

**ООО «СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА»**

г. Москва, Нижний сусальный пер., д.5, стр. 19,
Бизнес-центр «Арма» Офисный центр «Деловой»

ОГРН 1167746319608 ИНН 9729000421

Тел.: +7 (495) 211 08 50 сайт: sczdt.ru

e-mail: sczdt@mail.ru

ЗАКЛЮЧЕНИЕ КОМИССИИ ЭКСПЕРТОВ
№ 185-2024 **от 23.12.2024г.**

**По результатам проведения технической комиссионной экспертизы
железнодорожных путей необщего пользования АО «Коломенский завод»**

Исполнитель: Общество с ограниченной ответственностью «Сервисный центр железнодорожного транспорта», (ООО «СЦ Желдортранс» ИНН 9729000421) Юридический адрес: 107078, г.Москва, Садовая - Спасская улица, дом 17/2, пом I ком 5. Почтовый адрес: 105064, г.Москва, Нижний Сусальный переулок д.5 стр.19, Бизнес квартал «Арма», Офисный центр «Деловой» для ООО «СЦ Желдортранс».

Дата начала экспертизы	11.11.2024г.
Дата обследования объекта экспертизы	12.11.2024г.
Дата окончания экспертизы	23.12.2024г.
Проверено	23.12.2024г.

Листов:	223
Приложений	3
Экземпляров:	3

Экземпляр №

**Москва
2024**

Раздел 1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ.

Основания для проведения экспертизы:

1. Договор оказания услуг №КЗ/14-10-СП2 от 14.10 2024г.
2. Задание №1 к договору оказания услуг №КЗ/14-10-СП2 от 14.10 2024г.

Сведения об организации Заказчика экспертизы:

АО «Коломенский завод»
140408, Московская область, город Коломна, ул. Партизан, д.42
ИНН 5022013517

Сведения об организации исполнителя экспертизы:

Общество с ограниченной ответственностью «Сервисный центр железнодорожного транспорта». (ООО «СЦ Желдортранс» ИНН 9729000421).

Юридический адрес:

107078, город Москва, Садовая-Спасская улица, дом 17/2, этаж 2 пом I ком 5.

Почтовый адрес г.Москва:

105064, г.Москва, Нижний Сусальный переулок д.5 стр.19, Бизнес квартал «Арма», Офисный центр «Деловой».

Объект экспертизы: Железнодорожный путь необщего пользования АО «Коломенский завод» примыкающий к железнодорожной станции ОАО РЖД Голутвин и расположенный по адресу: 140408, Московская область, город Коломна, ул. Партизан, д.42

Состав экспертной группы:

1.Куликов Д.В. (данные эксперта сформированы в разделе 2).

Руководитель экспертной группы, осуществлял организацию работ по обследованию объекта экспертизы, проведение обследования, анализ результатов обследования, формирование заключения комиссии экспертов).

2.Зубкова В.А. (данные эксперта сформированы в разделе 2).

Осуществляла регистрацию измерений, анализ измерений, формирование результатов обследования).

3.Зубков Д.В. (данные эксперта сформированы в разделе 2).

Осуществление осмотра и измерений, проверка элементов верхнего строения пути, стрелочных переводов.

4. Китаев А.А. (данные эксперта сформированы в разделе 2).

Осмотр шурфов, проведение измерений и описания шурфов.

Период проведения экспертизы:

11.11.2024г. - 23.12.2024г.

Членство в СРО руководителя экспертной группы.

СРО НП «СРО Судебных экспертов».

Место проведения исследования данных и формирования результатов обследования:

г.Москва, Нижний Сусальный переулок д.5 стр.19, Бизнес квартал «Арма», ОЦ «Деловой».

Выполнение судебных экспертиз ООО «СЦ Желдортранс» в сфере железнодорожного транспорта.

Судебные экспертизы в сфере железнодорожного транспорта с проведением исследований по поставленным вопросам в полном объеме в соответствии с установленными требованиями выполнены по определениям Арбитражных судов:

Арбитражный суд Пермского края	дело №А50-5289/2018
Арбитражный суд Республики Татарстан	дело №А65-28160/2018
Арбитражный суд Пермского края	дело № А50-30776/2019
Арбитражный суд Алтайского края	дело № А03-8342/2019
Арбитражный суд Оренбургской области	дело № А47-7296/2019
Арбитражный суд Кемеровской области	дело №А27-28479/2019
Арбитражный суд Республики Башкортостан	дело №А07-42256/2019
Арбитражный суд Самарской области	дело № А55-24044/2022
Железнодорожный районный суд г.Екатеринбурга	дело № 2-3582/2022
Арбитражный суд Иркутской области	дело №А19-24744/2022
Арбитражный суд Иркутской области	дело №А19-7194/2023
Арбитражный суд Свердловской области	дело № А60-53135/2022
Арбитражный суд Курганской области	дело №А34-21222/2022
Арбитражный суд Тульской области	дело №А68-4944/2023.

Опыт выполнения экспертных работ с 2013 года.

В период с 2017 года по 2024 год проведено экспертиз:

Виды экспертиз	Период	Количество
Технические экспертизы (обследования) в сфере железнодорожного транспорта	2018 - 2024	184
Экспертизы по уголовным делам в сфере железнодорожного транспорта	2019 - 2024	3

Раздел 2. СВЕДЕНИЯ ОБ ЭКСПЕРТНОЙ ГРУППЕ.

1	ФИО эксперта	Куликов Денис Владимирович
Образование эксперта. 1.Техническое.Ульяновский железнодорожный лицей (УЖЛ) 1997г. 2.Высшее. Московский Государственный Университет Путей Сообщения. (МГУ ПС) 2006г.		
Компетентность эксперта. 1.Внештатный технический консультант Сертификационного Центра ООО «СЦ Промжелдортранс» с 2013 года по 2018 год.. 2.Аттестованный внештатный эксперт ООО «СЦ Промжелдортранс» (свидетельство об аттестации в системе ССЖТНП № ССЖТН-Э-004-014 от 2014 года). 3.Подтверждение соответствия Судебного эксперта по экспертной специальности: «Экспертные работы по определению фактического технического состояния железнодорожной инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава (Сертификат №64.RU.48445). 4.Генеральный директор ООО «СЦ Желдортранс», эксперт, организация проведения исследований, экспертиз судебных и внесудебных, проведение обследований с личным участием в качестве эксперта и руководителя экспертных групп в сфере железнодорожного транспорта на территории РФ. Проведение экспертиз по уголовным делам в сфере железнодорожного транспорта. 5.Подтверждение соответствия Судебного эксперта в системе сертификации «ЭКСПРУС» с правом самостоятельного производства судебных экспертиз по специализации «Исследование фактического технического состояния железнодорожной инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава». Срок действия с 21.01.2024г. по 21.01.2027г.		
Стаж на железнодорожном транспорте и в экспертной деятельности. На железнодорожном транспорте: 25 лет. В экспертной деятельности: 11 лет.		
Членство в СРО. СРО НП «СРО Судебных экспертов».		
Страхование ответственности эксперта. Страховщик: АО «АльфаСтрахование». Полис/договор страхования профессиональной ответственности судебного эксперта №0991R/950/0000159/23.		

2	ФИО эксперта	Зубкова Виктория Александровна
Образование эксперта. Высшее. Самарский Государственный Университет Путей Сообщения. (СамГУПС) 2022г.		
Компетентность эксперта. Опыт работы. ОАО РЖД: Дежурный по станции, начальник станции, ревизор движения, инструктор по безопасности движения. ООО «СЦ Желдортранс»: эксперт.		
Стаж на железнодорожном транспорте и в экспертной деятельности. На железнодорожном транспорте: 8 лет. В экспертной деятельности: 1 год.		

3	ФИО эксперта	Зубков Денис Владимирович
Образование эксперта. Высшее. Самарский Государственный Университет Путей Сообщения. (СамГУПС) 2022г. Компетентность эксперта. Опыт работы. ОАО РЖД: оператор поста централизации, дежурный по парку, дежурный по сортировочной горке, начальник грузового района. ООО «СЦ Желдортранс»: эксперт. Стаж на железнодорожном транспорте и в экспертной деятельности. На железнодорожном транспорте: 9 лет. В экспертной деятельности: 1 год.		

4	ФИО эксперта	Китаев Алексей Александрович
Образование эксперта. 1.Высшее. Ульяновский Государственный технический Университет (УлГТУ), год выпуска 2007. Квалификация «Инженер» по специальности «Промышленное и гражданское строительство». Компетентность эксперта. 1.ООО «ГрадСтройПроект», инженер –проектировщик зданий гражданского назначения и малоэтажного строительства. 2.ЗАО «Заволжское ППЖТ», инженер технического отдела: сопровождение проектирования линейных объектов железнодорожного транспорта, геодезическая съемка пути, составление технических паспортов путей необщего пользования обслуживаемых контрагентов, проектирование и осмечивания объектов инфраструктуры ППЖТ, подлежащих ремонту. 3.ООО «Кангро-Проект», инженер –проектировщик зданий гражданского назначения. 4.ООО «ЖелДорГарант», внештатный специалист по обследованию железнодорожного пути, паспортизации объектов железнодорожной инфраструктуры, инженер тех.отдела. 5.ООО «Спектр», инженер- проектировщик объектов. 6. Средне-Поволжское управление Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору (Ростехнадзор Ульяновской Области) , старший государственный инспектор Ульяновского регионального отдела по надзору за промышленной и энергетической безопасностью. 7.ООО «СЦ Промжелдортранс» внештатный специалист по обследованию железнодорожного пути, паспортизации объектов железнодорожной инфраструктуры. 8.ООО «СК Еврострой» специалист технического отдела строительной организации. 9.ООО «СЦ Желдортранс» эксперт, проведение досудебных и судебных экспертиз. Стаж на железнодорожном транспорте и в экспертной деятельности. На железнодорожном транспорте: 11 лет. В экспертной деятельности: 4 года.		

Раздел 3. УСЛОВИЯ ПРОВЕДЕНИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ.

1	Закключение эксперта формируется с указанием всех необходимых данных в соответствии с требованиями статьи 86 «Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации» №95-ФЗ от 24.07.2002г. Закключение эксперта будет содержать необходимые разделы: вводная часть, исследовательская часть, заключительная часть (выводы), приложения.
2	Руководитель экспертной группы, эксперт, не несет ответственности за юридическое описание прав оцениваемых объектов или за вопросы, связанные с рассмотрением прав собственности.
3	Чертежи , фотографии и таблицы, будут формироваться в Закключении эксперта для понимания пользователя Закключения об обследуемом объекте и его состоянии на момент обследования.
4	В отношении объекта экспертизы, руководитель экспертной группы и эксперт не имеет никакой личной заинтересованности, ни сейчас, ни в перспективе, а также не состоит в родстве, не имеет никаких личных интересов или пристрастности по отношению к лицам, являющихся на дату вступления в силу настоящей экспертизы владельцами или пользователями объекта экспертизы.
5	Руководитель экспертной группы, эксперт будет осуществлять сбор и анализ необходимой информации в сопоставлении с требованиями нормативных документов для формирования исследовательской части и выводов, теми подходами и методами, которые на основании суждения руководителя экспертной группы, эксперта должны быть применены в данном случае.
6	Идентификация выявленных дефектов и повреждений осуществляется путём сравнения их характерных признаков с известными образцами или описаниями. Руководителем экспертной группы при выборе способа и алгоритма проведения технической экспертизы учитываются конкретные обстоятельства.
7	Закключение эксперта достоверно лишь в полном объеме и лишь в указанных в нем целях.
8	Эксперты не принимают на себя ответственности за изменение экономических, юридических, технических и иных факторов, которые могут возникать после даты обследования (экспертизы) и повлиять на ситуацию, а следовательно и на техническое состояние.
9	Закключение по результатам экспертизы объекта содержит профессиональное мнение и факты относительно объектов экспертизы, и по сути вопросов поставленных на разрешение экспертам и установленных обстоятельств с учетом требований нормативных документов.
10	Каждый лист Закключения эксперта с целью создания индивидуальных отличительных признаков оригинала, будет скреплен в нижнем правом углу печатью организации, отличительной особенностью которой является надпись по центру печати «Сервисный Центр Железнодорожного Транспорта».

Предупреждение экспертов об уголовной ответственности.

