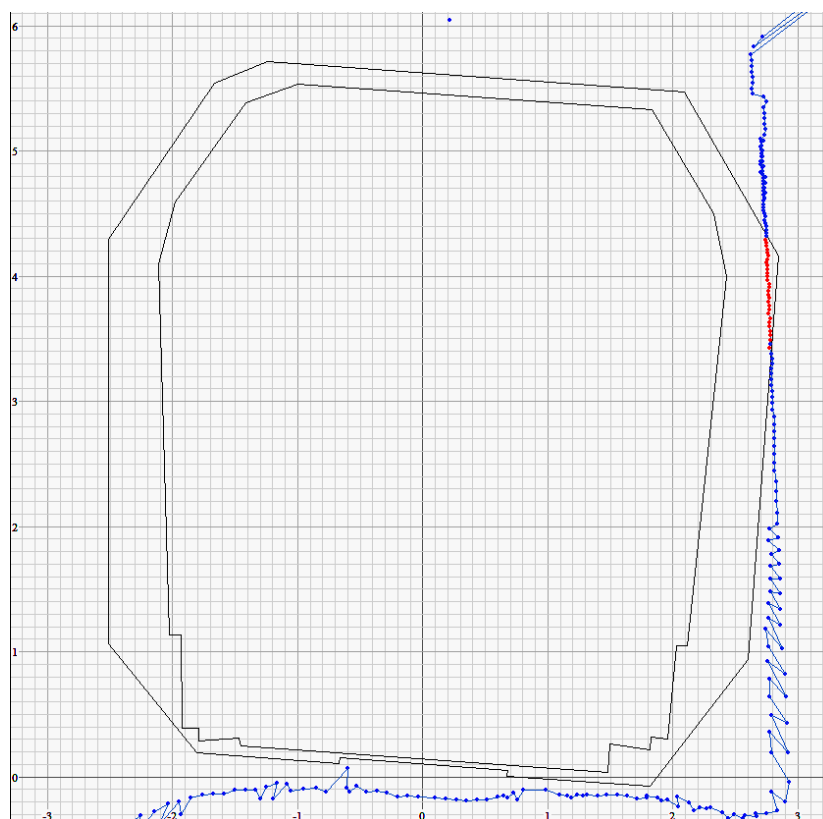
Причиной данного случая является нарушение технологии производства промеров габаритного состояния сооружения, для определения нормативных размеров в кривом участке пути не были учтены характеристики кривой. Нормативные размеры сооружений, устройств и междупутий, расположенных в кривых участках пути увеличиваются с учетом геометрических выносов внутренних и наружных сечений груза при вписывании в кривую, а также

наклона подвижного состава, в зависимости от радиуса кривой и возвышения наружного рельса.

### **Выносы внутренних и наружных сечений груза в плане при вписывании в кривую**



### **Нарушение габарита «С» в кривом участке пути с возвышением наружного рельса**





Из представленного выше материала видно, к каким последствиям может привести проведение некачественных и несвоевременных промеров габаритного состояния сооружений и устройств.

Постоянно по сети железных дорог пропускается большое количество негабаритных и сверхнегабаритных грузов и с каждым годом это количество растет, также увеличиваются размеры пропускаемых грузов. В качестве примера ниже представлен фотоматериал, на котором запечатлены сверхнегабаритные грузы.

#### **Перевозка на 16-осном транспортере площадочного типа**



#### **Погрузка парогенератора на транспортере сочлененного типа, г/п 500т.**



## Транспортер сцепного типа



Посмотрев данный фотоматериал, мы видим, насколько объемными могут быть перевозимые по сети Российских железных дорог грузы, которые в любой момент могут быть направлены на нашу дорогу, и нужно быть готовым к пропуску подобного подвижного состава на своих участках руководителям всех структурных подразделений дороги уже сегодня.

Для этого, в первую очередь, нужно знать нормативные размеры, уметь правильно производить габаритные промеры сооружений, устройств и междупутных расстояний всем причастным работникам железной дороги в процессе эксплуатации и проведении любых видов ремонтов, а также иметь актуальную информацию о габаритном состоянии сооружений, устройств и междупутий на обслуживаемых участках.

**Обязательно нужно помнить, что промер габаритов в кривых участках пути должен проводиться с промером возвышения наружного рельса шаблоном ЦУП в каждой точке промера, так как нормативные размеры сооружений, устройств и междупутных расстояний напрямую зависят от радиуса кривой и возвышения наружного рельса (радиус кривой принимается с графической диаграммы вагона путеизмерителя).**



## 1. Ответственность за соблюдение габаритных норм

[ПТЭ, раздел IV]

Ответственными за содержание и исправное техническое состояние сооружений и устройств железнодорожного транспорта с обеспечением сроков их службы, установленных нормативно-технической документацией, являются **работники железнодорожного транспорта, непосредственно их обслуживающие.**

Работники железнодорожного транспорта в соответствии с должностными обязанностями должны знать правила эксплуатации технических средств и состояние сооружений и устройств, систематически проверять их и обеспечивать надлежащее качество содержания, технического обслуживания и ремонта с соблюдением установленных законодательством Российской Федерации требований для сооружений и устройств инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования, включая метрологические требования.

Сооружения, устройства, механизмы и оборудование железнодорожного транспорта должны соответствовать утвержденной проектной и конструкторской документации. Владелец сооружений, устройств, механизмов и оборудования железнодорожного транспорта **должен иметь на них техническую документацию.**

Сооружения, устройства, механизмы, оборудование железнодорожного транспорта, специальные программные средства, используемые для организации перевозочного процесса, должны соответствовать техническим регламентам, нормам и правилам, регулирующим отдельные вопросы эксплуатации железнодорожного транспорта, требованиям безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, сохранности перевозимых грузов, охраны труда, экологической и пожарной безопасности, санитарным нормам и законодательству Российской Федерации об охране окружающей среды.

**Габариты приближения строений  $S$  и  $S_{II}$  должны соблюдаться у всех эксплуатируемых железнодорожных путей общего и необщего пользования.**

Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования формирует перечень негабаритных мест, подлежащих приведению в соответствие с ПТЭ, **осуществляют проверки габаритов сооружений и устройств и устранения негабаритных мест.**

**Не допускается нарушать габариты приближения строений при проведении любых ремонтных, строительных и других работ, за исключением случаев полного закрытия движения по железнодорожному пути, габарит которого нарушается, на период проведения работ.**

[Приказ №3Сиб-152, приложение №15]

Ответственность за соблюдение габаритных нормативов возлагается:

- при разработке проектов строительства, реконструкции и ремонта сооружений, устройств и путей – на проектные организации, а также работников железной дороги, осуществляющих согласование этих проектов;
- при строительстве, реконструкции и ремонте – на непосредственных исполнителей работ, а также должностных лиц, осуществляющих технический надзор и приемку объектов в эксплуатацию;
- при эксплуатации – на руководителей предприятий, на балансе которых находятся сооружения, устройства и пути.

## **2. Производство промеров габаритного состояния сооружений, устройств и междупутий**

[ГОСТ 9238-2013, пункт 5.6]

При проверке габаритов приближения строений съемка внутренних очертаний сооружений и устройств, промеры междупутных расстояний проводятся обычными измерительными инструментами и приспособлениями (**метры, рулетки, мерные ленты, рейки, отвесы, шесты, уровни**) или специальными инструментами и приборами (лазерные дальномеры, шаблоны, теодолиты, тахеометры), откалиброванных в соответствии с рекомендациями ОАО «РЖД» от 31.10.2012 г. №335.

При измерении габаритов приближения строений или габаритов подвижного состава суммарная погрешность измерения должна быть не более 10 мм.

Габариты сооружений и устройств, а также расстояния между осями путей должны проверять:

- в процессе строительства, реконструкции, ремонтов — при приемке в эксплуатацию вновь построенных, реконструированных и капитально отремонтированных сооружений, устройств и путей;
- в процессе эксплуатации сооружений устройств и путей — в период проведения весенних и осенних осмотров;
- не реже одного раза в 10 лет — в ходе сплошной проверки всех сооружений и устройств; не реже одного раза в 5 лет — тоннели, мосты, конкорсы, пассажирские платформы.

**Обязательно указывается местоположение (км, пикет) всех проверяемых сооружений, устройств и междупутий при производстве промеров на главных путях станций и перегонов. На станциях обозначение путей производится согласно ТРА станции.**

[Приказ №3Сиб-152, приложение №15]

Проверки габаритного состояния сооружений и устройств производятся работниками предприятий, на балансе которых находятся объекты, на станциях – комиссией под председательством начальника станции, на перегонах под председательством начальников дистанций пути.

По результатам проверки составляются ведомости промеров по утвержденной форме, в соответствии с приказом №3Сиб-152 (примеры оформления в приложении 1, 2). Комиссионные промеры пассажирских платформ оформляются в соответствии с примером приложения 3. Один экземпляр ведомостей промеров, выполненных **после строительства, реконструкции и ремонтов сооружений, устройств и путей**, передается в габаритообследовательскую станцию.

**2.1. Съемку габаритов сооружений, устройств и измерение междупутных расстояний следует производить в следующих сечениях [ГОСТ-9238, пункт 5.6.2.4]:**

- **На мостах с ездой по низу**, имеющих фермы пролетных строений с непараллельными поясами в сечении по порталным рамам. Если фермы с параллельными поясами, съемку следует производить в сечениях порталных рам и в одном из сечений по поперечным связям в каждом пролетном строении, а также дополнительно в тех сечениях поперечных связей, в которых после усиления или реконструкции пролетных строений изменились внутренние очертания.

- **На мостах с ездой по середине** – в местах видимых стеснений, а при их отсутствии в 2-3 сечениях по длине моста, но не менее, чем в одном сечении каждого пролетного строения.

- **На мостах с ездой по верху** – допускается ограничиться 2-3 промерами от оси пути до перил в одну и другую стороны и в видимых стеснениях, если они имеются.