В соответствии с установленными требованиями, каждый эксперт должен быть перед началом экспертизы ознакомлен с оформлением подписки со статьей УК РФ 307 «Заведомо ложные показания, заключение эксперта, специалиста или неправильный перевод»: 1. Заведомо ложные показания свидетеля, потерпевшего либо заключение или показания эксперта, показания специалиста, а равно заведомо неправильный перевод в суде либо в ходе досудебного производства - наказываются штрафом в размере до восьмидесяти тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до шести месяцев, либо обязательными работами на срок до четырехсот восьмидесяти часов, либо исправительными работами на срок до двух лет, либо арестом на срок до трех месяцев, расписку о предупреждении об уголовной ответственности прилагаем:

**ООО «СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА»**

г. Москва, Нижний сусальный пер., д.5, стр.19,
Бизнес-центр «Арма», Офисный центр «Деловой»

ОГРН 1167746319608 ИНН 9729000421

Тел.: +7 (495) 211 08 50 сайт: sczdt.ru

e-mail: sczdt@mail.ru

Предупреждение эксперта.

Я, Куликов Денис Владимирович, являясь руководителем организации, а при проведении данной экспертизы и руководителем экспертной группы, перед началом экспертизы, предупрежден об ответственности за заведомо ложные показания, заключение эксперта, специалиста или неправильный перевод предусмотренной ст. 307 УК РФ.

11.11.2024г. _____

Куликов Д. В.

**ООО «СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА»**

г. Москва, Нижний сусальный пер., д.5, стр.19,
Бизнес-центр «Арма», Офисный центр «Деловой»

ОГРН 1167746319608 ИНН 9729000421

Тел.: +7 (495) 211 08 50 сайт: sczdt.ru

e-mail: sczdt@mail.ru

Предупреждение эксперта.

Я, Зубкова Виктория Александровна, являясь экспертом, перед началом экспертизы, предупреждена об ответственности за заведомо ложные показания, заключение эксперта, специалиста или неправильный перевод предусмотренной ст. 307 УК РФ.

11.11.2024г. _____

Зубкова В.А.

**ООО «СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА»**

г. Москва, Нижний сусальный пер., д.5, стр. 19
Бизнес-центр «Арма», Офисный центр «Деловой»
ОГРН 1167746319608 ИНН 9729000421
Тел.: +7 (495) 211 08 50 сайт: sczdt.ru
e-mail: sczdt@mail.ru

Предупреждение эксперта.

Я, Зубков Денис Владимирович, являясь экспертом, перед началом экспертизы, предупрежден об ответственности за заведомо ложные показания, заключение эксперта, специалиста или неправильный перевод предусмотренной ст. 307 УК РФ.

11.11.2024г. _____

Зубков Д.В.

**ООО «СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА»**

г. Москва, Нижний сусальный пер., д.5, стр. 19
Бизнес-центр «Арма», Офисный центр «Деловой»
ОГРН 1167746319608 ИНН 9729000421
Тел.: +7 (495) 211 08 50 сайт: sczdt.ru
e-mail: sczdt@mail.ru

Предупреждение эксперта.

Я, Китаев Алексей Александрович, являясь экспертом, перед началом экспертизы, предупрежден об ответственности за заведомо ложные показания, заключение эксперта, специалиста или неправильный перевод предусмотренной ст. 307 УК РФ.

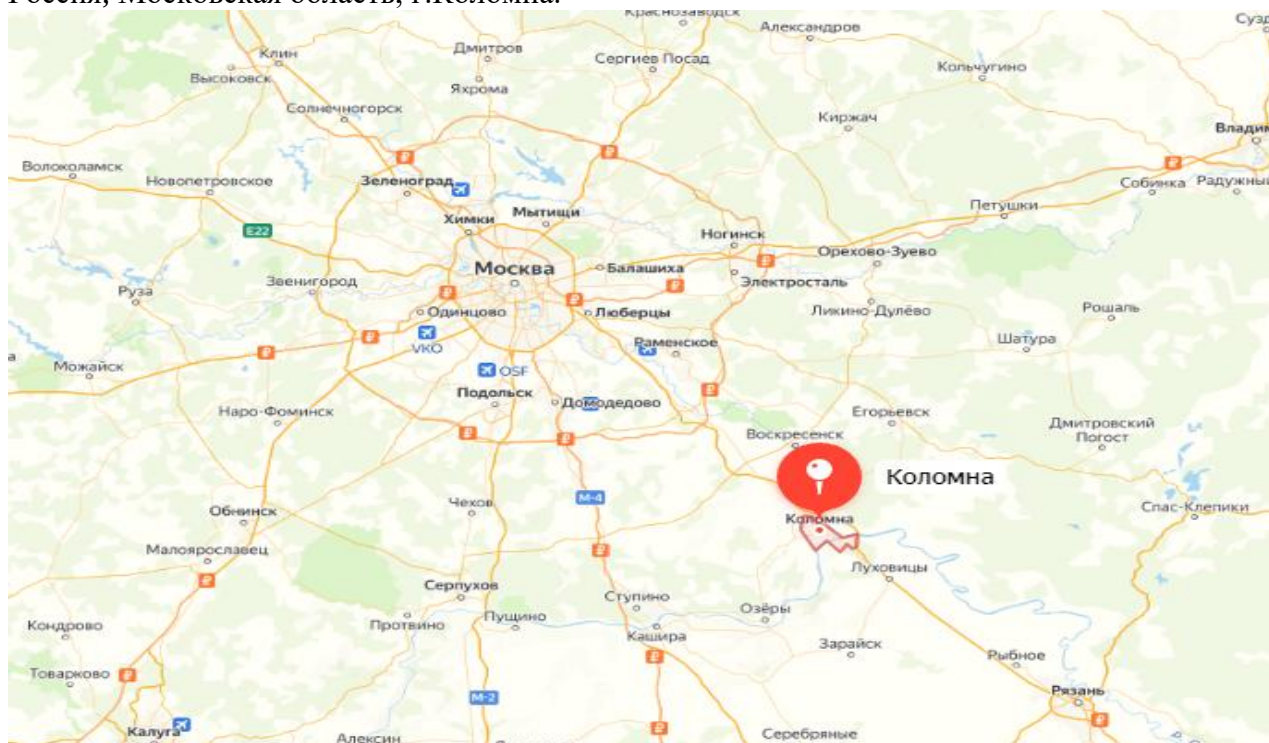
11.11.2024г. _____

Китаев А.А.

Раздел 4. МЕСТОНАХОЖДЕНИЕ ОБЪЕКТА ЭКСПЕРТИЗЫ.

Географическое местонахождение объекта экспертизы на карте РФ.

Россия, Московская область, г.Коломна.



Участок обследования на спутниковой карте.

Железнодорожный путь необщего пользования АО «Коломенский завод» примыкающий к железнодорожной станции ОАО РЖД Голутвин и расположенный по адресу:

140408, Московская область, город Коломна, ул. Партизан, д.42.



Раздел 5. ВИД, ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ЭКСПЕРТИЗЫ.

Экспертиза - исследование, проводимое компетентным лицом, привлечённым по поручению лиц (лица), в целях получения ответов на вопросы, требующих определённых специальных познаний. Экспертиза производится по вопросам, возникающим в правоотношениях между субъектами права, с целью разрешения спорных ситуаций, установления фактических данных. Экспертиза проводится специально привлекаемым для этого лицом - экспертом, обладающим специальными познаниями, которыми её инициаторы не обладают. Экспертное исследование оформляется мотивированным заключением эксперта, в котором описывается ход исследования и формулируются ответы на поставленные вопросы. Полученное заключение является доказательством, свидетельствующим о наличии/отсутствии интересующих фактических данных в разрешении того или иного вопроса.

По правовому статусу:	Внесудебная экспертиза. Исследование, проводимое лицом, сведущим в науке, технике, искусстве или ремесле для разрешения вопросов, возникающих в правоотношениях между субъектами права, с целью разрешения спорных ситуаций, установления интересующих фактов. Внесудебная экспертиза может являться основанием для судебного разбирательства или возбуждения уголовного дела, если в ходе её проведения будут установлены достаточные для этого факты.
По численности и составу экспертов:	Комиссионная экспертиза. Экспертиза, которая проводится несколькими экспертами одной специальности (или узкой специализации).
По характеру использования специальных знаний:	Инженерно-транспортная экспертиза: - железнодорожно-техническая, диагностическая
Перечень выполняемых действий при проведении экспертизы:	Этап 1. Анализ документов, представленных для проведения экспертизы. Этап 2. Исследование требований нормативных документов. Этап 3. Обследование объекта экспертизы. Этап 4. Анализ полученных данных по результатам экспертизы, формирование заключения эксперта.
Цели и задачи экспертизы. Вопросы, поставленные на разрешение экспертам.	1.Исследование состояния железнодорожных путей и определение возможности их дальнейшей эксплуатации с использованием метода визуально-измерительного контроля. 2.Подготовка заключения по результатам проведенной технической экспертизы с детализацией имеющихся дефектов и несоответствий, со ссылками на конкретные пункты действующих нормативных документов. Заключение должно содержать необходимые разделы: вводная часть, исследовательская часть, заключительная часть (выводы), приложения.

Раздел 6. МЕТОДЫ ПРОВЕДЕНИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ.

Исследование в процессе проведения экспертизы производилось методом визуально-измерительного контроля, с сопоставлением с технической, нормативной и иной документацией, с учетом результатов проведенного экспертного обследования объекта экспертизы, с предварительным анализом представленных документов. Перед проведением экспертизы были предоставлены:

- Технический паспорт железнодорожного пути необщего пользования АО «Коломенский завод» (составлен по состоянию на февраль 2022 г).
- Инструкция о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования АО «Коломенский завод» примыкающем к железнодорожной станции Голутвин Московской железной дороги от 2022 года.

Методологической основой исследования являются общенаучные и частные научные методы. В числе общих методов научного познания были использованы сравнение, анализ, синтез, индукция, дедукция. Методология общей теории экспертизы включает в качестве необходимого элемента методы и методики решения задач экспертизы. Метод экспертизы (экспертного исследования) представляет собой систему логических и (или) инструментальных операций (способов, приемов) получения данных для решения вопроса, поставленного перед экспертом (экспертами). Методы экспертиз основываются:

- на соответствующих научных методах;
- характере и свойствах объекта экспертизы;
- опыте решения практических задач, в том числе на алгоритмических правилах и разработанных самим экспертом приемах изучения объектов.

При проведении исследования объекта экспертизы, использовались методы сбора и определения значений показателей, сравнения, анализа, основываясь на данных объекта экспертизы, его характеристик и других элементов информационной модели. Такие закономерности познавательной деятельности характерны для экспертной деятельности, в основе которой лежит именно стадийность процесса познания.

На первом этапе исследования эксперты проанализировали поступившие материалы, уяснили задачи исследования и запланировали обследование объекта экспертизы с прибытием 12.11.2024г. на железнодорожный путь необщего пользования АО «Коломенский завод».

Данные действия позволят установить следующее:

- объекты, подлежащие исследованию;
- специфика вопросов, поставленных перед ним;
- документы, имеющие значение для производства экспертизы.

В процессе обследования была получена дополнительная информация об объектах (объекте) исследования, с учетом их фактических характеристик и особенностей.

Стадия оценки результатов и формулирования выводов является заключительной, на которой проводится оценка идентификационной и диагностической значимости всех результатов проведенного исследования.

Окончательная оценка результатов проведенного исследования - это не только суммирование суждений о выявленных и изученных признаках, а объяснение установленных фактов с использованием приемов логического обобщения, абстрактного мышления, оцениваются все выявленные в процессе исследования совпадающие и различающиеся признаки, и формулируются выводы. Таким образом, вывод, производимый на заключительной стадии, представляет собой обобщение всей работы, проведенной экспертом (экспертами).

Раздел 7. ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗУЕМЫХ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ.

Проведен анализ нормативных документов содержащих технические требования в отношении железнодорожных путей, стрелочных переводов и элементов верхнего строения пути. По результатам анализа, сформирована таблица с указанием перечня документов, которые будут детально исследованы экспертом при проведении данной экспертизы и будут использованы в заключении эксперта. Статус и актуальность нормативных документов проверена с использованием справочных систем «Техэксперт», электронный фонд правовой и нормативно-технической документации «Консорциум Кодекс» и «КонсультантПлюс». Перечень исследуемых и используемых в заключении эксперта нормативных документов сформирован в Таблице:

	Наименование нормативного документа	Статус документа
1	Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (№17-ФЗ от 10.01.2003 г.).	Действующий
2	«Правила технической эксплуатации железных дорог РФ» (приказ Минтранса РФ от 20.07.2022г. №250).	Действующий
3	ТР ТС 003/2011 Технический регламент Таможенного союза "О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта" (с изменениями на 9 декабря 2011 года).	Действующий
4	«Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (с изменениями на 23 ноября 2020 года), принят Государственной Думой 24 декабря 2002 года, одобрен Советом Федерации 27 декабря 2002 года.	Действующий
5	«Технический регламент о безопасности зданий и сооружений». Федеральный закон ФЗ №384 от 1.07.2010г.	Действующий
6	«Правила эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования» (с изменениями на 4 мая 2009 года) Зарегистрировано в Министерстве юстиции Российской Федерации 19 июня 2003 года, регистрационный № 4764. Утверждены приказом МПС России от 18 июня 2003 года № 26.	Действующий
7	«Инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути». Утверждена распоряжением ОАО «РЖД» №2288р от 14.11.2016 года.	Действующий
8	Инструкция «Дефекты рельсов. Классификация, каталог и параметры дефектных и острodefектных рельсов». Распоряжение ОАО «РЖД» от 23 октября 2014 года №2499Р.	Действующий

Раздел 8. АНАЛИЗ ТРЕБОВАНИЙ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ.

В данном разделе экспертом кратко и концептуально приведены основные требования нормативных документов по сути исследуемых вопросов. В Федеральном законе «О железнодорожном транспорте в РФ» №17-ФЗ в статье 16, формулируется требование о том, что если на железнодорожные пути необщего пользования осуществляется подача подвижного состава эксплуатация которого осуществляется на путях общего пользования, то железнодорожные пути необщего пользования должны соответствовать требованиям, установленным в отношении железнодорожных путей общего пользования, и в определенных случаях подлежат обязательной сертификации или декларированию соответствия.

Статья 16 пункт 1: «Железнодорожные пути необщего пользования и расположенные на них сооружения и устройства должны обеспечивать маневровую и сортировочную работу в соответствии с объемом перевозок, ритмичную погрузку и выгрузку грузов, а также рациональное использование железнодорожного подвижного состава и его сохранность.

Конструкция и состояние сооружений и устройств, расположенных на железнодорожных путях необщего пользования, должны соответствовать строительным нормам и правилам и обеспечивать пропуск вагонов с допустимой на железнодорожных путях общего пользования нормой технической нагрузки, а также пропуск локомотивов, предназначенных для обслуживания железнодорожных путей необщего пользования. Владелец железнодорожных путей необщего пользования обеспечивает за свой счет их содержание с соблюдением требований безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также осуществляет совместно с грузоотправителями и грузополучателями освещение таких путей в пределах занимаемой ими территории или в местах погрузки, выгрузки грузов и проводит очистку железнодорожных путей необщего пользования от мусора и снега. В случае, если на железнодорожные пути необщего пользования осуществляется подача железнодорожного подвижного состава, эксплуатация которого осуществляется также на железнодорожных путях общего пользования, железнодорожные пути необщего пользования должны соответствовать требованиям, установленным в отношении железнодорожных путей общего пользования, и в определенных случаях подлежат обязательной сертификации или декларированию соответствия (в ред. Федерального закона от 30.12.2008 № 313-ФЗ)».

Статья 16 пункт 4: «Открытие для постоянной эксплуатации нового железнодорожного пути необщего пользования и подача на такой железнодорожный путь железнодорожного подвижного состава осуществляются после принятия такого железнодорожного пути в эксплуатацию созданной в установленном порядке комиссией, в состав которой входят представитель федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, владелец железнодорожного пути необщего пользования и владелец инфраструктуры, к которой примыкает такой железнодорожный путь.

Порядок обслуживания железнодорожного пути необщего пользования устанавливается его владельцем по согласованию с перевозчиками, осуществляющими перевозки по такому железнодорожному пути.

У каждого железнодорожного пути необщего пользования должны быть технический паспорт, план, его продольный профиль, чертежи сооружений».

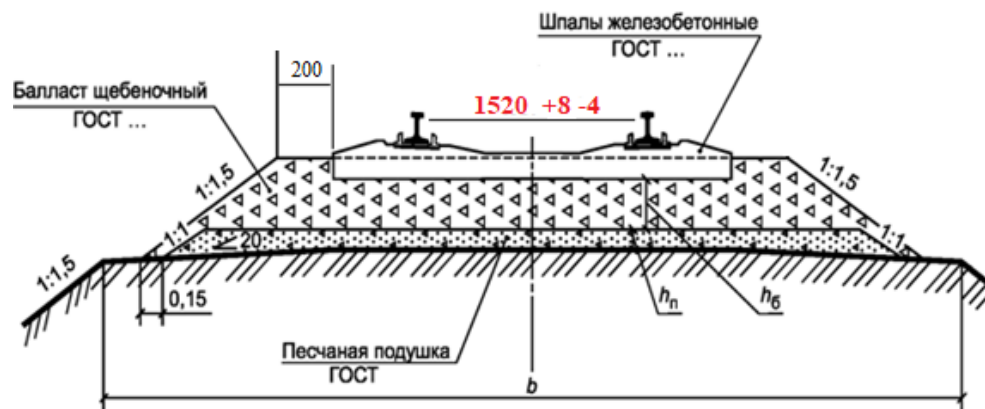
Правила технической эксплуатации железнодорожных путей (ПТЭ РФ).

Пункт 41. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) обязан содержать все элементы железнодорожного пути, железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционные здания, сооружения и устройства инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования в исправном и (или) работоспособном техническом состоянии, обеспечивающем безопасное движение поездов и маневровой работы, выполнение заданных размеров движения поездов с установленными скоростями в соответствии с графиком движения поездов, требования по охране труда, промышленной и транспортной безопасности, санитарно-эпидемиологических норм в соответствии с проектной, ремонтной или эксплуатационной документацией.

Пункт 45. Номинальный размер ширины колеи на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 350 м и более должен быть 1520 мм. Номинальный размер ширины колеи на более крутых кривых должен быть: при радиусе от 300 до 350 м - 1530 мм; при радиусе менее 300 м - 1535 мм. Величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранения на прямых и кривых участках железнодорожного пути, не должны превышать по уширению +8 мм, по сужению -4 мм. Порядок устранения отклонений, превышающих указанные значения, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Движение закрывается на участках железнодорожного пути с шириной колеи менее 1512 мм и более 1548 мм.

Пункт 46. Ширина плеча балластной призмы должна быть не менее 250 мм для участков бесстыкового железнодорожного пути и не менее 200 мм - для участков звеньевых железнодорожного пути.

С целью визуализации, представлена конструкция пути на незастроенной территории с открытой балластной призмой в прямом участке пути:

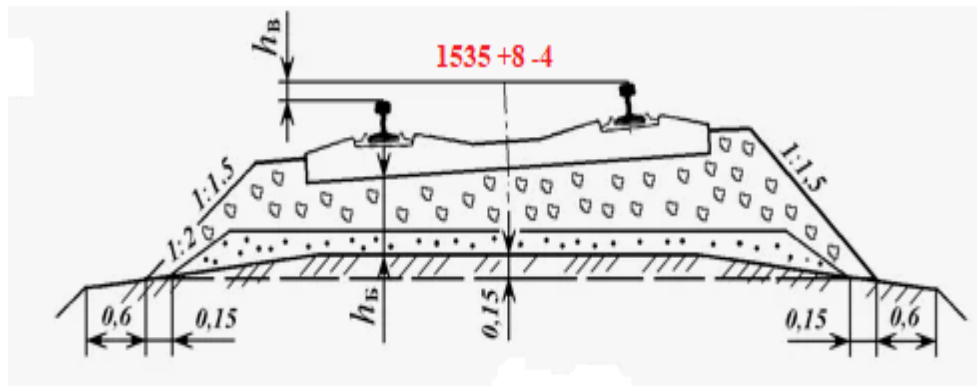


Основные допускаемые параметры для железнодорожного пути расположенного в прямом участке пути в соответствии с ПТЭ РФ.

1. Номинальный размер ширины колеи 1520 мм. Параметры по ширине колеи не требующие устранения 1516 мм – 1528 мм.
 2. Ширина плеча балластной призмы должна быть не менее 200 мм для участков звеньевых пути.
 3. Верх головок рельсов обеих нитей железнодорожного пути должен быть в одном уровне на прямых участках.
- На прямых участках железнодорожного пути допускается содержание одной рельсовой нити на 6 мм выше другой, по уровню верха головки рельса, не требующее устранения.

Пункт 48. Верх головок рельсов обеих нитей железнодорожного пути должен быть в одном уровне на прямых участках.
На прямых участках железнодорожного пути допускается содержание одной рельсовой нити, по уровню верха головки рельса, не требующее устранения, на 6 мм выше другой.

С целью визуализации, представлена конструкция пути на незастроенной территории с открытой балластной призмой в кривой.



Основные допускаемые параметры для железнодорожного пути расположенного в кривой в соответствии с ПТЭ РФ.

1. В соответствии с требованиями пункта 45 ПТЭ РФ, номинальный размер ширины колеи на кривых должен быть: при радиусе менее 300 м - 1535 мм. Величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранения на прямых и кривых участках железнодорожного пути, не должны превышать по уширению +8 мм, по сужению -4 мм. Порядок устранения отклонений, превышающих указанные значения, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
2. Движение закрывается на участках железнодорожного пути с шириной колеи менее 1512 мм и более 1548 мм.

Пункт 56. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) оборудует стрелки нецентрализованные стрелочными указателями в соответствии с эксплуатационной документацией в соответствии с приложением № 1 к Правилам.
Пункт 66. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с приложением №1 к Правилам обеспечивает установку: сигнальных и путевых знаков у главных железнодорожных путей; предельных столбиков стрелочных переводов.

Предельные столбики устанавливаются посередине междупутья в месте, где расстояние между осями сходящихся железнодорожных путей составляет не менее 4100 мм. На существующих станционных железнодорожных путях, по которым не обращается железнодорожный подвижной состав, построенный по габариту Т, разрешается сохранить расстояние не менее 3810 мм. На перегрузочных железнодорожных путях с суженным междупутьем предельные столбики устанавливаются в месте, где ширина междупутья составляет не менее 3600 мм.

Технический регламент Таможенного Союза. «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта».

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 (далее - нормы и правила), 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, а также настоящим Правилам.

«Инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути» №2288р от 14.11.2016 года.

В соответствии с требованиями нормативного документа «Инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути», текущее содержание пути осуществляется круглогодично и на всем протяжении пути, включая участки, находящиеся в ремонте. Оно включает в себя диагностику состояния пути, изучение причин появления отступлений и неисправностей и выполнение работ по их устранению и предупреждению.

Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования, железнодорожные пути необщего пользования и расположенные на них сооружения, устройства, механизмы и оборудование железнодорожного транспорта должны содержаться их владельцами в исправном техническом состоянии.

Сооружения, устройства, механизмы и оборудование железнодорожного транспорта должны соответствовать утвержденной проектной и конструкторской документации. Все сооружения и устройства пути на перегонах и станциях должны содержаться в соответствии с нормами и допусками, установленными действующей нормативной документацией. Текущее содержание пути должно осуществляться при наиболее рациональном сочетании двух основных условий: обеспечения безопасности движения поездов с установленными скоростями и ресурсосбережения.

Негодными, не обеспечивающими стабильность рельсовой колеи и подлежащими первоочередной замене считаются шпалы, имеющие следующие дефекты:

1	Сквозные расколы по всей длине шпалы и более 1/2 длины бруса;
2	Сквозные расколы, заходящие под подкладку;
3	Износ древесины под подкладками (в том числе в сочетании с гнилью) на глубину (h) для I типа - более 40 мм, II и III типов - более 30 мм. Для брусьев всех типов более 30 мм;
4	Разработанные отверстия для крепежителей в сочетании с гнилью более 30 мм костыльные, более 40 мм шурупные. Наблюдается смещение подкладок на 5 мм и более;
5	Гниль древесины на верхней пласти и в зоне подкладок глубиной под подкладками для шпал I типа - более 40 мм, II типа - более 30 мм, III типа на станционных путях - более 30 мм, для брусьев всех типов - 30 мм.
6	Глубиной вне подкладок - на 50 мм и более для всех типов шпал и брусьев длиной более 1 м: - выколы кусков древесины между трещинами, заходящие под подкладку и нарушающие работу креплений; - поперечные изломы в зоне подкладок и между ними, в зоне между торцом и подкладкой при двух и более подряд шпалах (брусьях); - загнивание торцов, заходящее в зону подкладок.