- Расстояния от оси пути до края **опор, мачт, столбов** и других подобных устройств должны измеряться на **уровне головок рельсов** – если нет выступающих за этот край в сторону пути частей, **при наличии таких частей следует снимать размеры поперечного сечения по ним.**

- Промеры расстояний от оси пути до края **платформ, подпорных стенок, зданий, пакгаузов, заборов** и других подобных объектов в прямых участках пути следует производить в видимых стесненных условиях, а если



последние трудно выделить, то в начале, середине и конце сооружения (на платформах - у каждой опоры). Если эти сооружения расположены в кривых участках пути, проверяемые сечения следует принимать через 20 м и в местах видимых стеснений (на платформах - у каждой опоры).

- Под пролетными строениями **путепроводов, пешеходных мостов, конкорсов** – в сечениях, соответствующих наивысшему уровню головки рельса под сооружением и наиболее стесненных опорами и пролетными строениями местами. При протяжении этих сооружений вдоль оси пути не более 10 м можно ограничиться снятием размеров одного наиболее стесненного сечения. Проверку сечения в указанных местах следует производить перпендикулярно к оси пути или ближайшим от опор осям путей, уложенным под этим сооружением.

- В **тоннелях и галереях** – в сечениях не реже, чем через 10 м, по кольцам и в местах видимых стеснений.

- **Расстояния между осями главных путей** на перегонах и станциях следует измерять у каждого километрового столба и пикетного столбика (в кривых через 50 м), в начале остяков стрелок и в местах видимых стеснений.

**Расстояния между осями путей на станциях** (кроме главных) следует измерять через 50-100 м и в местах видимых сужений междупутий, от предельного до предельного столбика.

В двухпутных тоннелях, на мостах и других сооружениях расстояния между осями путей должны быть измерены в местах видимых сужений междупутий и в сечениях, где выявлены негабаритности внутренних очертаний этих сооружений.

## **2.2. Особые условия при производстве промеров**

### **2.2.1. В кривом участке пути требуется:**

- в каждом сечении производить замер **возвышения** наружного рельса шаблоном ЦУП (представителем ПЧ или ПМС) с указанием в акте (ведомости) промера сторонности кривой (внутри/снаружи кривой). **При промере междупутных расстояний, возвышение наружного рельса измеряется от обоих путей.**

- вертикальную координату измерять от уровня верха головки **внутреннего** (нижнего) рельса.

Для кривых участков пути радиусом более 4000 м размеры габарита приближения строений и расстояния между осями путей не увеличиваются (применяются как для прямого участка пути).

2.2.2. При наличии **выступающих частей** за основной контур сооружения в сторону пути требуется дополнительно производить промеры поперечного сечения по ним.

2.2.3. При видимом **наклоне** сооружения в сторону пути требуется выполнить замер расстояний от оси пути до сооружения на уровне головки рельса и на высоте 1м, для расчета угла наклона и для определения возможности безопасного пропуска поездов.

### 2.3. Промер габаритного состояния опоры контактной сети

*Эксплуатационная норма:*

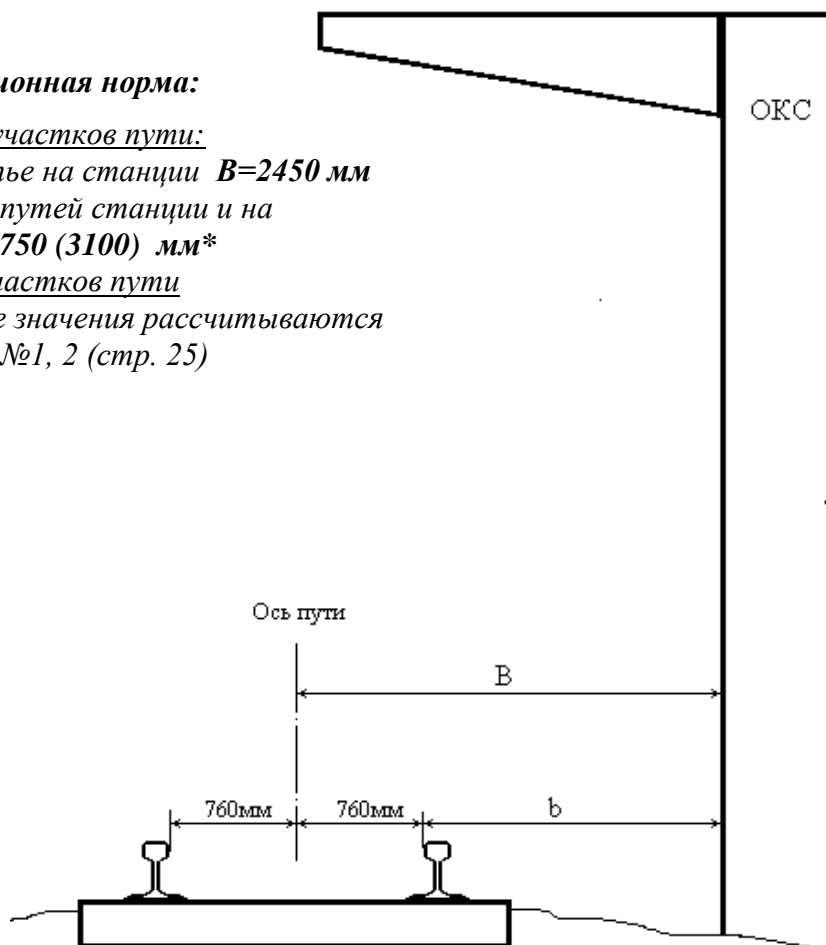
для прямых участков пути:

- в междупутье на станции  **$B=2450$  мм**

- от крайних путей станции и на перегоне  **$B=2750$  (3100) мм\***

для кривых участков пути

нормативные значения рассчитываются по примерам №1, 2 (стр. 25)



**$B$**  – горизонтальное расстояние от оси пути до сооружения, мм;

**760 мм** – половина ширины колеи;

**$b$**  – горизонтальное расстояние от рабочей грани головки рельса до сооружения, мм;

$$B = b + 760 \text{ мм}$$

\* На существующих линиях до их реконструкции расстояние от оси пути до внутреннего края опор контактной сети допускается **не менее 2750 мм**. При новом строительстве нормативный размер  **$B=3100$  мм**.

## 2.4. Промер габаритного состояния мачтового светофора

### Эксплуатационная норма:

для прямых участков пути:

- в междупутье на станции  $B_{1,2}=2450$  мм

- от крайних путей станции и на

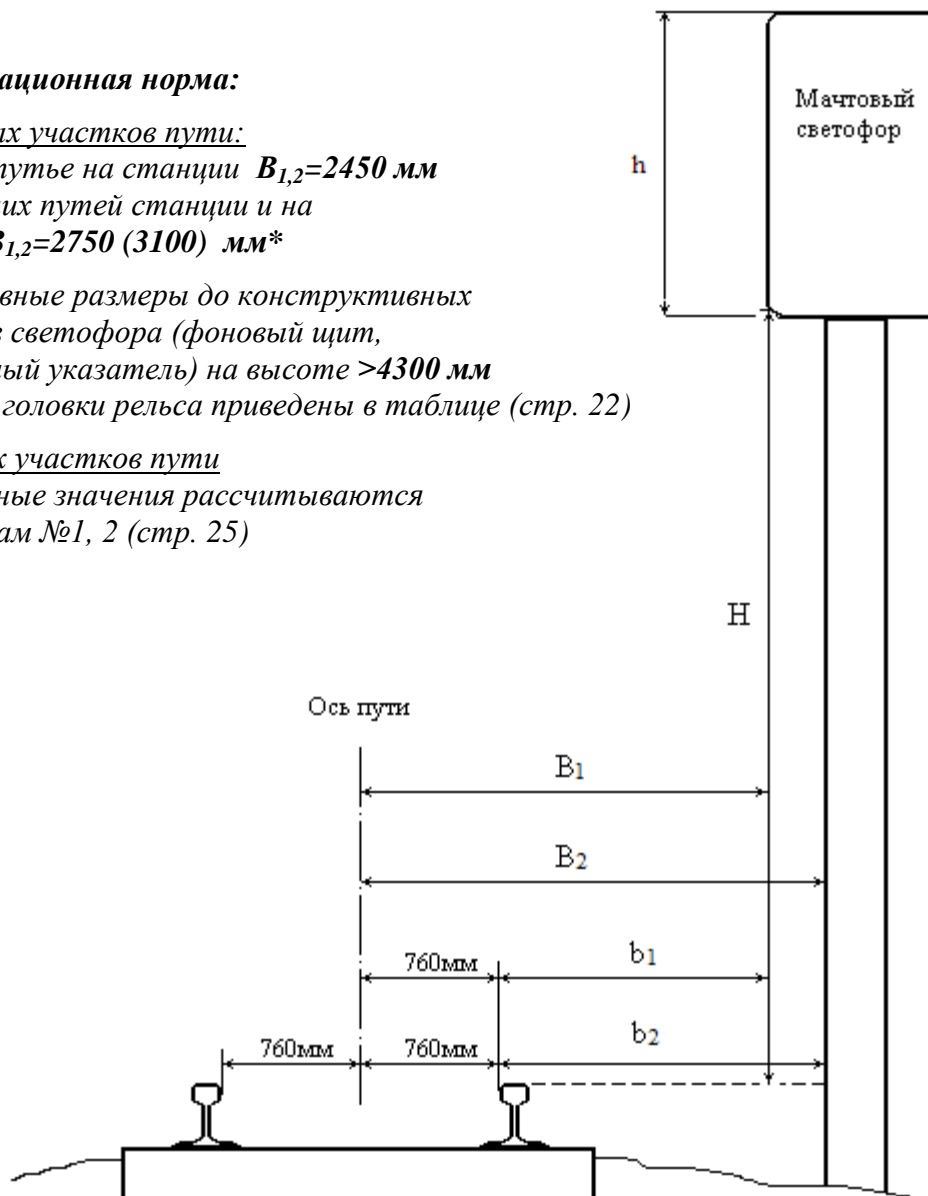
перегоне  $B_{1,2}=2750$  (3100) мм\*

- нормативные размеры до конструктивных элементов светофора (фоновый щит, маршрутный указатель) на высоте  $>4300$  мм от уровня головки рельса приведены в таблице (стр. 22)

для кривых участков пути

нормативные значения рассчитываются

по примерам №1, 2 (стр. 25)



$B_1=b_1+760$  мм – расстояние от оси пути до фонового щита (марш. указателя);

$B_2=b_2+760$  мм – расстояние от оси пути до мачты светофора;

$b_1, b_2$  – горизонтальные расстояния от рабочей грани головки рельса до сооружений, мм.