Пункт 3.3.4. Загрязненный щебеночный балластный слой необходимо своевременно (не допуская образования выплесков) очищать от загрязнителей, а загрязненный асбестовый и песчаный балласт - заменять. Поверхностный слой балластной призмы периодически очищается от засорителей и растительности механизированным и другими способами.

Пункт 4.1.2. Задачей текущего содержания пути является предупреждение возникновения расстройств пути по параметрам рельсовой колеи и состоянию элементов верхнего строения пути, своевременное устранение всех возникших расстройств и неисправностей, если расстройства по объему не требуют проведения ремонтных работ.

Периодичность работ по текущему содержанию пути возрастает при увеличении пропущенного тоннажа и устанавливается на основе фактического состояния верхнего строения железнодорожного пути.

Пункт 4.1.3. Оценка технического состояния пути помимо информации о состоянии отдельных элементов верхнего строения, земляного полотна и искусственных сооружений, а также геометрических параметров рельсовой колеи, должна позволять выявлять их взаимосвязь, что необходимо для правильного определения потребности в проведении планово-предупредительных и ремонтных работ.

«Правила эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования».

Пункт 1.2. Железнодорожные пути необщего пользования должны соответствовать утвержденной проектной и технической документации на данные пути необщего пользования. В соответствии со статей 16 Закона о железнодорожном транспорте открытие для постоянной эксплуатации нового железнодорожного пути необщего пользования и подача на такой железнодорожный путь железнодорожного подвижного состава осуществляются после принятия такого железнодорожного пути в эксплуатацию созданной в установленном порядке комиссией.

Порядок обслуживания железнодорожного пути необщего пользования устанавливается его владельцем по согласованию с перевозчиками, осуществляющими перевозки по такому железнодорожному пути.

Пункт 1.5. Железнодорожный путь необщего пользования имеет границу с железнодорожными путями общего пользования.

Граница железнодорожного пути необщего пользования отмечается знаком "Граница железнодорожного подъездного пути".

Место установки такого знака определяется владельцем инфраструктуры, к которой примыкает железнодорожный путь необщего пользования, по согласованию с владельцем этого пути.

Пункт 1.7. На каждый железнодорожный путь необщего пользования по окончании строительства и приема такого пути в эксплуатацию составляется инструкция о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования (далее - инструкция).

Пункт 1.9. Каждый железнодорожный путь необщего пользования должен иметь технический паспорт, план и продольный профиль, чертежи сооружений. В техническом паспорте указываются технические характеристики и состояние рельсов, шпал, балласта, земляного полотна, сооружений, весовых приборов, обустройств и механизмов, предназначенных для погрузки, выгрузки, очистки, промывки вагонов, маневровых устройств, лебедок, а также промышленные железнодорожные станции, горки, полугорки, вытяжные пути, устройства сигнализации, централизации, блокировки и связи, используемые при поездной и маневровой работе и другие обустройства и механизмы.

Раздел 9. РЕЗУЛЬТАТЫ ОБСЛЕДОВАНИЯ ОБЪЕКТА ЭКСПЕРТИЗЫ.

Условия проведения обследования. Общие сведения.

Период проведения обследования:	С 12.11.2024г. по 18.11.2024г. включительно.
Объект экспертизы, место проведения обследования:	Железнодорожный путь необщего пользования АО «Коломенский завод» примыкающий к железнодорожной станции ОАО РЖД Голутвин и расположенный по адресу: 140408, Московская область, город Коломна, ул. Партизан, д.42
Условия проведения обследования:	в светлое время суток, погодные условия: пасмурно, температура 0 – 4 ⁰ С.
Фотофиксация:	Проводилась с использованием встроенной камеры в телефоне. Фотофайлов 186.
Измерительные средства, приспособления, устройства:	Шаблон путеизмерительный ЦУП, шаблон универсальный 00316, металлическая линейка ГОСТ, штангенциркуль, автоматизированный комплекс натурного осмотра пути.
Основные характеристики обследуемого объекта:	Согласно данным «Технический паспорт железнодорожного пути необщего пользования АО «Коломенский завод» полная длина железнодорожного пути 18,026 метров. Количество стрелочных переводов 73. Тип рельс Р43, Р50, Р65. Железнодорожный путь необщего пользования АО «Коломенский завод» примыкает стрелочным переводом № 91 к железнодорожной станции Голутвин. Границей пути необщего пользования являются изолирующие стыки светофоров М75, М77. На пути АО «КЗ» устройства СЦБ отсутствуют. Маневровая работа на пути необщего пользования АО «КЗ» производится локомотивами серии ТГМ-6А, ТГМ-23Б, ТГМ-40 и маневровой бригадой АО «КЗ. Максимальная скорость установлена при следовании по прямым участкам пути - 10 км/ч.
Присутствующие лица при проведении экспертных действий:	Составлен акт №1 от 12.11.2024г. с указанием сведений в отношении присутствующих лиц при проведении экспертных действий по обследованию объекта экспертизы при проведении технической экспертизы.

Фото №1. Вид от границы пути необщего пользования в сторону въездных ворот. Место начала обследования.



Фото №2. Вид от границы пути необщего пользования в сторону въездных ворот от границы пути необщего пользования.



Схема места начала обследования.
Обследование начато от границы пути необщего пользования.



Обследование железнодорожного пути начато от границы пути необщего пользования, проведено на всем протяжении, с использованием метода визуально-измерительного контроля. Обследование проведено сплошное, на всем протяжении, с регистрацией как параметров по ширине и уровню, так и с регистрацией выявленных несоответствий и замечаний. Результаты измерений и выявленных несоответствий и замечаний по железнодорожному пути и стрелочным переводам сформированы в адаптированных табличных формах. В целях визуализации в результатах обследования **красным цветом** выделены параметры угрожающие безопасности движения и требующие немедленного принятия мер, **желтым цветом** выделены параметры требующие принятия мер по устранению в плановом порядке.

Примененные сокращения и назначение цветовой гаммы цифр и обозначений:

1520– значение ширины колеи в пределах допустимых значений

1549- сверхнормативное значение ширины колеи за пределами допуска, параметры указанные красным цветом требуют немедленного принятия мер по устранению и являются несоответствием установленным требованиям, с высокой степенью риска по наступлению событий и происшествий связанных со сходом подвижного состава с рельс.

г. Москва, Нижний сусальный пер., д.5, стр. 19, Бизнес-центр «Арма», Офисный центр «Деловой»

e-mail: sczdt@mail.ru Адрес сайта :sczdt.ru тел.: +7 (495) 211 08 50

1520-1532 –уклон отвода ширины колеи более 5‰ (Фактически 6‰) с шагом квантования 2 метра.

12п - отклонение в уровне расположения головок рельс (т.е. на 12мм возвышение уровня головки правого рельса относительно левого при нормативном не более 6 мм для прямых участков).

18л-28л – сверхнормативный уклон отвода возвышения.

1515- отклонение от нормы содержания требующее принятия мер в плановом порядке.

Уклон отвода ширины колеи- при ручных промерах определяется как разность значений ширины колеи в точках через 2 метра, уменьшенная на разность величин бокового износа в этих точках и деленная на 2000.

Крутизна отвода возвышения – крутизна отвода возвышения в переходных кривых, соединяющих прямые и кривые участки или участки кривых с различной величиной возвышения должна соответствовать не более 3.2 мм/м.

Дефектные (негодные) шпалы, шпалы с признаками дефекта – негодными, не обеспечивающими стабильность рельсовой колеи и подлежащие первоочередной замене.

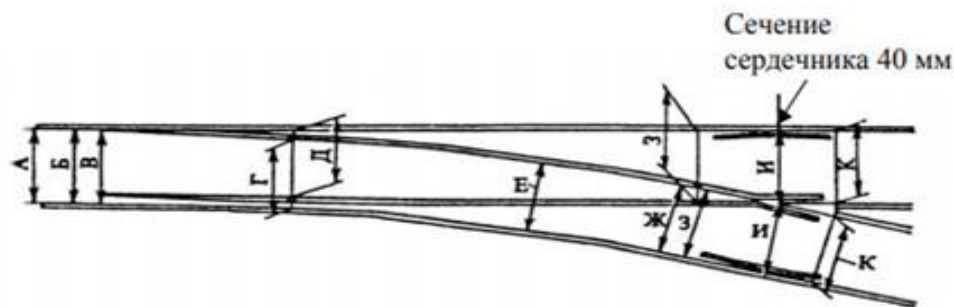
НК – начало кривой **КК**- конец кривой, **НКП** – начало правой кривой, **НКЛ**-начало левой кривой.

ИТС - «Инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути».

ПТЭ РФ - «Правила технической эксплуатации железных дорог РФ» (приказ Минтранса РФ от 20.07.2022г. №250).

Величины измерений будут приведены в миллиметрах. При обследовании на стрелочных переводах производились измерения параметров по ширине колеи и уровню, места контрольных измерений представлены на схеме №1.

Схема №1. Места контрольных измерений ширины колеи на обыкновенных стрелочных переводах:



Передний стык
крестовины (З)



Сердечник
крестовины в
сечении 40 мм (И)



Задний стык
крестовины (К)

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №35 От светофора М75 до ворот	1515-1532	6Л-16П	ПГС загрязнен 100%	Р-50	62 Д	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 3.Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС
Путь №35 от Ворот до СП №108	1528, 1526, 1528-1533 НКП 1528-1532 1529-1540 1529-1535 1526-1532 1526-1534 КК 1524-1527 1524-1531	15Л, 25Л, 16Л-24Л, НКП 12Л-21Л, 27Л-12Л, 12Л-24Л, 16Л-32Л, КК 13Л-32Л, 0-9Л, 0-17Л	ПГС, Песок загрязнен 100%	Р-50	216 Д	1.Стыковые болты 4 шт. не типовые. ИТС пункт 3.1.4. 2. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ пункт 45. 3 Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 4.Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС

Заключение комиссии экспертов №185-2024 от 23.12.24г.
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №33 От светофора М77 до ворот Звено 1	НКЛ 1530-1535	10Л-19Л	ПГС загрязнен	Р-50 (1 звено) Р-65	-	1. Уклон отвода ширины колеи 6 ‰. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 2. Не типовые переходные накладки. Пункт 3.1.4. ИТС 3. Обратное возвышение в кривой. ИТС п.2.1.3. 4. Требуется переборка креплений. ИТС п.3.1.7. 5. Не типовые стыковые болты. Таб. 4.1. Пункт 3.2. ИТС. 6. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС
От светофора М77 до ворот Звено 2	1527-1520	14Л-7П	ПГС загрязнен	Р-65	-	1. Требуется наплавка стыка с левой стороны. Пункт 3.1.4. ИТС. 2. Вертикальная ступенька по левой нити 6 мм. Пункт 3.1.4. ИТС. 3. Вертикальная ступенька по правой нити 5 мм. Пункт 3.1.4. ИТС. 4. Обратное возвышение. ИТС п.2.1.3. 5. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС
От светофора М77 до ворот Звено 3	1520-1521 КК	4Л-6П	ПГС загрязнен	Р-65	-	1. Обратное возвышение в кривой. ИТС п.2.1.3.

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь № 33 от ворот до СП №108	1522-1527 1523-1527 1523-1529 1523-1530 НКП 1528-1532 1527-1532 1526-1535 1526-1532 1526-1530 КК 1522-1526	3Л-8Л 5Л-22Л 9Л-21Л 5Л-18Л 8Л-14Л 16Л-7Л 16Л-12Л 4Л-23Л 15Л-23Л 2Л-22Л	ПГС, Щебень загрязнен	Р-65	7 Д	1. Требуется рихтовка (на протяжении 96 метров). ИТС пункт 4.2.5.1. 2. Локальные просадки. ИТС пункт 4.2.5.1. 3. Требуется замена резиновых прокладок. ИТС Пункт 3.10.7. 4. Уклон отвода ширины колеи 6 ‰. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 5. Требуется переборка креплений. ИТС пункт 4.2.5.2. 6. Не типовые накладки на 214 метре при переходе с Р-65 на Р-50. ИТС пункт 3.1.5. 7. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 8. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 9. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС.

Стрелочный перевод № 108. Тип рельс Р-50. Крестовина 1/9.

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм ФАКТ	Выявленные несоответствия, замечания						
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1519/15П	1. Зазор в стыке 33 мм в хвосте крестовине по боковому направлению. Пункт 3.1.9. ИТС 2. Состояние бруса неудовлетворительное, сплошная кустовая гнилость. ИТС пункт 4.2.12. 3. Загрязненный балластный слой ПГС. Пункт 3.3.4 ИТС. 4. Отсутствие болтов в контррельсе по боковому направлению. ИТС пункт 3.4. 5. Контррельс и крестовина закреплена на костыли, вместо шурупов. ИТС пункт 3.4. 6. Не типовой комплект, элементы стрелочного перевода сборные с других типов стрелочных переводов. ИТС пункт 3.4. 7. Деформирована 2 межостряковая тяга. ИТС пункт 3.4. 8. Отсутствует указатель направления движения. Отсутствуют тяги указателя направления движения. 9. Не типовые запорные закладки. 10. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.						
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1526/15П							
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1534/3П							
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1531/5П							
В середине кривой	1517-1523	1536/22Л							
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1520/3П							
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1527/0							
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1533/2Л							
В начале крестовины БОК	1517-1523	1526/22Л							
В крестовине БОК	1517-1523	1526/20Л							
В хвосте крестовины БОК	1519-1523	1526/15Л							
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе							
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки	-	По прямому направлению не обеспечивается плотное прилегание.	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>загрязнен</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>капитальный</td></tr></table>	Балласт состояние	загрязнен	Состояние бруса	неудовлетворительное	Требуемый вид ремонта	капитальный
Балласт состояние	загрязнен								
Состояние бруса	неудовлетворительное								
Требуемый вид ремонта	капитальный								

Стрелочный перевод № 107. Тип рельс Р-50. Крестовина 1/7.

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/7	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1527/18Л	1.Требуется замена негодных креплений в рамных рельсах. 2. Кустовая гнилость шпал, требуется замена бруса. Пункт 2.3.2. ИТС. 3. Ширина колеи менее 1512 мм. (факт 1511 мм). ИТС пункт 3.4.19. Требуется закрытие движения до устранения. 4. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4. 5. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 6. Не типовые болты в рамных рельсах. ИТС пункт 3.4. 7. Обрыв болта в корне крестовины 8. Требуется замена 1 болта в корне крестовины. 9. Требуется замена болтов в прямом и боковом направлении в контррельсе. 10. Отсутствует указатель направления движения. Отсутствуют тяги указателя направления движения. 11. Не типовые запорные закладки.	
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1525/18Л		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1537/18Л		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1532/0		
В середине кривой	1522-1534	1522/12Л		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1521/7Л		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1515/0		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1513/7Л		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1511/12П		
В крестовине БОК	1517-1523	1526/28П		
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1543/28П		
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе		
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание.	Балласт состояние	загрязнен
			Состояние бруса	неудовлетворительное
			Требуемый вид ремонта	капитальный

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №107 От СП №107 до тупика.	1518, 1518, 1520, 1518, 1522, 1517, 1515 , 1517	5Л, 5Л, 8Л , 28Л , 28Л , 10Л , 15Л , 22Л	ПГС загрязнен	Р-50	-	1. Требуется окос нежелательной травяной растительности, удаление кустарников. 2. Отсутствие 24 болтов в стыках на всем протяжении. 3. Требуется переборка креплений. 4. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса) по левой и правой нити. ИТС пункт 3.1.4. 5. Зазор в стыке 48 мм по правой нити. Пункт 3.1.9. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 6. Зазор в стыке 78 мм по левой нити. Пункт 3.1.9. ИТС Требуется закрытие движения до устранения. 7. Отсутствует тупиковый упор. 8. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 9. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС.
Путь №1 От СП №106 до СП №103	1525-1528 НКП 1522-1533 1519-1529 1521-1526 1526-1538 1517-1526 КК 1517-1523 1517-1527	3Л- 15П НКП 12П-22П 15П-23П 15П-12П 9П-2Л 2Л-15П КК 13П-26П 0-9П	Загрязнен	Р-65	107 Д	1. Требуется окос нежелательной травяной растительности, удаление кустарников. 2. Требуется переборка креплений. 3. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 4. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 5. Обратное возвышение. ИТС п.2.1.3.

Заключение комиссии экспертов №185-2024 от 23.12.24г.
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Участок пути от СП№101 до СП№102	1524	18Л	Загрязнен	P50	9 Д	1. Требуется окос нежелательной травяной растительности, удаление кустарников. 2. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 3.Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 0-6 м.
Путь №102 от СП№102 до упора	1537 НКЛ, 1537, 1537, 1526, 1539, 1518	50П, 57П, 65П, 30П, 10П, 20Л	Загрязнен	P-50	12 Д	1.Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса), между 1 и 2 звеном (на 58 м.) ИТС пункт 3.1.4. 2. На 8 концах шпал отсутствует плечо балластной призмы. Пункт 3.3. ИТС. 3. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 4.Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 5.Обратное возвышение. ИТС п.2.1.3.
Путь №101 От СП №102 до упора	1523-1528 НКЛ 1522-1524 1527-1530 1523-1534 1522-1527 1521-1527 КК 1522-1523 1519-1523	2П-15П 2П-11Л 6Л-8П 0-15П 20П-44П 33П-44П 35П-0 0-40Л	Загрязнен	P-50 P-65	58 Д	1. Отсутствует тупиковый упор. 2. Требуется окос нежелательной травяной растительности, удаление кустарников. 3.Мусор в колее, посторонние предметы 4. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.

г. Москва, Нижний сусальный пер., д.5, стр. 19, Бизнес-центр «Арма», Офисный центр «Деловой»

e-mail: sczdt@mail.ru Адрес сайта :sczdt.ru тел.: +7 (495) 211 08 50

стр. 27

Стрелочный перевод № 106. Тип рельс Р-50. Крестовина 1/9.

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания							
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1525/5П	1. Деформирована 2 межостряковая тяга. 2. Неприлегание остряка к рамному рельсу более 4 мм. Пункт 4.2.1.3. ИТС 3. Отсутствует указатель направления движения. 4. Отсутствует плечо балластной призмы слева. Пункт 3.3. ИТС. 5. Кустовая гнилость шпал, требуется замена. Пункт 2.3.2. ИТС. 6.Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4. 7.Загрязненный балластный слой ПГС. Пункт 3.3.4 ИТС. 8. Требуется замена креплений в крестовине и контррельса. 9. Необходимо заменить 29 шурупов в рамном рельсе на болтовые крепления. 10. Не типовые запорные закладки.							
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1529/2Л								
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1526/2Л								
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1529/0								
В середине кривой	1517-1523	1541/0								
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1517/30Л								
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1523/23Л								
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1526/20Л								
В начале крестовины БОК	1517-1523	1530/8Л								
В крестовине БОК	1517-1523	1521/3Л	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>загрязнен</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>капитальный</td></tr></table>		Балласт состояние	загрязнен	Состояние бруса	неудовлетворительное	Требуемый вид ремонта	капитальный
Балласт состояние	загрязнен									
Состояние бруса	неудовлетворительное									
Требуемый вид ремонта	капитальный									
В хвосте крестовины БОК	1519-1523	1523/3Л								
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе								
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация								

Стрелочный перевод № 103. Тип рельс Р-50. Крестовина 1/7.

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1524/0	1. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 2. Деформирована 2 межостряковая тяга. 3. Кустовая гнилость шпал, требуется замена. Пункт 2.3.2. ИТС. 4. Требуется замена креплений в зоне рамного рельса. 5.Отсутствуют тяги указателя направления. 6.Протяжка элементов креплений. 7.Не типовые болты в крестовине. 8. В крестовине отсутствуют шурупы с правой стороны. 9. Переборка и замена креплений в крестовине и контррельсе. 10. Не типовые запорные закладки. 11.Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1532/0		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1534/8П		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1537/8П		
В середине кривой	1522-1534	1535/8П		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1532/10П		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1521/15П		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1517/8П		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1531/10П		
В крестовине БОК	1517-1523	1523/0		
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1531/8П		
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	Балласт состояние	загрязнен
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание	Состояние бруса	неудовлетворительное
			Требуемый вид ремонта	капитальный

Стрелочный перевод № 101. Тип рельс Р-50. Крестовина 1/7.

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/7	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1514/0	1. Люфт болтов в соединительной тяге. 2. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4. ИТС. 3. Кустовая гнилость шпал/бруса, требуется замена. Пункт 2.3.2. ИТС. 4. Требуется рихтовка. 5. Требуется замена креплений в рамном рельсе. 6. Требуется замена болтов в крестовине. 7. Отсутствует плечо балластной призмы слева. Пункт 3.3. ИТС. 8. Не типовые запорные закладки. 9. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1530/0		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1534/5Л		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1530/8Л		
В середине кривой	1522-1534	1520/20Л		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1521/8П		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1520/18П		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1524/18П		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1523/18Л		
В крестовине БОК	1517-1523	1526/25Л	Балласт состояние	загрязнен
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1531/25Л	Состояние бруса	неудовлетворительное
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	Требуемый вид ремонта	капитальный
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание. Не обеспечивается фиксация в прямом и боковом направлении.		

Стрелочный перевод № 102. Тип рельс Р-50. Крестовина 1/9.

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1523/18Л	1. Отсутствуют тяги указателя направления. 2. Деформирована 1ая межостряковая тяга. 3. Неприлегание остряка к рамному рельсу по прямому направлению. 4. Загрязненный песчаный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 5. Требуется переборка креплений. 6. Кустовая гнилость шпал, требуется замена. Пункт 2.3.2. ИТС. 7. Требуется удаление нежелательной травяной и кустарниковой растительности. 8. Не типовые запорные закладки. 9. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1526/12Л		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1531/5Л		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1539/8Л		
В середине кривой	1517-1523	1537/18П		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1522/0		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1524/18Л		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1521/22Л		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1531/42П		
В крестовине БОК	1517-1523	1532/48П		
В хвосте крестовины БОК	1519-1523	1537/52П		
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	Балласт состояние	загрязнен
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		Без замечаний Без замечаний	Состояние бруса	неудовлетворительное
			Требуемый вид ремонта	капитальный

Заключение комиссии экспертов №185-2024 от 23.12.24г.
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь № 1 от СП №101 до СП №77	1517-1525 НКЛ 1522-1527 1527-1532 1522-1532 1527-1532 1519-1523 1523-1530	12П-35П 20П-37П 11П-35П 0-19П 12П-15П 0-3П 3П-16Л	Загрязнен	Р-50	-	1.Требуется переборка креплений (0-28 м.) на железобетонных шпалах. 2. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 3.Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС.
Участок от СП №77 до СП №78	1523-1535	3П-5П	Удов	Р50	5 Д	1. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1529-1535). ИТС 2.2.5. Требуется прекращение движения до устранения. 2. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 3.Обратное возвышение. ИТС п.2.1.3.

Заключение комиссии экспертов №185-2024 от 23.12.24г.
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №78 от СП №78 до упора	1526-1535	12П-35П	ПГС	Р-50	19 Д	1. 0-10 м. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1538-1527). Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 2. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 3.Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 4.Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС.
	Н КП 1523-1539 1521-1526	4П-23Л 11Л-27Л	Загрязнен	Р-65	3 жб	1. 10-31 м. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС 2. Требуется переборка креплений на железобетонных шпалах.
	1519-1531	5Л-11Л	Удовл.	Р50	1 Д	1. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1521-1530). Пункт 2.2.5 ИТС. Требуется прекращение движения до устранения.
	1519-1523	0-9Л	Удовл.	Р50	2 жб	1. (ордината + 84 м). Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса) по левой нити.) ИТС пункт 3.1.4.
	1526-1532 1519-1531 1529-1534 Весы 1523-1524	7Л-13Л 11Л-0 7П-5П 13Л-10П	Удовл.	Р50	83 Д	1. Отсутствует тупиковый упор. 2.Обратное возвышение в кривой. ИТС п.2.1.3.