$H$  – расстояние от уровня головки рельса до нижнего края фонового щита (маршрутного указателя).

$h$  – вертикальный размер фонового щита (маршрутного указателя).

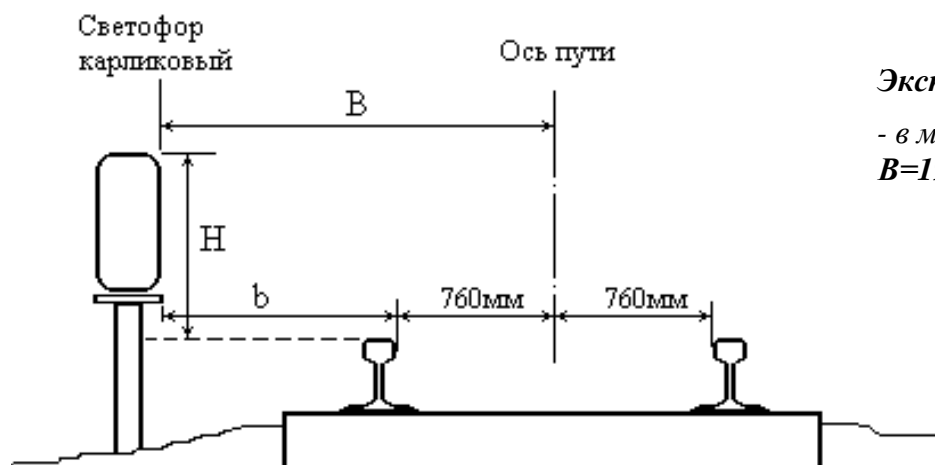
760 мм – половина ширины колеи

\* Для существующих мачт светофоров на перегонах и от крайних путей станций расстояние от оси пути допускается сохранять не менее 2750 мм. При новом строительстве нормативный размер 3100 мм.



## 2.5. Промер габаритного состояния карликового светофора

### 2.5.1 в прямом участке пути:



*Эксплуатационная норма:*

*- в междупутье на станции  
 $V=1920$  мм при  $H \leq 1100$  мм*

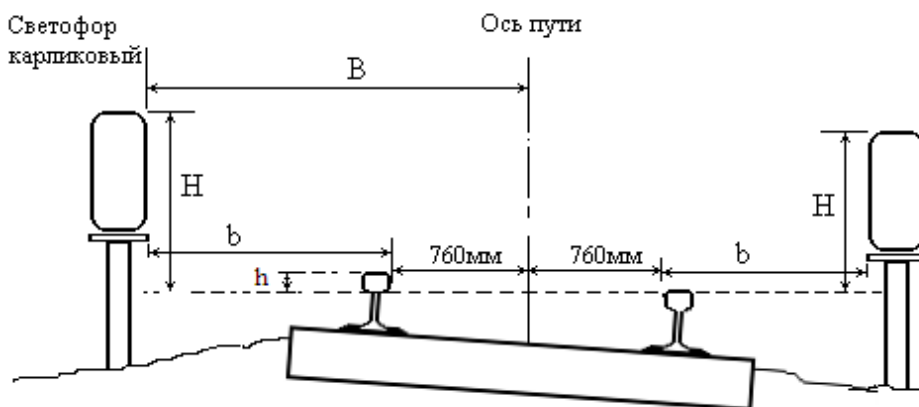
*\*В случае расположения карликового светофора от крайних путей станций или на перегоне,  $V=2450$  мм (см. габарит «С» линия — основной контур по точкам 1-2-3-4а-8).*

### 2.5.2. в кривом участке пути:

с наружной стороны кривой

с внутренней стороны кривой

*для кривых участков пути  
нормативные значения рассчитываются  
по примеру №3 (стр. 25)*



**В** – горизонтальное расстояние от оси пути до сооружения, мм;

**Н** – высота сооружения от уровня головки рельса, мм;

**760 мм** – половина ширины колеи;

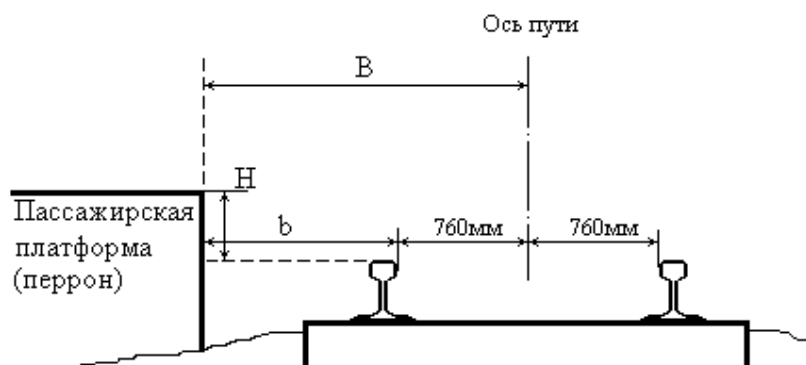
**b** – горизонтальное расстояние от рабочей грани головки рельса до сооружения, мм;

**$V = b + 760$  мм**

**h** – возвышение наружного рельса, мм.

## 2.6. Промер габаритного состояния пассажирской (грузовой) платформы

### 2.6.1. в прямом участке пути:



*Нормативные размеры:*

*Для высокой платформы:*

*$V=1920$  мм;  $H=1100$  мм\**

*Для низкой платформы:*

*$V=1745$  мм;  $H=200$  мм\**

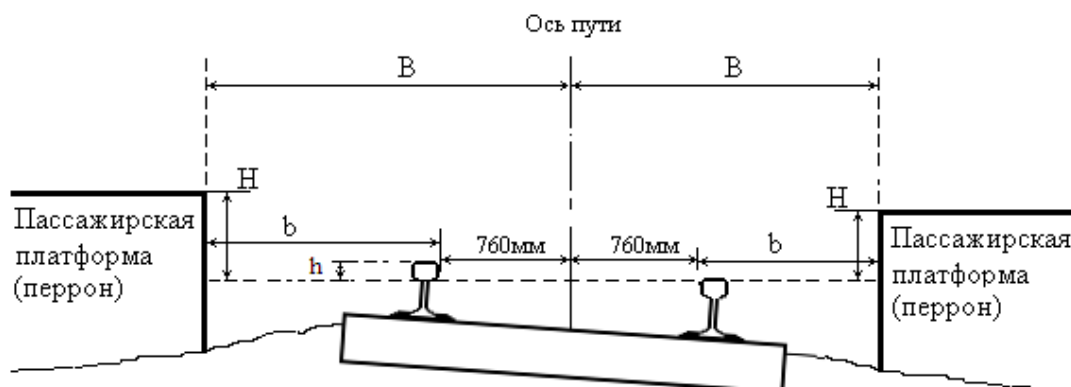
*\*В процессе эксплуатации для платформ разрешаются следующие допуски:*

- на высоту — до 20 мм в сторону увеличения и 50 мм в сторону уменьшения;
- на расстояние от оси пути — до 25 мм в сторону уменьшения и до 30 мм в сторону увеличения.

### 2.6.2. в кривом участке пути:

с наружной стороны кривой

с внутренней стороны кривой



*\*Для кривых участков пути нормативные значения рассчитываются по примеру №4 (стр. 26).*

**V** — горизонтальное расстояние от оси пути до сооружения, мм;

**H** — высота сооружения от уровня головки рельса, мм;

**760 мм** — половина ширины колеи;

**b** — горизонтальное расстояние от рабочей грани головки рельса до сооружения, мм;

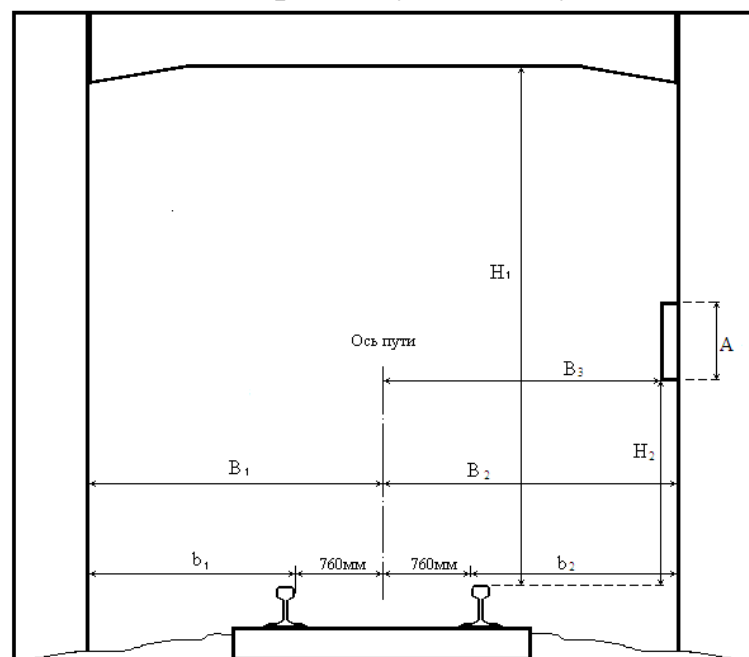
**$V = b + 760$  мм**

**h** — возвышение наружного рельса, мм.

**Вертикальная координата измеряется от уровня верха головки внутреннего (нижнего) рельса.**

## 2.7. Промер габаритного состояния мостов, путепроводов, конкорсов

### 2.7.1. в прямом участке пути:



Минимально допустимые размеры для мостов с ездой по низу, пешеходных мостов, конкорсов:  **$V=2450$  мм при  $H_2 \leq 4300$  мм.**

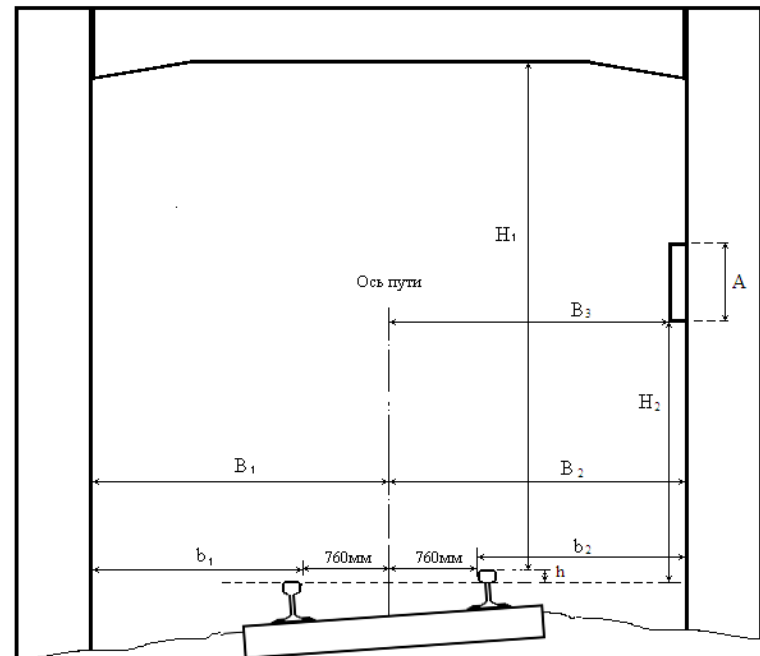
Для выступающих в сторону оси пути элементов, на высоте  $H_2 > 4300$  мм от уровня головки рельса, нормативные размеры приведены в таблице (стр. 22).

Для опор путепроводов и пешеходных мостов расположенных на перегонах и у крайних путей станций нормативное значение  **$V=3100$  мм.**

\*Для существующих опор путепроводов и пешеходных мостов расположенных на перегонах и у крайних путей станций расстояние

от оси пути допускается сохранять не менее **2750 мм.**

### 2.7.2. в кривом участке пути:



местах.

В кривых участках пути нормативные значения рассчитываются по примерам №1, 2 (стр. 25)

Низ конструкции сооружения (пространство для размещения контактной сети)  **$H_1=6400/6250$** , в числителе для контактного провода с несущим тросом, в знаменателе – без несущего троса. Съемку габаритов следует производить под пролетными строениями **путепроводов, пешеходных мостов, конкорсов** – в сечениях, соответствующих наивысшему уровню головки рельса под сооружением и наиболее стесненных опорами и пролетными строениями

**$B_1, B_2$**  – горизонтальное расстояние от оси пути до сооружения, мм;

**$B_3$**  – горизонтальное расстояние от оси пути до выступающей части, мм;

**$H_1$**  – низ конструкции сооружения, мм;

**$H_2$**  – высота выступающей части от уровня головки рельса, мм;



**760 мм** – половина ширины колеи;

**b<sub>1</sub>, b<sub>2</sub>** – горизонтальное расстояние от рабочей грани головки рельса до сооружения, мм;

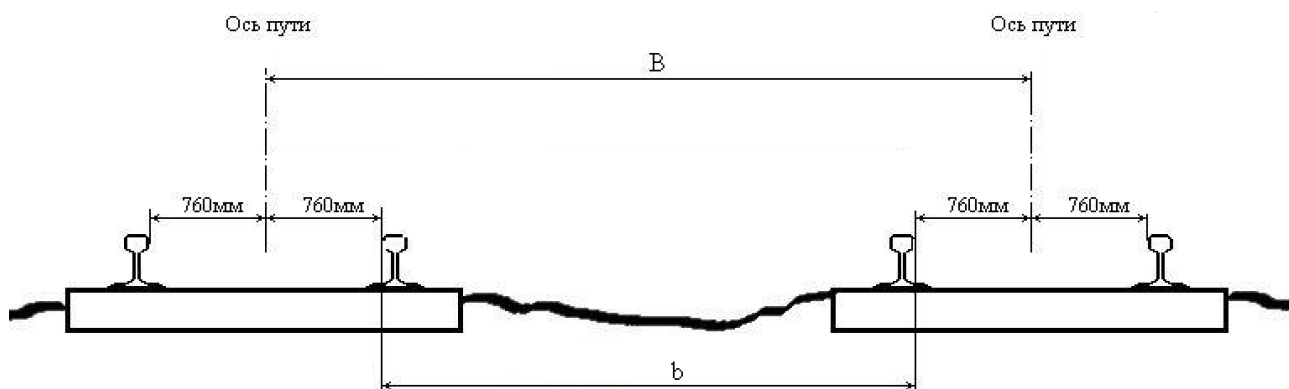
$$B = b + 760 \text{ мм}$$

**h** – возвышение наружного рельса, мм;

**A** – вертикальный размер выступающей части, мм.

**\*На электрифицированных линиях проверки выполняются совместно с работниками участков (дистанций) энергоснабжения.**

## 2.8. Промер габаритного состояния междупутных расстояний



$$B = b + 1520 \text{ мм};$$

**b** – горизонтальное расстояние от рабочей грани головки рельса до рабочей грани головки рельса смежного пути, мм;

**760** – половина ширины колеи.

*В кривых участках пути нормативные значения рассчитываются по примерам №1, 2 (стр. 27).*

*Расстояние между осями главных путей на перегонах двухпутных линий (**B**) должно быть **не менее 4100 мм**. На трех и четырех - путных линиях расстояние между осями второго и третьего путей должно быть **не менее 5000 мм**.*

*Расстояние между осями смежных приемоотправочных и сортировочных путей должно быть **не менее 4800 мм**.*

*\*Расстояния между осями главных путей на перегонах и станциях следует измерять у каждого километрового столба и пикетного столбика (в кривых через 50 м), в начале остьяков стрелок и в местах видимых стеснений.*

*\*\*Расстояния между осями путей на станциях (кроме главных) следует измерять через 50-100 м и в местах видимых сужений междупутий, от предельного до предельного столбика.*

**\*При промере междупутных расстояний в кривом участке пути, возвышение наружного рельса измеряется от обоих путей.**

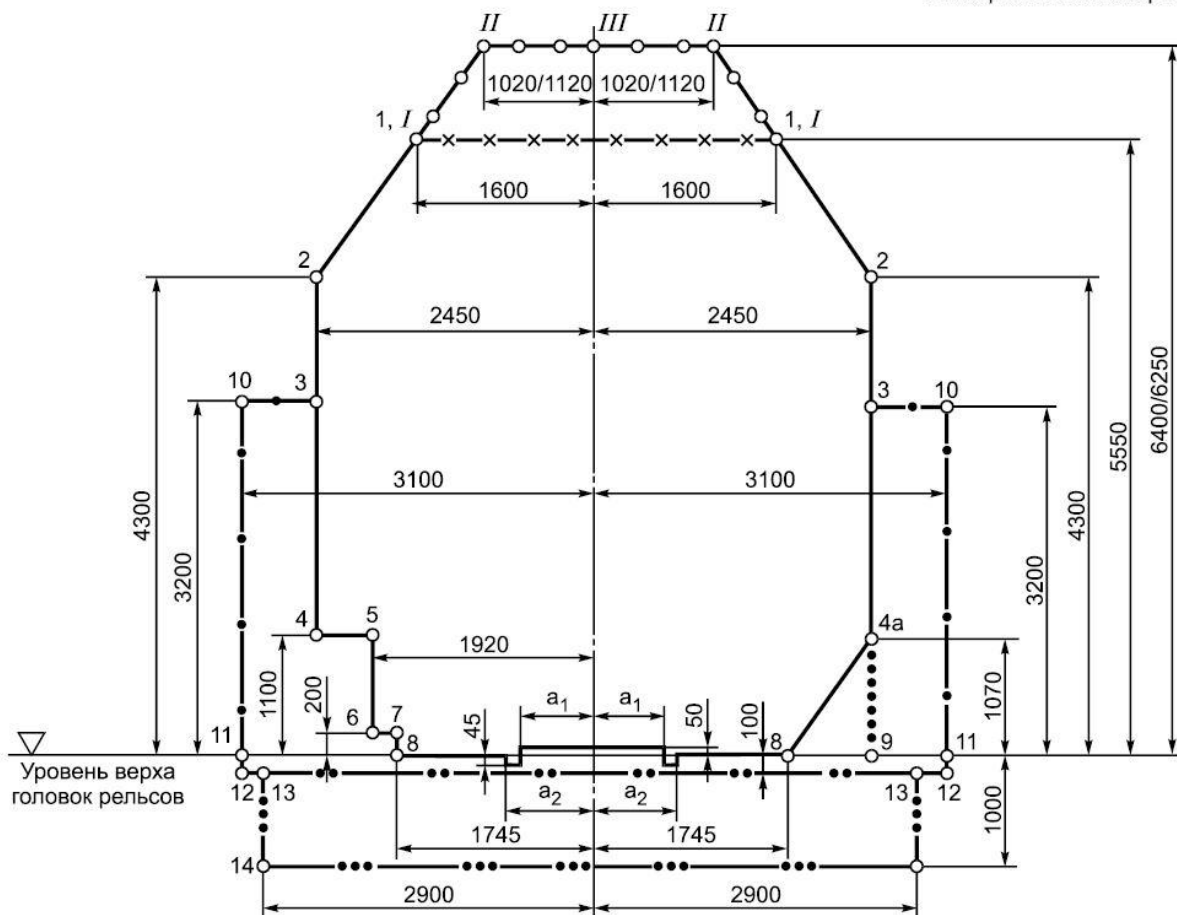
## 2.9 Эксплуатационные нормы

### *Габарит приближения строений «С»*

На станциях и остановочных  
пунктах

На перегонах и внешних  
подъездных путях

Размеры в миллиметрах



$a_1 = 670$  мм,  $a_2 = 760$  мм — при ширине колеи 1520 мм;

$a_1 = 672$  мм,  $a_2 = 762$  мм — при ширине колеи 1524 мм.

Ширину желоба ( $a_2 - a_1$ ) в пределах настила переездов на прямых участках пути допускается принимать не менее 75 мм.