г. Москва, Нижний сусальный пер., д.5, стр. 19, Бизнес-центр «Арма», Офисный центр «Деловой»

e-mail: sczdt@mail.ru Адрес сайта :sczdt.ru тел.: +7 (495) 211 08 50

Стрелочный перевод № 77. Тип рельс Р-50. Крестовина 1/7.

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания							
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1528/8Л	1. Не типовые запорные закладки. 2. Слева отсутствует плечо балластной призмы (от рамы до крестовины). Пункт 3.3. ИТС. 3. Отсутствует рычаг переводного механизма. 4. Провис остряка более 4 мм. Пункт 4.2.12. ИТС. 5. Не плотное прилегание остряка к рамному рельсу. Более 4 мм. Пункт 3.4.9. ИТС. Недопустимое значение. 6. Контррельс - не типовые скрепления, требуется замена. 7.Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.							
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1535/3Л								
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1530/3П								
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1532/8П								
В середине кривой	1522-1534	1527/8Л								
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1517/20Л								
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1522/0								
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1522/5П								
В начале крестовины БОК	1517-1523	1527/8Л								
В крестовине БОК	1517-1523	1522/10Л								
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1528/5Л	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>удовлетворительное</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>удовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>текущий</td></tr></table>		Балласт состояние	удовлетворительное	Состояние бруса	удовлетворительное	Требуемый вид ремонта	текущий
Балласт состояние	удовлетворительное									
Состояние бруса	удовлетворительное									
Требуемый вид ремонта	текущий									
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе								
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация.								

Стрелочный перевод № 78. Тип рельс Р-50. Крестовина 1/7.

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания							
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1521/2П	1.Кустовая гнилость шпал, требуется замена. Пункт 2.3.2. ИТС. 2. Отсутствует указатель направления движения. 3. Отсутствует тяга указателя направления. 4. Отсутствует рычаг переводного механизма. 5. У контррельса требуется замена не типовых болтов. 6.Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.							
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1532/2П								
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1526/12Л								
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1531/8Л								
В середине кривой	1522-1534	1529/10Л								
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1522/22П								
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1536/25П								
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1542/32П								
В начале крестовины БОК	1517-1523	1528/8Л								
В крестовине БОК	1517-1523	1531/16Л								
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1536/15Л	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>ПГС</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>Замена бруса</td></tr></table>		Балласт состояние	ПГС	Состояние бруса	неудовлетворительное	Требуемый вид ремонта	Замена бруса
Балласт состояние	ПГС									
Состояние бруса	неудовлетворительное									
Требуемый вид ремонта	Замена бруса									
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе								
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация.								

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №103 От СП №103 до СП №106	НКП 1535-1541 НКЛ 1526-1536 НКЛ 1527-1536 1523-1527 КК 1523-1528 1523-1535 1526-1545 1525-1533 1522-1531	НКП 10П-18П 2П-11Л НКЛ 0-15Л 18Л-29Л КК 10П-6П 11П-6П 12П-6Л 12Л-10Л 12Л-26Л 14Л-16Л 12Л-12П	Загрязнен	P-65	61 Д	1. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ ордината +16м. (1532-1538). Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 2. Не типовые болты в стыковом соединении. ИТС п. 3.1.4. 3. Требуется замена рельса Р-50 (длина 11,8 м) замятие головки рельса, вертикальный износ. 4. Рельс Р-50 (длина 9.4 м.) вертикальный износ, замена. 5. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ 110 м. (1534-1545). ИТС 2.2.5. Требуется прекращение движения до устранения. 6. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 7. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 8. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 9. Обратное возвышение в кривой. ИТС п.2.1.3.
Участок пути СП №78 до СП №79	1532-1538	9Л-12Л	Загрязнен	P-50	4 Д	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45 3. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС

Стрелочный перевод № 79. Тип рельс Р-50. Крестовина 1/7.

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1525/8Л	1.Требуется полная замена комплекта бруса. 2.Отсутствует указатель направления движения. Отсутствуют тяги указателя направления. Отсутствует рычаг переводного механизма. 3.На 6 концах отсутствует плечо балластной призмы слева. Пункт 3.3. ИТС. 4. Не соблюдается эпюра шпал в переводной кривой. Пункт 3.2.1.3. ИТС. 5. Не типовые скрепления на контррельсе, установлены костыли. 6. Не типовые болты 3 шт. в крестовине. 7.Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1529/7Л		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1537/20Л		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1532/25Л		
В середине кривой	1522-1534	1542/13Л		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1519/15П		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1530/20П		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1532/18П		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1526/20Л		
В крестовине БОК	1517-1523	1520/20Л	Балласт состояние	ПГС, щебень удовлетворительное
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1529/10Л	Состояние бруса	неудовлетворительное
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	Требуемый вид ремонта	Замена бруса, замена скреплений
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание.		

Номер звена	Результаты измерений по ширине	Результаты измерений по уровню	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №79 От СП№79 до тупика.	1526-1531 НКП 1519-1522	15П-0 НКП 1Л-19Л	Загрязнен	P-50 P-65	9 Д	1. Не типовая накладка на правой нити (на ординате +11 м). Пункт 3.1.4. ИТС. 2.Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 3.Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 4.Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 5.Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (ордината +13 м). (1526-1537). ИТС пункт 2.2.5.
	1516-1531	20Л-22Л	Загрязнен	P65	-	1. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (ордината +14 м). (1537-1516). ИТС пункт 2.2.5. 2. Ширина колеи 1511 мм (ордината+ 55 м). ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается.
	1519-1523 КК	20Л-29П	Загрязнен	P65	-	1. Ширина колеи 1508 мм. (ордината+ 57 м). ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 2. Требуется проведение рихтовки. 3. Многочисленные локальные просадки.
Путь №79 От СП№ 79 до упора (продол.)	1513-1527 1527-1532 1524-1535 НКЛ 1523-1532	15П-27П 15П-9Л 10Л-33Л НКЛ 30Л-24Л	Загрязнен	P65	-	1. Обратное возвышение. ИТС п.2.1.3. 2. Загрязнение балластного слоя по уровень головок рельс. 3. Остродефектный рельс Р-65 (длина 12,5 м). Два остродефектных рельса Р-65 (прожог). Пункт 2.3.1. ИТС. 5. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 6. Отклонение от номинального размера ширины колеи. ПТЭ РФ п.45.

Номер звена	Результаты измерений по ширине	Результаты измерений по уровню	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь № 77 От СП №79 до СП №80	1522-1535 НКП 1524-1535 1530-1541 1527-1535 1527-1532 1527-1531 1522-1532 1510-1522	10Л-20Л НКП 16Л-35Л 20Л-5Л 20Л-43Л 30Л-39Л 30Л-27Л 27Л-4Л 4П-14Л	Загрязнен	Р-50 Р-65	17 Д 2 жб	1.Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС 2. Остродефектный рельс по 25 метров (Отрезан газоплазменной сваркой, с правой стороны наплыв, вертикальный износ) требуется замена. ИТС пункт 3.1.14. 3. Остродефектный рельс 25 метров на 4 звене, требуется замена. ИТС пункт 3.1.14. 4. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса) (ордината +51 метр). ИТС пункт 3.1.4. 5. Ордината +132 м. Ширина колеи 1510 мм. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 6. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 7. Отклонение от номинального размера ширины колеи. ПТЭ РФ п.45
Путь № 81 от СП № 81 по упору.	1524-1531 НКП 1522-1537	20Л-41Л НКП 40Л-4П	ПГС Загрязнен	Р-50	22 Д куст из 22 шпал	1. Обратное возвышение в кривой. ИТС п.2.1.3. 2. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса). ИТС пункт 3.1.4. 3. Отсутствует тупиковый упор. 4. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 5.Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.

Стрелочный перевод № 80. Тип рельс Р-50. Крестовина 1/9.

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1524/3П	1. По боковому направлению не типовая закладка. Пункт 3.1.4. ИТС. 2. Отсутствует указатель направления движения. Отсутствуют тяги указателя направления. Отсутствует рычаг переводного механизма. 3. Деформирована вторая межостряковая тяга. 4. Отсутствует плечо балластной призмы справа. Пункт 3.3. ИТС. 5. Не типовые болты в крестовине 10 шт. 6. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 7. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1527/4П		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1527/5П		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1529/2Л		
В середине кривой	1517-1523	1527/2Л		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1514/28Л		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1531/30Л		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1533/28Л		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1530/22Л		
В крестовине БОК	1517-1523	1526/22Л	Балласт состояние	неудовлетворительное
В хвосте крестовины БОК	1519-1523	1538/28Л	Состояние бруса	удовлетворительное
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	Требуемый вид ремонта	Устранение выявленных несоответствий
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому и прямому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация по боковому направлению		

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №80 от СП №80 в тупик.	1516, 1525, 1524, 1524, 1520, 1515	6Л, 10Л, 3П, 8Л, 3П, 3П	Загрязнен	Р-50 (12.5 м.) Р-65	-	1. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса) ордината +12.5 м. справа. ИТС пункт 3.1.4. 2. Не типовые стыковые накладки. ИТС пункт 3.1.4. 3. Не типовые болты в стыковом соединении. ИТС пункт 3.1.4. 4. Отсутствие 2-х стыковых болтов на конце рельса по левой нити. ИТС пункт 3.1.10. Движение закрывается. 5. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса) справа. Ордината +75 м. ИТС пункт 3.1.4. 6.Отсутствует тупиковый упор. 7. Горизонтальная ступенька по правой нити 9 мм, ордината + 62,8 м. ИТС п. 3.1.4. Движение закрывается. 8. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 9. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 10.Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС
Участок пути от СП№80 до СП№81	НКП 1534, 1538, 1524	39Л, 10Л, 12Л	ПГС Загрязнен	Р-50	14 Д	1. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1527-1538). ИТС 2.2.5. Движение закрывается. 2. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 3.Отклонение от номинального размера ширины колеи в кривой. ПТЭ РФ п.45.

Стрелочный перевод № 81 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7.

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/7	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания						
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1531/12Л	1. Отсутствуют тяги указателя направления. Пункт 56 ПТЭ РФ. 2. Отсутствует вторая межостряковая тяга. Пункт 41 ПТЭ РФ. 3. Не типовые запорные закладки. ИТС пункт 3.4.29. Нетиповые приспособления на стрелочных переводах запрещены. 4. Отсутствует плечо балластной призмы справа. Пункт 3.3. ИТС. 5. В переводной кривой отсутствует плечо балластной призмы слева. Пункт 3.3. ИТС. 6. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 7. Неудовлетворительное состояние бруса. Кустовая гнилость, требуется замена. Пункт 2.3.2. ИТС. 8. Требуется замена крестовины (износ). ИТС Пункт 3.4.14. 9. Требуется замена болтов в контррельсах. Пункт 41 ПТЭ РФ. 10.Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.						
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1542/12Л							
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1518/8Л							
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1522/5Л							
В середине кривой	1522-1534	1526/18Л							
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1524/8Л							
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1529/10Л							
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1524/18Л							
В начале крестовины БОК	1517-1523	1530/38Л							
В крестовине БОК	1517-1523	1525/2Л							
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1526/14Л							
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе							
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому и прямому направлению не обеспечивается плотное прилегание	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>капитальный</td></tr></table>	Балласт состояние	неудовлетворительное	Состояние бруса	неудовлетворительное	Требуемый вид ремонта	капитальный
Балласт состояние	неудовлетворительное								
Состояние бруса	неудовлетворительное								
Требуемый вид ремонта	капитальный								

Стрелочный перевод № 91. Тип рельс Р-50. Крестовина 1/7.