— линия (основной контур — по точкам 1-2-3-4-5-6-7) приближения пролетных строений мостов, конструктивных элементов тоннелей, галерей, платформ, настилов переездов, индукторов локомотивной сигнализации, механизмов стрелочных переводов и расположенных в их пределах устройств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ), а также сооружений и устройств, располагаемых на междупутьях станций, и сооружений и устройств на территории промышленных и транспортных предприятий (кроме сооружений и устройств, габариты приближения которых ограничены несплошными линиями —х—, —ooo—);

—о— очертание по точкам 1, I-II-III (1, I-II-III-IV) - пространство для размещения устройств контактной сети: размеры дробью в числителе - для контактного провода с несущим тросом, в знаменателе - без несущего троса;

—х— линия приближения сооружений и устройств для путей, электрификация которых исключена даже при электрификации данного участка железнодорожной линии;

—•— линия приближения зданий, сооружений и устройств (кроме пролетных строений мостов, конструктивных элементов тоннелей, галерей, платформ), расположенных с внешней стороны крайних путей перегонов и станций, а также у отдельно лежащих путей на станциях;

—••— линия, выше которой на перегонах и в пределах полезной длины путей на станциях не должно подниматься ни одно устройство, кроме инженерных сооружений, настилов переездов, устройств приема и передачи информации, а также механизмов стрелочных переводов и расположенных в их пределах устройств СЦБ;

—•••— линия приближения фундаментов зданий и опор, подземных тросов, кабелей, трубопроводов и других, не относящихся к пути сооружений на перегонах и станциях, за исключением инженерных сооружений и устройств СЦБ в местах расположения сигнальных и трансляционных точек;

••••• линия приближения конструктивных элементов тоннелей, перил на мостах, эстакадах и других инженерных сооружениях;

—хх— линия приближения подкрановых балок, ригелей, стоек проемов ворот и тому подобных сооружений и устройств на путях, предназначенных для эксплуатации только специального подвижного промышленного транспорта, высотой не более 4700 мм и попадание на которые подвижного состава высотой более 4700 мм исключается;

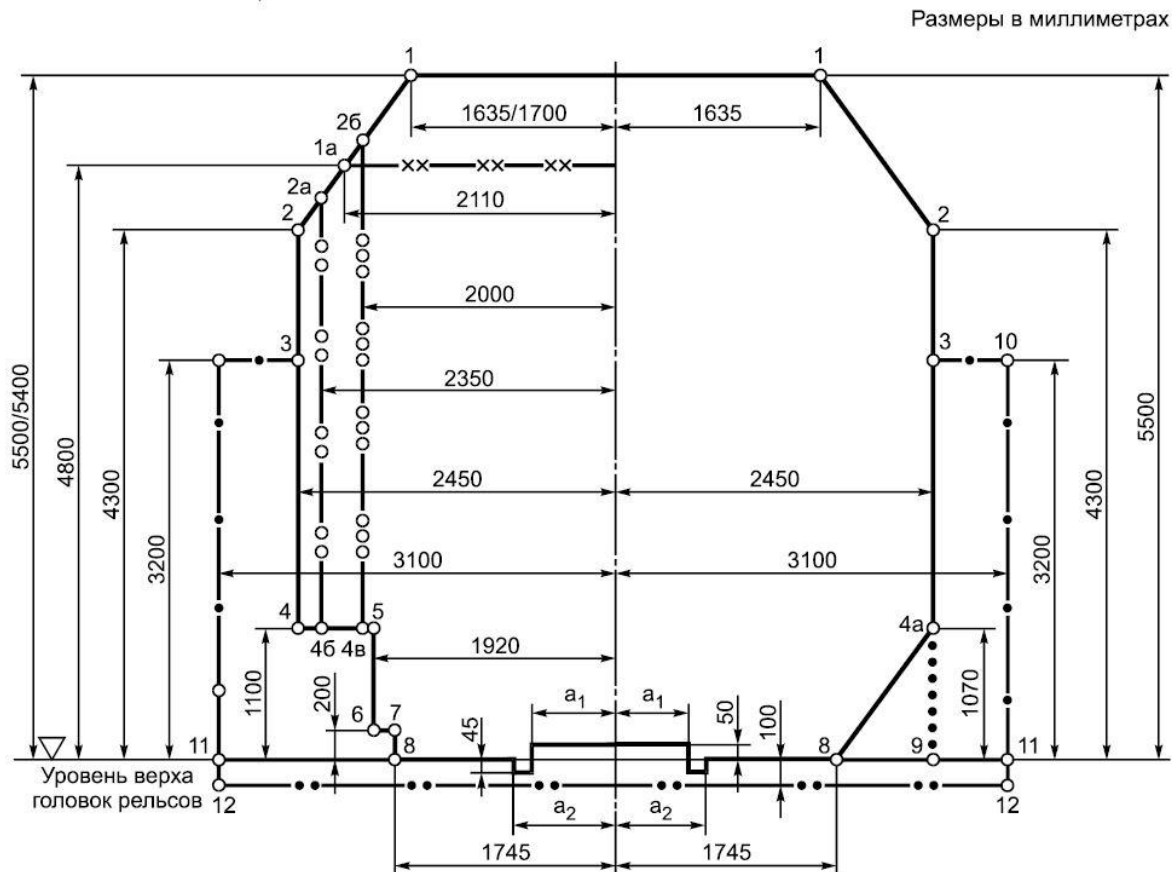
—оо— линия приближения отдельно стоящих колонн, стоек проемов ворот производственных зданий, а также выступающих частей зданий (пилястр, контрфорсов, лестниц и др.) при их длине вдоль пути не более 1000 мм;

—ооо— линия приближения погрузо-выгрузочных и сливно-наливных устройств, свесов крыш прирельсовых складов, устройств по техническому обслуживанию, экипировке и ремонту железнодорожного подвижного состава и других технологических устройств в нерабочем их положении, расположенных на станционных (кроме главных и приемо-отправочных) и портовых путях.

## Габарит приближения строений «Сп»

На территории промышленных и транспортных предприятий (как вне, так и внутри зданий) и промышленных станций, железнодорожных путей необщего пользования

На перегонах между территориями смежных промышленных и транспортных предприятий, железнодорожных путей необщего пользования



$a_1 = 672$  мм,  $a_2 = 762$  мм — при ширине колеи 1524 мм.

Ширину желоба ( $a_2 - a_1$ ) в пределах настила переездов на прямых участках пути допускается принимать не менее 75 мм.

\*На путях необщего пользования габаритные размеры до отдельно стоящих колонн, стоек, ригелей, стоек проемов ворот, а также выступающих частей зданий при их длине не более 1000 мм допускается принимать 2350 мм (— оо—), при исключении нахождения обслуживающего персонала и работников предприятий в пространстве между железнодорожным подвижным составом и сооружением (в том числе отсутствие составителя на подножке вагона при движении состава мимо этого сооружения).

### **[ГОСТ-9238, пункт 5.1.3]**

Размеры габаритов приближения строений, очертания которых показаны сплошными линиями на рисунке «габарит С» и на рисунке «габарит Сп» линией — оо—, установлены для безопасности следования железнодорожного подвижного состава, обслуживающего персонала железнодорожного

транспорта и сохранности грузов. Эти размеры в местах работы и передвижения обслуживающего персонала и работников предприятий должны быть дополнительно увеличены до норм, при которых может быть обеспечена безопасность нахождения работников указанных категорий в пространстве между железнодорожным подвижным составом и сооружением или устройством или между железнодорожными подвижными составами, находящимися на смежных путях. Увеличенные размеры должны быть установлены с учетом места расположения путей, их назначения и скорости движения по ним, специфики предприятия, а также протяженности вдоль пути здания, сооружения или их выступающих частей, находящихся на расстоянии от оси пути менее установленного линией —•—.

#### **[ГОСТ-9238, пункт 5.1.10]**

Расстояние 3100 мм от оси пути до линии приближения существующих зданий, сооружений и устройств (—•— на рисунке «габарит С») в трудных условиях\* допускается, по разрешению владельца инфраструктуры, уменьшать, но принимать до внутреннего края опор контактной сети, мачт светофоров и семафоров, подпорных стенок не менее 2750 мм на перегонах и 2450 мм на железнодорожных станциях.

При соответствующем обосновании и при условии соблюдения требований безопасности персонала железных дорог, работников промышленных и транспортных предприятий, пассажиров (их проход вдоль пути не предусмотрен или предусмотрен и оборудован обход) допускается применять расстояние менее 3100 мм, но не менее 2450 мм также в следующих случаях:

- для вновь строящихся грузовых складов, служебно-технических зданий, устройств экипировки локомотивов и других сооружений, располагаемых у главных и приемо-отправочных путей (если они не крайние) станций;

- при реконструкции (усилении) станций – для существующих зданий, опор путепроводов, пешеходных мостов и других капитальных сооружений, расположенных с внешней стороны крайних и отдельно лежащих путей, если применение нормы 3100 мм не осуществимо без коренного переустройства соответствующего сооружения (устройства), не требуемого его состоянием;

- в виде исключения – для существующих зданий и заборов, расположенных у любых путей.

\*Под трудными условиями следует понимать сложные топографические, геологические, планировочные и другие местные условия, когда применение основных габаритных размеров связано со значительным увеличением объема и стоимости строительно-монтажных работ, с необходимостью переустройства существующего зем. полотна, станционных путей, инженерных сооружений.



### Минимально допустимые размеры габаритного состояния сооружений и устройств

Наименование сооружений	Минимально допустимый размер от оси пути до сооружения при высоте сооружения от уровня головки рельса (для прямых участков пути и кривых с радиусом более 4000м)				
	На станциях и остановочных пунктах		На перегонах и внешних путях станций		Примечание
	При высоте сооружения от уровня головки рельса в интервале (от–до), мм	Расстояние от оси пути до сооружения, мм	При высоте сооружения от уровня головки рельса в интервале (от–до), мм	Расстояние от оси пути до сооружения, мм	
Низкие пассажирские (грузовые) платформы, напольные устройства и т.д.	0-200	1745	0-200	1745	*
Высокие пассажирские (грузовые) платформы, карликовые светофоры	201-1100	1920	-	-	
Опоры контактной сети, освещения, громкоговорящей связи, светофоры (а также конструктивные элементы светофоров, включая фоновые щиты, маршрутные указатели ...), отдельно стоящие столбы и т.д.	1101-4300	2450	1101-3200	2750	**
			3200-4300	2450	
	4400	2382	4400	2382	Промежуточные значения приведены в инструкции ДЧ-1835 (также можно рассчитать интерполяцией)
	4500	2314	4500	2314	
	4600	2246	4600	2246	
	4700	2178	4700	2178	
	4800	2110	4800	2110	
	4900	2042	4900	2042	
	5000	1974	5000	1974	
	5100	1906	5100	1906	
	5200	1838	5200	1838	
	5300	1770	5300	1770	

\*В процессе эксплуатации для платформ разрешаются допуски: вертикальный размер до 20 мм в сторону увеличения, расстояние от оси пути до 25 мм в сторону уменьшения.