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/7	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1530/8Л	1. Отсутствует указатель направления. Отсутствуют тяги указателя направления.. Отсутствует рычаг переводного механизма. Пункт 56 ПТЭ РФ. 2. Вертикальный износ, требуется замена рамных рельс. Пункт 56 ПТЭ РФ. 3. Отсутствует вторая межостряковая тяга. Пункт 56 ПТЭ РФ. 4. Неудовлетворительное состояние бруса. Кустовая гнилость, требуется замена. Пункт 2.3.2. ИТС. 5. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса). ИТС пункт 3.1.4. 6. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 7.Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1542/8Л		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1522/12Л		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1527/0		
В середине кривой	1522-1534	1541/5Л		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1537/33П		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1525/12П		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1528/10П		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1521/3Л		
В крестовине БОК	1517-1523	1528/2Л		
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1538/2Л		
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	Балласт состояние	неудовлетворительное
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому и прямому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация.	Состояние бруса	неудовлетворительное
			Требуемый вид ремонта	капитальный

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Участок пути от СП № 91 до СП № 92	1523-1545 НКП 1546-1532	5Л-27Л НКП 32Л-18Л	Загрязнен	Р-50	32 Д (куст)	1. Отсутствует настил на переезде. 2. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1536-1545). ИТС 2.2.5 ордината + 9 м. Требуется закрытие движения до устранения. 3. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 4. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 5. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС.
Путь № 92 от СП № 92 до упора.	1513, 1516, 1520, 1519	18Л, 6Л, 8П, 8П	Загрязнен	Р-50	28 Д	1. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 2. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 3. Отсутствие тупикового упора. 4. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС.
Участок от СП № 92 до СП № 96	1543, 1544	8П, 5Л	Загрязнен	Р-50	7 Д (куст)	1. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 2. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 3. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС

Заключение комиссии экспертов №185-2024 от 23.12.24г.
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Участок пути от СП №96 до СП №98	1524, 1523, 1526, 1527	9П, 9П, 8Л, 23Л	Загрязнен	P-50	3 Д	1.Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2.Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС.
Путь № 98 от СП №98 до упора	НКП 1520, 1526, 1515, 1528	10Л, 18Л, 5Л, 3Л	Загрязнен	P-65 (0-12м.) P-50 (12-68 м.)	4 Д	1. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса) с обеих сторон менее 1 метра на 12 м. 2. Горизонтальная ступенька 5 мм по правой нити. Пункт 3.1.4. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 3. Вертикальная ступенька 5 мм по левой нити. Пункт 3.1.4. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 4. Вертикальная ступенька 7 мм по левой нити. Пункт 3.1.4. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 5.Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС.
Путь № 77 от СП №98 до СП №99	1523-1527 НКП 1523-1525 1521-1523 1523-1526	10Л-17П НКП 8П-43П 2Л-5П 2Л-0	Удов.	P-65	-	1.Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Обратное возвышение в правой кривой. ИТС п.2.1.3.

Стрелочный перевод № 92. Тип рельс Р-50. Крестовина 1/7.

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/7	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1532/18Л	1. Отсутствует указатель направления движения. Отсутствуют тяги указателя направления. Отсутствует рычаг. Пункт 56 ПТЭ РФ. 2. Требуется проведение рихтовки. ИТС пункт 4.3.2. 3. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 4. Неприлегание остряка к упорным планкам более 4 мм. ИТС пункт 3.4.9. 5. Требуется замена болтов контррельса. ИТС пункт 3.4.14. 6. Отсутствует стыковой болт в хвосте крестовины. 7. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса) в крестовине. ИТС пункт 3.1.4. 8. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.	
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1538/12Л		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1519/10П		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1528/12П		
В середине кривой	1522-1534	1522/11П		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1522/8Л		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1522/0		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1514/5П		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1524/12П		
В крестовине БОК	1517-1523	1532/12П		
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1543/10П		
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	Балласт состояние	неудовлетворительное
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		В нормативе	Состояние бруса	удовлетворительное
		В нормативе	Требуемый вид ремонта	замена балластного слоя, устранение несоответствий

Стрелочный перевод № 96. Тип рельс Р-43. Крестовина 1/9.

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-43 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1522-1527	1534/8Л	1. Отсутствует указатель направления движения. Отсутствуют тяги указателя направления. Отсутствует рычаг. Пункт 56 ПТЭ РФ. 2. Требуется проведение рихтовки. ИТС пункт 4.3.2. 3. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 4. Кустовая гнилость шпал, бруса требуется замена комплекта. Пункт 2.3.2. ИТС. 5. Отсутствуют упорные планки. Пункт 41 ПТЭ РФ. 6. Не типовые стыковые болты в переводной кривой, и контррельсе. ИТС пункт 3.1.4. 7. Не типовая стыковая накладка. Пункт 3.1.4. ИТС. 8. Излом 2 вкладышей в крестовине. Пункт 41 ПТЭ РФ. 9. Отсутствуют стыковые болты 2 шт. Пункт 41 ПТЭ РФ. ИТС пункт 3.1.4. 10. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.	
Ширина колеи в острие остряков	1534-1538	1535/0		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1526	1519/3П		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1534-1538	1520/8П		
В середине кривой	1538-1543	1526/18П		
В начале крестовины ПРЯМО	1520-1526	1529/5П		
В крестовине ПРЯМО	1520-1526	1528/5П		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1520-1526	1525/8П		
В начале крестовины БОК	1520-1526	1532/18П		
В крестовине БОК	1520-1526	1523/20П		
В хвосте крестовины БОК	1520-1526	1529/18П		
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе		
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому и прямому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация.	Балласт состояние	неудовлетворительное
			Состояние бруса	неудовлетворительное
			Требуемый вид ремонта	замена бруса и балластного слоя, устранение несоответствий

Стрелочный перевод № 98. Тип рельс Р-65. Крестовина 1/6.

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-65 1/6	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1524/22Л	1. Отсутствует указатель направления движения. Отсутствуют тяги указателя направления. Отсутствует рычаг. Пункт 56 ПТЭ РФ. 2. Не типовая запорная закладка слева. ИТС пункт 3.4.29. Нетиповые приспособления на стрелочных переводах запрещены. 3. Отсутствуют 32 шурупа в раме. Пункт 41 ПТЭ РФ. 4. Уровень балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 5. Балластный слой ПГС. 6. Провис остряка 8 мм. Пункт 3.4.17. ИТС. 7.Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.	
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1536/20Л		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1522/6П		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1526/10П		
В середине кривой	1522-1534	1522/3П		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1514/6Л		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1519/3Л		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1518/6Л		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1522/6Л		
В крестовине БОК	1517-1523	1518/10Л		
В хвосте крестовины БОК	1518-1524	1522/6Л	Балласт состояние	удовлетворительное
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	Состояние бруса	удовлетворительное
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация.	Требуемый вид ремонта	устранение несоответствий

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь № 99 от СП № 99 до упора.	1519-1531 1529-1536 1523-1537 1522-1536	6Л-5П 8П-6Л 5Л-1Л 2П-10П 10П-16Л	Загрязнен	Р-43 Р-50	89 Д	1. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса) ордината + 8,6 м. 2. Отсутствие 2-х стыковых болтов на конце рельса. ИТС пункт 3.1.10. Движение закрывается. 3. Вертикальный износ рельса. Дефектный, требуется замена. Пункт 41 ПТЭ РФ. ИТС пункт 3.1.14. 4. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 5. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 6. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.

Номер звена	Результаты измерений по ширине	Результаты измерений по уровню	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь 7а от СП № 99 до СП № 131	1519-1530 НКЛ 1523-1530 1527-1532 1513-1520	10Л-20П	Загрязнен	Р-50 Р-65	9 Д	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Не типовая стыковая накладка. Пункт 3.1.4. ИТС. 3. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 4. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.
	1522-1537 1523-1532	7П-17П 17П-27П	Загрязнен	Р50	8 Д	1. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1527-1537) ордината + 84 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 2. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1523-1532) на 96 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 3. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС.
	Переезд 1516-1522	16П-20П	Удов	Р50	-	1. Ордината +114 м. Ширина колеи 1510 м. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается.
	1513-1517 НКП 1512-1518-1525 1519-1525	20П-38П НКП 0-29Л 20Л-50Л	Загрязнен	Р50	-	1. Отклонение от номинального размера ширины колеи в кривой, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 2. Ординаты 128 м.-138 м. Куст из 8-ми шпал. 3. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1512-1518-1525) ордината +136 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 4. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС.

Номер звена	Результаты измерений по ширине	Результаты измерений по уровню	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
продолжение Путь 7а от СП№ 99 до СП№ 131	Ордината с 170 м. по 182 м. 1506-1526 КК	20Л-39Л	Удов	P50	-	1. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1517-1506). Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 2. Ширина колеи менее 1512 мм (факт 1506 мм). ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 3. Зазор 45 мм в стыке. Пункт 3.1.10. ИТС. Движение закрывается. 4. Отсутствует 1 стыковой болт. ИТС пункт 3.1.10. 5. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса). . ИТС пункт 3.1.4.
	1523- 1530	26Л-18П	Удов	P50	3 Д	1. Ширина колеи 1511 мм, ордината + 212 м. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 2. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса). Ордината + 212 м. ИТС пункт 3.1.4. 3. Отсутствует 1 стыковой болт. ИТС пункт 3.1.10. 4. Ширина колеи 1510 мм, ордината + 232 м. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 6. Ширина колеи 1507 мм, ордината +233 м. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 7. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1512-1532), ордината + 235 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 8. Отклонение от номинального размера ширины колеи. ПТЭ РФ п.45. 9. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
продолжение Путь 7а от СП№ 99 до СП№ 131	1515-1518 1514-1517	5П-10П 5П-7П	Удов	P50	2 Д	1. Ордината с 277 по 288 м. Отсутствует плечо балластной призмы справа. Пункт 3.3. ИТС. 2. Вертикальная ступенька 10 мм справа. Пункт 3.1.4. ИТС. Движение закрывается 3. Отсутствие 3 болтов в стыке справа. ИТС пункт 3.1.10. 4. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 5. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.
	1514-1520	11Л-19П	Удов	P50	-	1. Ширина колеи 1510 мм ордината +292 м. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 2. Ширина колеи 1510 мм ордината с 292 по 295 м. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 3. Отсутствует стыковой болт, ордината + 296 м. ИТС пункт 3.1.10. 5. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.

Стрелочный перевод № 99. Тип рельс Р-50. Крестовина 1/7.

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/7	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1525/8П	1.Отсутствует указатель направления движения. Отсутствуют тяги указателя направления. Деформирован рычаг. Пункт 56 ПТЭ РФ. 2. Деформирована 1 межостряковая тяга. Пункт 41 ПТЭ РФ. 3. В зоне крестовины требуется замена бруса, (кустовая гнилость). Пункт 2.3.2. ИТС. 4. Загрязненный балластный слой в крестовине. Пункт 3.3.4 ИТС. 5. Отсутствует плечо балластной призмы с правой, и с левой стороны в крестовине. Пункт 3.3. ИТС. 6. Вертикальная ступенька 7 мм задний стык рамного рельса. Пункт 3.1.4. ИТС. Движение закрывается. 7. Зазор в стыке 45 мм по прямому направлению. Пункт 3.1.10. ИТС. Движение закрывается. 8. Не типовая крестовина (установлена со стрелочного перевода Р-43). Пункт 41 ПТЭ РФ. 9.Трещина в хвосте крестовины. Пункт 41 ПТЭ РФ. 10. Требуется замена болтов в контррельсе справа, слева. Пункт 41 ПТЭ РФ. 11.Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1535/7П	
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1517/10П	
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	-	
В середине кривой	1522-1534	-	
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1530/10П	
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	-	
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1525/2П	
В начале крестовины БОК	1517-1523	1522/8П	
В крестовине БОК	1517-1523	-	
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1518/2П	
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому и прямому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация.	

Стрелочный перевод № 131. Тип рельс Р-65. Крестовина 1/9.

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-65 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1521/8П	1. Деформирована вторая межостряковая тяга. Пункт 41 ПТЭ РФ. 2. Неудовлетворительное состояние бруса. Кустовая гнилость, требуется замена. Пункт 2.3.2. ИТС. 3. Провис остряка более 10 мм. Пункт 3.4.9. ИТС. Движение закрывается. 4. Не плотное прилегание остряка к рамному рельсу. Более 4 мм. Пункт 3.4.9. ИТС. Недопустимое значение. 5. В корне остряка горизонтальная ступенька 4 мм справа. Пункт 3.1.4. ИТС. 6. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.	
Ширина колеи в острие остряков	1522-1528	1519/8П		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1519-1525	1521/5П		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1518-1524	1521/0		
В середине кривой	1519-1525	1524/0		
В начале крестовины ПРЯМО	1522-1534	1519/10П		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1521/10П		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1521/18П		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1520/10П		
В крестовине БОК	1517-1523	1520/12П	Балласт состояние	удовлетворительное
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1518/8П	Состояние бруса	неудовлетворительное
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	Требуемый вид ремонта	устранение несоответствий
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация.		