\*\*Для конструктивных элементов ферм мостов применяются нормативные размеры по сплошной линии габарита «С» (как на станциях).

### 3. Учет негабаритных мест

[Приказ №3Сиб-152, приложение №15]

Структурные подразделения железной дороги ведут учет негабаритных объектов, находящиеся на их балансе, в ведомостях, составленных по форме таблицы 14 (пример оформления в приложении 5).

Итоговые ведомости негабаритных объектов передаются в дистанции пути ежегодно до 31 декабря.

Дистанции пути ведут учет негабаритных объектов всех предприятий, расположенных в пределах обслуживаемых участков, в таблице 14 «Негабаритные места» технического паспорта дистанции пути (форма АГУ-4). При сдаче технического паспорта таблица 14 предоставляется в габаритообследовательскую станцию.

Приведение каждого негабаритного объекта к нормам или выявление нового негабаритного объекта оформляется актом (пример оформления в приложении 4), для платформ и междупутий оформляется ведомость промеров (приложения 1, 2, 3). Все ведомости и акты подписываются исполнителем работ, руководителем структурного подразделения, представителем дистанции пути и начальником станции (при нахождении объекта на станции). **При выявлении негабаритного объекта обязательно производится дополнительный промер междупутья в створе данного сооружения, а также соседних междупутий.** Акт составляется на каждое негабаритное сооружение с указанием всех негабаритных элементов (пример: мачтовый светофор состоит из опоры, лестницы, маршрутного указателя, фонового щита). Один экземпляр акта или ведомости передается в габаритообследовательскую станцию в виде отсканированного документа по электронной почте не позднее 3 суток после производства промеров, а оригиналы документов отправляются через ЖЕЛДОРЭКСПЕДИЦИЮ. **При не заполнении параметров кривой (радиус, возвышение, сторонность) акт НЕ ПРИНИМАЕТСЯ!**

При **выявлении, ухудшении** размеров и устранении негабаритных сооружений работники проводившие промеры обязаны **незамедлительно** сообщить начальнику дистанции пути и начальнику станции (при производстве промеров на станции). Начальники станций обязаны проинструктировать причастных работников, обеспечить безопасность движения поездов с негабаритными грузами на данном участке, внести изменения в техдокументацию, сообщить в службу движения и габаритообследовательскую станцию (с составлением акта) для внесения изменений в приказ начальника железной дороги, **потребовать от виновных лиц приведение габаритных размеров к нормам с составлением мероприятий.** Начальники дистанций

пути обязаны внести соответствующие изменения в таблицу 14 «Негабаритные места» технического паспорта с указанием мероприятий, сообщить в габаритообследовательскую станцию (с составлением акта).

Нарушение габаритов, при которых не обеспечивается безопасный пропуск с установленными скоростями подвижного состава и грузов, должны устраняться по их обнаружению.

Негабаритные сооружения и устройства, влияющие на безопасность работы железнодорожного персонала, должны быть ограждены с обеих сторон постоянными предупредительными знаками «Осторожно! Негабаритное место».



#### 4. Расчет увеличения габарита приближения строений в кривых участках пути

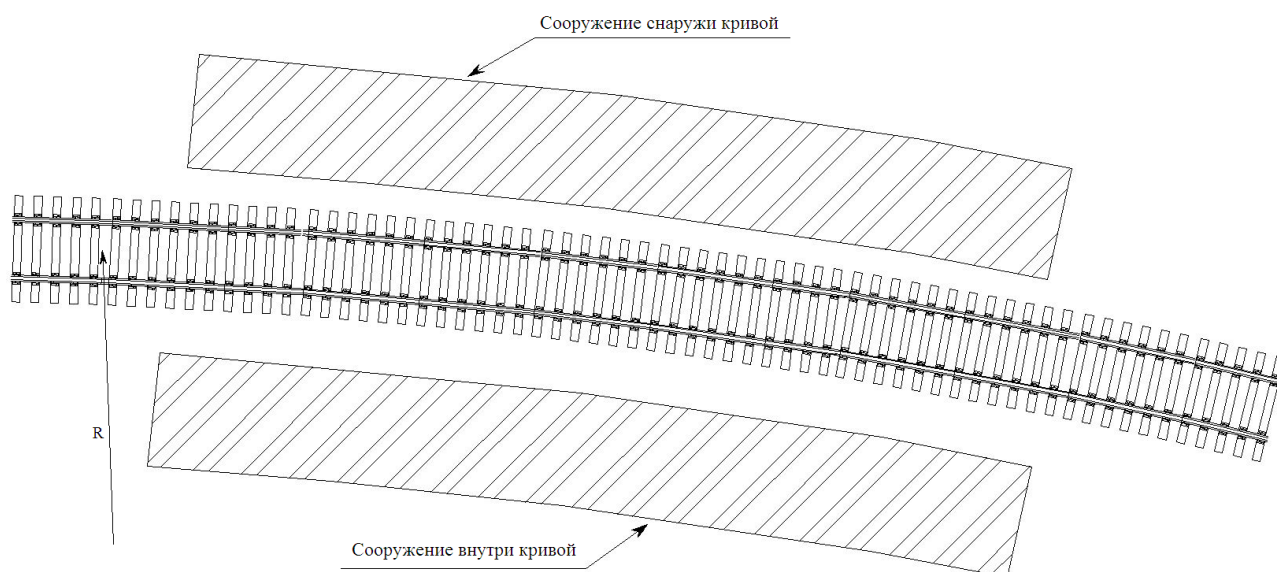
Расчет увеличения габарита приближения строений в кривых участках пути производится по таблицам Е.8, Е.12, Е.18, Е.19, Е.20, Е.21 ГОСТа 9238-2013.

Эксплуатационные нормы увеличения расстояний от оси пути до края опор, мачт и столбов следует принимать по таблицам Е.8, Е.13, Е.18 в зависимости от радиусов кривых и величин, существующих или намечаемых на определенную перспективу возвышений наружного рельса.

Числовое значение величины геометрического выноса «**b**», учитываемое в координатах  $B_{нар}$  и  $B_{внутр}$  ( $B$  - расстояние от оси пути до сооружения), следует принимать по таблице Е.21 в зависимости от радиуса кривой, можно рассчитать по формуле:

$$b = 36000 / R$$

Где  $R$  – радиус кривой.



**Пример №1:**  $R = 400$  м;  $h = 60$  мм; норма расстояния до опоры в прямой  $V_{пр} = 3100$  мм (Для опор, мачт, столбов и других отдельно стоящих сооружений, расположенных у крайних путей перегонов и станций общей сети железных дорог).

По таблице Е.8 находим:

- для наружной стороны (для координаты 0/3100) —  
в графе 10 при  $h = 60$  мм;  $V_{нар} = 3100 + b$ , мм;  
при  $R = 400$  м,  $b = 36000/400 = 90$  мм;  
искомое расстояние  $V_{кр.нар} = 3100 + 90 = 3190$  мм;

- для внутренней стороны (для координаты 3200/3100) —  
в графе 9 при  $h = 60$  мм;  $V_{кр.вн} = 3200 + b$ , мм;  
при  $R = 400$  м,  $b = 36000/400 = 90$  мм;  
искомое расстояние  $V_{кр.вн} = 3200 + 90 = 3290$  мм.

**Пример №2:**  $R = 400$  м;  $h = 60$  мм; норма расстояния до опоры в прямой  $V_{пр} = 2450$  мм (Для сооружений, расположенных на междупутьях станций).

По таблице Е.8 находим:

- для наружной стороны (для координаты 1100/2450) —  
в графе 10 при  $h = 60$  мм;  $V_{нар} = 2410 + b$ , мм;  
при  $R = 400$  м,  $b = 36000/400 = 90$  мм;  
искомое расстояние  $V_{кр.нар} = 2410 + 90 = 2500$  мм;

- для внутренней стороны (для координаты 4300/2450) —  
в графе 9 при  $h = 60$  мм;  $V_{кр.вн} = 2590 + b$ , мм;  
при  $R = 400$  м,  $b = 36000/400 = 90$  мм;  
искомое расстояние  $V_{кр.вн} = 2590 + 90 = 2680$  мм;

**Пример №3:**  $R = 400$  м;  $h = 60$  мм; нормативные размеры до карликового светофора в прямой  $V_{пр}/H_{пр} = 1920/1100$  мм (Для сооружений, расположенных на междупутьях станций).

По таблице Е.8 находим:

- для наружной стороны (для координаты 1100/2450) —  
в графе 10 при  $h = 60$  мм;  $V_{нар} = 2410 + b$ , мм;  $H_{нар} = 1220$  мм;  
при  $R = 400$  м,  $b = 36000/400 = 90$  мм;  
 $V_{кр.нар} = (2410 + 90) + 1920 - 2450 = 1970$  мм;  
искомые расстояния  $V_{кр.нар} / H_{кр.нар} = 1970/1220$  мм;

- для внутренней стороны (для координаты 1100/2450) —  
в графе 9 при  $h = 60$  мм;  $V_{вн} = 2470 + b$ , мм;  $H_{нар} = 1040$  мм;  
при  $R = 400$  м,  $b = 36000/400 = 90$  мм;

$$B_{кр.вн} = (2470 + 90) + 1920 - 2450 = 2030 \text{ мм};$$

$$\text{искомые расстояния } B_{кр.вн} / H_{кр.вн} = 2030/1040 \text{ мм};$$

**Пример №4:**  $R = 400 \text{ м}; h = 60 \text{ мм};$  норма расстояния до низкой пассажирской (грузовой) платформы в прямой  $B_{пр}/H_{пр}=1745/200 \text{ мм}.$

По таблице Е.13 находим:

- для наружной стороны (для координаты 200/1745) —

в графе 10 при  $h = 60 \text{ мм}; b = 36000/400 = 90 \text{ мм};$

$$B_{нар} = 1740 + b = 1740 + 90 = 1830 \text{ мм};$$

Для определения  $H_{нар}$  необходимо определить непогашенное ускорение ( $a_{нп}, \text{м/с}^2$ ).

Числовое значение величины непогашенного ускорения  $a_{нп}$ , которое должно быть принято для определения эксплуатационных норм в случаях, указанных в таблицах Е.19, Е.20, необходимо определять следующим образом: сначала по таблице Е.19 в зависимости от радиуса кривой  $R$  и скорости движения пассажирских поездов  $V$  определяется полное центробежное ускорение  $a_{ц}$ ; в зависимости от найденного значения  $a_{ц}$  и возвышения наружного рельса в данной кривой  $h$  по таблице Е.20 определяется величина непогашенного ускорения  $a_{нп}$ .

$$R = 600 \text{ м}; V = 100 \text{ км / ч}; h = 100 \text{ мм}.$$

По таблице Е.19 при  $R = 600 \text{ м}$  и  $V = 100 \text{ км / ч}$  находим  $a_{ц} = 1,29 \text{ м/сек}^2$

По таблице Е.20 при  $a_{ц} = 1,29 \text{ м/сек}^2$  и  $h = 100 \text{ мм}$  находим  $a_{нп} = 0,7 \text{ м/сек}^2$ ;

$$\text{искомые расстояния } B_{кр.нар} / H_{кр.нар} = 1830/240 \text{ мм};$$

- для внутренней стороны (для координаты 200/1745) —

в графе 10 при  $h = 60 \text{ мм}; B_{вн} 1745 + b, \text{ мм}; H_{нар} = 160 \text{ мм};$

при  $R = 400 \text{ м}, b = 36000/400 = 90 \text{ мм};$

$$B_{кр.нар} = 1745 + 90 = 1835 \text{ мм};$$

$$\text{искомые расстояния } B_{кр.нар} / H_{кр.нар} = 1835/160 \text{ мм};$$

Расчет увеличения габарита в кривом участке пути для высокой пассажирской (грузовой) платформы производится аналогично для ординаты 1100/1920.

### **Расчет увеличения нормативных значений междупутных расстояний в кривых участках пути**

Минимально необходимое по эксплуатационным нормам расстояние между осями путей в кривых  $S_{кр}$  следует определять увеличением расстояния между осями путей  $S_{пр}$ , установленного для прямой, на габаритное уширение  $d_m$  или  $d_m^1$ , указанное в таблице Е.18.



$$S_{кр} = S_{пр} + d_m (d_m^1),$$

где  $d_m$  — необходимое увеличение горизонтального расстояния между осями путей в кривых для случаев, когда  $h_{нар} = h_{вн}$ ;  $h_{нар} = h_{вн} = 0$ ;  $h_{нар} < h_{вн}$ , приведенных в графах 2—17 таблицы Е.18;

В случаях, когда  $h_{нар} > h_{вн}$ , нормативный размер дополнительно увеличивается на значения, приведенные в графе 19 таблицы Е.18;

$h_{нар}$  — возвышение наружного рельса внешнего пути, мм;

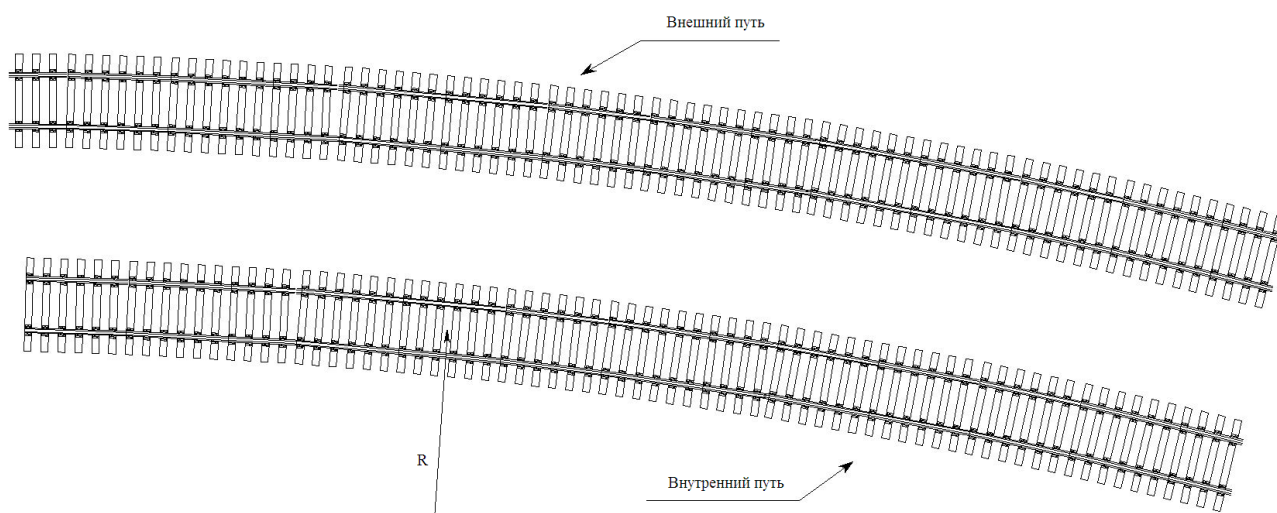
$h_{вн}$  — возвышение наружного рельса внутреннего пути, мм

\* Значения  $d_m$  выбирают из таблицы Е.18 в зависимости от радиуса кривой и возвышения наружного рельса внешнего пути.

**Пример №1:**  $R = 700$  м;  $h_{нар} = h_{вн} = 70$  мм;  $B_{пр} = 4100$  мм.

Так как  $h_{нар} = h_{вн}$ , то определяем  $d_m$ : по таблице Е.18, графа 9 при  $R = 700$  м и  $h = 70$  мм находим  $d_m = 105$  мм.

Тогда  $B_{кр} = 4100 + 105 = 4205$  мм.



**Пример №2:**  $R = 700$  м;  $h_{нар} = 90$  мм,  $h_{вн} = 50$  мм;  $h_{нар} > h_{вн}$ ;  $B_{пр} = 4100$  мм.

Так как  $h_{нар} > h_{вн}$ , то определяем  $d_m^1$ .

Находим разность возвышений  $h_{нар} - h_{вн} = 90 - 50 = 40$  мм. В графе 19 таблицы Е.18 при  $h_{нар} - h_{вн} = 40$  мм находим:  $d_m^1 = d_m + 100$

В графе 11 при  $R = 700$  м и  $h = 90$  мм находим  $d_m = 105$  мм.

При этом  $d_m^1 = 105 + 100 = 205$  мм.

Тогда  $S_{кр} = 4100 + 205 = 4305$  мм.

\* Для промежуточных значений радиусов кривых и возвышений наружного рельса эксплуатационные нормы определяются интерполяцией.

# Приложение 1

## Акт (ведомость)

промеров габаритного состояния сооружений и устройств по станции Чульман

от 17.07.2017 г.

№ п/п	Наименование объекта	№ пути	Сторона от оси по счету км	Фактическое расстояние от оси пути (мм)	Высота сооружения (мм)	Эксплуатационная норма (мм)	Прямая, кривая (R-м)	Возвышение наружного рельса (мм)		Примечание
								внеш. пути	внутр. пути	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	СВМ Ч, 329 пк4+10	II	слева	2985	>4300	2935	R-426		61	
	лестница	II	слева	2990	>4300	2935	R-426		61	
2	СВМ ЧД, 329 пк4+05	I	справа	4420	>4300	2835	R-428	73		
	лестница	I	справа	4395	>4300	2835	R-428	73		
	междупутье в створе ЧД	I-II		4485		4270	R-426	73	61	
3	СВК М-2, 329 пк7+65	II	слева	2040	960	1920/1100	Прямая			
	СВК М-2, 329 пк7+65	I	справа	2130	820	1920/1100	Прямая			
	междупутье в створе М-2	I-II		4455		4100	Прямая			
4	Опора путепр.329 пк8+66	I	слева	4325		2750	Прямая			
	Опора путепр.329 пк8+66	сп 52-12	справа	4380		2750	Прямая			
	низ конструкции	I		7580		6900	Прямая			
	низ конструкции	сп 52-12		7630		6900	Прямая			
5	СВК Н-3, 330пк1+45	3по	справа	2120	<b>1180</b>	1920/1100	Прямая			<b>НГ</b>
	СВК Н-3	I	слева	2430	1060	1920/1100	Прямая			
	междупутье в створе Н-3	I-3по		5060		4800	Прямая			
	междупутье в створе Н-3	3по-5по		4900		4800	Прямая			
6	Междупутье в створе ПС (сп20) 330 пк2+05	II-4		4220		4100	Прямая			
7	СВК Н-4, 330пк2+10	4	слева	2120	870	1990/1085	R-512		14	
	СВК Н-4	II	справа	2430	780	1920/1100	Прямая			
	Междупутье 330 пк2+15 в створе Н-4	II-4		4820		4800	Прямая			
	Междупутье 330 пк3+65	II-4		4850		4800	Прямая			
	Междупутье 330 пк4+65	II-4		5020		4800	Прямая			
	Междупутье 330 пк5+15	II-4		5050		4800	Прямая			
	Междупутье 330 пк6+15	II-4		5030		4800	Прямая			
	Междупутье 331 пк1+65	II-4		4980		4800	Прямая			
	Междупутье 331 пк2+15	II-4		4950		4800	Прямая			
	Междупутье 331 пк2+40 в створе Ч-II	II-4		4915		4800	Прямая			

ДС

подпись

Ф.И.О.

ПЧ

подпись

Ф.И.О.

ШЧ

подпись

Ф.И.О.

ЭЧ

подпись

Ф.И.О.

РЦС

подпись

Ф.И.О.

РДЖВ (ДПО)

подпись

Ф.И.О.

Исп., тел.

## Приложение 2

### Акт (ведомость)

промеров габаритного состояния сооружений и устройств на перегоне Чульман - Беркаки

от 17.07.2017 г.

Место расположе ния		План линии			Ширина междупутья		Наименование сооружения (№ОКС, светофора, платфор ма, тоннель, опоры моста и др.)	Расстояние до сооружения, ОКС		Высота сооружения от уровня головки рельса, мм
		Прямая, радиус кривой, м	Возвышение наружного рельса, мм		Факт ичес ки, мм	Нор ма, мм		Факти чески, мм	Норма (экспл.), мм	
КМ	ПК +м		внешн его пути	внут рен. пути						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
330	3+25	прямая			5640	4100	НППл о.п.XXX II справа: начало	1765	1745/200	240
	3+45	прямая						1770	1745/200	230
	3+65	прямая			5700	4100	середина	1775	1745/200	230
	3+85	прямая		1				1745	1745/200	215
331	4+05	прямая		0	5750	4100	конец	1790	1745/200	225
	4+50	R-430	I-5	II-15	5800	4265				
	5+00	R-430	86	95	4690	4265				
	5+50	R-430	108	110	4590	4265				
	6+00	R-430	43	115	7315	4265				
	6+50	R-430	113				ОКС №11, I п	3710	2835	
	7+00	R-430	116	108	9795	4265				
	7+20	R-430		108			ОКС №12 IIп	4175	3035	
	8+00	R-430	110	112	5185	4265				
	8+50	R-430	111	110	4620	4265				
	9+00	R-430	110	113	4545	4265				
	9+50	R-430	109	105	4515	4265	ОКС №14 IIп	3670	3035	
	9+65	R-430	108				Путепровод IIп	3710	2835	
	9+75	R-430	108	108	4545	4265	Путепровод IIп	3555	3035	
	9+75	R-430		108	4545	4265	ОКС №14аIIп	3400	3035	
	9+50	R-430	109	106	4570	4265				
332	0+00	R-430	94	100	4605	4265	ОКС №18 IIп	3370	3015	
		R-430	58	57	4715	4265				
	0+25	R-430		21			ОКС №20 IIп	3295	2855	

ПЧ  
ШЧ  
ЭЧ  
ДПО

подпись  
подпись  
подпись  
подпись

Ф.И.О.  
Ф.И.О.  
Ф.И.О.  
Ф.И.О.

Исп., тел.

### Приложение 3

#### АКТ (ведомость) промера пассажирских платформ на перегоне Горхон-Петровский Завод

от 08.06.2017 г.

№ п/ п	Наимен. раздельного или останово. пункта, шаг измерения	Пут ь по ТРА	КМ	Начало платформ ы ПК+М	Коне ц плат форм ы ПК+ М	Длин а плат форм ы, м	Горизо нтальн ое расстоя ние от оси пути	Вертик альное рассто яние от УГР	Прямая, R- кривая (м)***	Возвышение наружного рельса (мм)		Примеча ние, норма в кривом участке пути, мм
										внеш пути	внутр пути	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	о.п. 5829 км	I	3328/ 3329	10+50	0+70	120	1710	240	R-1700		35	Береговая 1766/180
				10+70			1710	240	R-1700		30	1766/180
				10+82			1745	245	R-1700		25	1766/185
				10+90			1750	210	R-1700		20	1766/190
				0+10			1740	210	R-1700		10	1766/190
				0+30			1720	215	Прямая			
				0+50			1720	220	Прямая			
				0+70			1720	220	Прямая			
2	о.п. 5829 км	II	3328/ 3329	10+50	0+70	120	1750	230	R-1750	30		Береговая 1761/240
				10+70			1755	220	R-1750	25		1761/230
				10+90			1755	215	R-1750	20		1761/220
				10+98			1750	200	R-1750	10		1761/200
				0+10			1744	200	R-1750	5		1763/190
				0+30			1735	210	Прямая			
				0+50			1730	190	Прямая			
				0+70			1720	215	Прямая			
3	о.п. 5837 км	I	3337	1+30 (начало)	1+54	24	1720	200	Прямая			островная (I/ II)
				1+42 (середина)			1730	205	Прямая			
				1+54 (конец)			1730	200	Прямая			
	о.п. 5837 км	II	3337	1+30 (начало)	1+54	24	1745	190	Прямая			
				1+42 (середина)			1740	195	Прямая			
				1+54 (конец)			1745	200	Прямая			

ПД-7

Подпись

Ф.И.О.

ДПОу-2

Подпись

Ф.И.О.

Исп., тел.

\*Обязательно указывается местоположение (км, пикет) всех проверяемых платформ при производстве промеров на главных путях станций и перегонов. На станциях обозначение путей производиться согласно ТРА станции.

АКТ

от 17.07.2017 года

по \_\_\_\_\_ устранению \_\_\_\_\_ негабаритности  
(выявлению или устранению)

по \_\_\_\_\_ ПЧ-17 \_\_\_\_\_  
(наименование структурного подразделения)

1. Наименование сооружения:

Шкаф лубрикатора, расположенный в междупутье I – 3 по пути..

2. Перегон (км, ПК) \_\_\_\_\_ 389, пк7 \_\_\_\_\_

3. Станция \_\_\_\_\_ Сербор \_\_\_\_\_

4. Номер пути \_\_\_\_\_ 3 по / I \_\_\_\_\_

5. Расстояние от оси пути до сооружения (мм):

	до переустройства	после переустройства
От 3 по пути	_____ 2210 _____	_____ 3230 _____
От I пути	_____ 2300 _____	_____ ----- _____

6. Расстояние от уровня головки рельса (высота (мм)):

	до переустройства	после переустройства
От 3 по пути	_____ 1710 _____	_____ 1730 _____
От I пути	_____ 1710 _____	_____ ----- _____

7. Прямая, кривая (R, h/отношение к кривой) 3 по (R-300, h-0)/внутри I п (прямая)

8. Наименьшее расстояние между осями путей (мм):

	до переустройства	после переустройства
	_____ 4900 _____	_____ ----- _____

9. Характер производимой работы: Шкаф перенесен на обочину 3 по пути.

Начальник станции Сербор \_\_\_\_\_ Н.А. Иванов

Начальник ПЧ-17 \_\_\_\_\_ С.С. Петров

Исполнитель работ ПД-1 \_\_\_\_\_ А.В. Алексеев

\*Примечание:

1- Акт составляется в 3 экземплярах и передается балансодержателю, в дистанцию пути и габаритообследовательскую станцию (на станции – копия акта предоставляется начальнику станции);

2- Все параметры обязательны к заполнению (исключение: графа «после переустройства» не заполняются при выявлении негабаритного объекта).



НЕГАБАРИТНЫЕ МЕСТА

Приложение 5

Форма АГУ-4

на 1.01.2017г.

Таблица 14

Промышленовская дистанция пути

№№ по порядку	Наименование перегона или станции	Наименование негабаритного объекта	Сокращенное обозначение	Месторасположение и характеристика объекта						Горизонтальные (в числителе) и вертикальные (в знаменателе) расстояния до негабаритных точек объекта или расстояния между осями смежных путей, мм				Высота подвески контактного провода факт. норма по ПТЭ	Не обеспечивается пропуск подвижного состава габарита Тпр, Тц, грузов степеней негабаритности, зонального габарита погрузки	Мероприятия по устранению негабаритности		Фактическая дата устранения негабаритности
				№ пути или № смежных путей, назначение пути	Начало негабаритности км, пк	Протяженность негабаритности	Прямая или радиус кривой	Снаружи или внутри кривой	Существующее возвышение наружного рельса	Фактические в мм	требуемые по нормам		Наименование работ и ориентировочная стоимость их выполнения в т.р.			Исполнитель работ, срок выполнения работ		
											в прямой	в кривой						
												проектным					эксплуатационным	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Пассажирские платформы																		
1	ст. Решеты	низкая платформа	НП	I	2804 пк7	100	прямая			1825/340	1745/200					Ремонт Пкв. 2018г.	ДПО Д	
		низкая платформа	НП	II	2804 пк7	20	прямая			1785/310	1745/200					Ремонт Пкв. 2018г.		
2	о.п. 2793 км	низкая платформа	НП	I	2793 пк6	18	R-1750	внутри	35	1700/260			1765/180			Демонтаж	ДПО	21.04.16
Светофоры																		
1	ст. Решеты	Светофор НМ	СТ	I	310 пк1	1	прямая			2400	2450					Перенос светофора Пкв. 2018г.	ШЧ-1	
		Лестница	СТ	I	310 пк1		прямая			2420	2450							
		Фоновый щит	СТ	I	310 пк1		прямая			2320/3900-4300	2450							
Междупутья главных путей																		
1	Решеты-Новолуговская	Междупутье	МПгл	I- II	311 пк6	100	2157		47	4130			4160			М Шкв. 2017г.	ПЧ-17	

Начальник дистанции пути

подпись

Меньщиков Е.А.

Исп., тел.

\*Примечание: Графа 4 заполняются сокращенные обозначения, которые были приняты при габаритной классификации: Т - тоннель, М - мост, П - путепровод, ПМ- пешеходный мост, А - акведуки, ПС - подпорная стенка, ВП - высокая платформа, НП - низкая платформа, СТ - светофор, ОК - опора контактной сети, ОВ - опора воздушной линии, ЗД- здание, СК - склад, ГД - гидроклонка, МПгл. - Междупутье главных путей, МПст - междупутье станционных путей, ПСГО – парковая система громкоговорящей связи. Все остальные сооружения -«Прочие», помещенным в раздел «Прочие сооружения и устройства», необходимо давать полные наименования в гр.3, например: устройство считывателя вагонов, переводной механизм, опора сварочной линии, порталный кран и др.

## Содержание:

Введение.....	стр. 4
1. Ответственность за соблюдение габаритных норм.....	стр. 9
2. Производство промеров габаритного состояния сооружений, устройств и междупутий.....	стр. 10
3. Учет негабаритных мест.....	стр. 24
4. Расчет увеличения габарита приближения строений в кривых участках пути.....	стр. 25
Приложение 1.....	стр. 29
Приложение 2.....	стр. 30
Приложение 3.....	стр. 31
Приложение 4.....	стр. 32
Приложение 5.....	стр. 33

---

*Методическое пособие разработано специалистами габаритообследовательской станции Центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры – структурного подразделения Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры – структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры – филиала открытого акционерного общества «Российские железные дороги»*

*(Жерздев Е.А., Басаев А.О.)*

**ДЛЯ ЗАМЕТОК**