Заключение комиссии экспертов №185-2024 от 23.12.24г.
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь 7а от СП №131 до упора.	1517-1519 1515-1519 1515-1517 1515-1517	0-11Л 5Л-13Л 0-4Л 0-4Л	Удов	Р-65	-	1. Отсутствует плечо балластной призмы слева на ординате от 0 до 42 м. Пункт 3.3. ИТС. 2. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 3. Деформирован знак путевое ограждение. Пункт 41 ПТЭ РФ. 4. Отсутствует тупиковый упор. Пункт 41 ПТЭ РФ. 5.Отклонение от номинального размера ширины колеи. ПТЭ РФ п.45.
Путь № 131 от СП № 131 до упора.	НКЛ 1523-1528 1531-1538 НКП 1522-1532	НКЛ 6П-12П 25П-0 НКП 5П-32П	Удов	Р-65	157 Д	Ординаты от 0 до 87 м. 1. Обратное возвышение в кривой. ИТС п.2.1.3. 2.Отклонение от номинального размера ширины колеи в кривой, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.
Участок пути от СП №96 до СП №97	НКЛ 1522-1526 1518-1527	НКЛ 0-17П 10П-18П	Удов	Р-50	35 Д	1. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1521-1529), ордината + 23 м. Пункт 2.2.5. ИТС. 2.Отклонение от номинального размера ширины колеи в кривой. ПТЭ РФ п.45.

Заключение комиссии экспертов №185-2024 от 23.12.24г.
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь № 96 от СП №97 в депо	1528-1534 НКЛ 1518-1521 1511-1528 КК 1528-1532 1528-1537 1523-1526	12П-0 НКЛ 15П-14Л 0-24П КК 0-12Л 10П-6Л 10Л-25Л	Загрязнен	Р-50	17 Д	- Отсутствие железобетонной шпалы на 6 м. - Отсутствие железобетонной шпалы на 10 м. - Ширина колеи 1511 мм на ординате + 26 м. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. - Требуется рихтовка и выправка пути. - Ширина колеи в депо 1510 мм. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. - Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. - Отклонение от номинального размера ширины колеи. ПТЭ РФ п.45. - Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. - Обратное возвышение в кривой. ИТС п.2.1.3.

Номер звена	Результаты измерений по ширине	Результаты измерений по уровню	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь № 97 от СП №97 в депо.	НКЛ 1538-1527 1521-1527 1521- 1531 1532-1522 1522-1515 1515-1506 1504-1519 1524-1534 1525-1518 КК 1521-1526 1520-1524	НКЛ 10П-12П 5Л-7П 10П-23П 30П-10П 24П-30П 24П-26П 25П-29П 27П-25П 17П-10П КК 0- 10Л 10П-4П	Загрязнен	Р-50	58 Д	1. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1538-1527), ордината +1 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Движение закрывается. 2. Вертикальная ступень в стыке 9 мм по левой нити. Пункт 3.1.4. ИТС. Движение закрывается. 3. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1521-1527), ордината + 9 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Движение закрывается. 4. Отсутствует 2 болта в стыке. ИТС пункт 3.1.10. 5. Зазор 37 мм в стыке. ИТС пункт 3.1.10. Движение закрывается. 6. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1532-1522), ордината + 25 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Движение закрывается. 7. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1522-1515), ордината + 26 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Движение закрывается. 8. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1515-1506), ордината + 27 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Движение закрывается. 9. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1504-1519), ордината + 29 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Движение закрывается. 10. Ширина колеи менее 1512 мм, (1504 мм на ординате + 28 м, и 1506 мм на ординате +27 м). Движение закрывается. 11. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1544-1534), ордината + 32 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Движение закрывается. 12. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1525-1518), ордината + 37 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Движение закрывается. 13. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 14. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС

Стрелочный перевод № 97. Тип рельс Р-43. Крестовина 1/7.

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1523/10П	1. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 2. 17 дефектных брусьев в зоне рамного рельса. Кустовая гнилость, требуется замена. Пункт 2.3.2. ИТС. 3. Отсутствует 1 болт в стыке. ИТС пункт 3.1.10. 4. Отсутствует указатель направления движения. Отсутствуют тяги указателя направления. Деформирован рычаг. Пункт 56 ПТЭ РФ. 5. Требуется замена крестовины по вертикальному износу. ИТС Пункт 3.4.14. 6. В корне остряка вертикальная ступенька 12 мм. ИТС п. 3.1.4. Движение закрывается. 7. Выкрашивание остряка с правой стороны 180 мм. Пункт 3.4.19. ИТС. 8. Деформирована 2 межостряковая тяга. Пункт 41 ПТЭ РФ. 9. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса) в хвосте крестовины по боковому направлению. ИТС пункт 3.1.4. 10. Вертикальная ступень 6 мм по прямому направлению справа. Пункт 3.1.4. ИТС. Движение закрывается. 11. Зазор в стыке 36 мм, в хвосте крестовины. ИТС пункт 3.1.10. Движение закрывается. 12. Требуется проведение рихтовки и выправки. Пункт 41 ПТЭ РФ. 13. Ширина колеи менее 1512 мм. (факт 1511 мм). ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 14. Отклонение от номинального размера ширины колеи ПТЭ РФ п.45.
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1527/10П	
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1519/5П	
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1520/2П	
В середине кривой	1522-1534	1520/10П	
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1515/20П	
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1511/15П	
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1518/15П	
В начале крестовины БОК	1517-1523	1531/5П	
В крестовине БОК	1517-1523	1526/5П	
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1541/10П	
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация.	

Заключение комиссии экспертов №185-2024 от 23.12.24г.
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Участок пути от СП №94 до СП №95	1519-1527 1520-1527	0-13Л 15Л-22П	ПГС удов	Р-50	-	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
Путь №94 от СП №95 в депо.	НКЛ 1524-1535 1532-1542 1543-1532 1536-1542 1518-1531 1527-1517	НКЛ 12П-25П 23П-25П 27П-24П 38П-17П 5Л-17П 7Л-10Л	Удов	Р-50	68 Д	1. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1524-1535). Ордината + 7 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Движение закрывается. 2. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1532-1542). Ордината + 10 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Движение закрывается. 3. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1543-1532). Ордината + 14 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Движение закрывается. 4. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1524-1531). Ордината + 71 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Движение закрывается. 5. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса) справа Ордината + 63 м. 6. На 41 железобетонной шпале необходима замена дефектных креплений. ИТС пункт 2.3.3. 7. Ордината с 9 по 50 м. Уровень балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС.

Стрелочный перевод № 94. Тип рельс Р-50. Крестовина 1/7.

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1529/20Л	1. Не типовая запорная закладка по боковому направлению. ИТС пункт 3.4.29. Нетиповые приспособления на стрелочных переводах запрещены. 2. Неприлегание остряка напротив 2 тяги более 4 мм. Пункт 4.2.1.3. ИТС. Закрытие движения. 3. Кустовая гнилость бруса в зоне рамного рельса и крестовины. Пункт 2.3.2. ИТС. 4. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 5. Отсутствуют тяги указателя направления движения. Пункт 56 ПТЭ РФ. 6. Отсутствие 22 шурупов в зоне рамного рельса. Пункт 41 ПТЭ РФ. 7. Не типовые болты в контррельсе. Пункт 41 ПТЭ РФ. 8.Ширина колеи менее 1512 мм. (факт 1511 мм). ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 9.Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.	
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1536/16Л		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1528/5Л		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1537/5Л		
В середине кривой	1522-1534	1524/18Л		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1507/0		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1534/0		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1546/5Л		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1516/12Л		
В крестовине БОК	1517-1523	1515/5Л		
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1519/0		
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе		
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому и прямому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация.	Балласт состояние	неудовлетворительное
			Состояние бруса	неудовлетворительное
			Требуемый вид ремонта	устранение несоответствий

Стрелочный перевод № 95. Тип рельс Р-50. Крестовина 1/7.

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/7	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1531/22П	1.Сборная стрелка (собрана из элементов стрелочных переводов разных типов). Остряки и рама Р-43; Переводная кривая Р-50; Крестовина Р-43. Пункт 41 ПТЭ РФ. 2. Неудовлетворительное состояние бруса. Кустовая гнилость, требуется замена. Пункт 2.3.2. ИТС. Заккрытие движения. 3. Отсутствует указатель направления движения. Отсутствуют тяги указателя направления. Пункт 56 ПТЭ РФ. 4. Не типовая запорная закладка по боковому направлению. Пункт 41 ПТЭ РФ. 5. Провис остряка более 10 мм. Пункт 3.4.9. ИТС. Заккрытие движения. 6. Горизонтальная ступень 6 мм в хвосте остряка с левой стороны. Пункт 3.1.4. ИТС. Движение закрывается. 7. Не типовые скрепления в контррельсе и крестовине. Пункт 41 ПТЭ РФ. 8. Требуется замена металлических частей стрелочного перевода. 9.Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1538/22П	
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1519/18П	
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1531/10П	
В середине кривой	1522-1534	1532/3Л	
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1529/15П	
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1529/23П	
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1532/23П	
В начале крестовины БОК	1517-1523	-	
В крестовине БОК	1517-1523	1525/-	
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1539/25П	
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	Более 10 мм	
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация.	

Заключение комиссии экспертов №185-2024 от 23.12.24г.
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь № 95 от СП №95 в депо	1519-1530 НКЛ 1528-1534 1528-1535 1532-1528 КК 1523-1532 1524-1535	30П-24П НКЛ 30П-27П 30П-36П 0-25П КК 7Л-5П 6Л-5П	Загрязнен	Р-50	105 Д	1. В конце переводной кривой угол в стыке. Пункт 41 ПТЭ РФ. 2. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 3. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 4. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС.
Путь № 91 от СП №94 в депо.	1533-1544 НКЛ 1521-1529 1523-1536 1528-1532 1527-1532 КК 1525-1532 1527-1536	0-4П НКЛ 8П-21П 4П-12П 4Л-20Л 0-7Л КК 5Л-2Л 2Л-6П	Удов	Р-50	85 Д	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 3. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1533-1544), ордината + 1 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Движение закрывается. 4. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1526-1534), ордината +31 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Движение закрывается. 5. Ордината от 94 до 122 м. Обратное возвышение пути в левой кривой. ИТС п.2.1.3. 6. Уровень балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 7. От 0 до 40 м. Кустовая гнилость шпал требуется замена. Куст из 85 шпал. Движение закрывается. Пункт 2.3.2. ИТС.

Стрелочный перевод № 93. Тип рельс Р-50. Крестовина 1/9.

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания						
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1526/0	1.Отсутствует указатель направления движения. Отсутствуют тяги указателя направления движения. . Пункт 56 ПТЭ РФ. 2. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 3. Кустовая гнилость шпал, бруса требуется замена комплекта. Пункт 2.3.2. ИТС. 4. Отсутствует плечо балластной призмы справа в переводной кривой и крестовине. Пункт 3.3. ИТС. 5. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса) в стыке крестовины. ИТС пункт 3.1.4. 6. Отсутствуют закладные болты 3 шт. Пункт 41 ПТЭ РФ. 7. Не типовые скрепления контррельс в количестве 10 шт., требуется замена. Пункт 41 ПТЭ РФ. 8. Не типовые болты скреплений в корне остряка. Пункт 41 ПТЭ РФ. 9.Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.						
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1531/12Л							
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1531/2Л							
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1538/20Л							
В середине кривой	1517-1523	1530/2Л							
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1525/14Л							
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1525/26Л							
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1519/25Л							
В начале крестовины БОК	1517-1523	1522/0							
В крестовине БОК	1517-1523	1519/5Л							
В хвосте крестовины БОК	1519-1523	1517/5Л							
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе							
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому и прямому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация по боковому направлению	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>устранение несоответствий</td></tr></table>	Балласт состояние	неудовлетворительное	Состояние бруса	неудовлетворительное	Требуемый вид ремонта	устранение несоответствий
Балласт состояние	неудовлетворительное								
Состояние бруса	неудовлетворительное								
Требуемый вид ремонта	устранение несоответствий								

Номер звена	Результаты измерений по ширине	Результаты измерений по уровню	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Участок пути от СП№91 до СП№93	1523 1520	0 0	Удов	Р-50	-	1. На переезде отсутствует настил (ширина проезжей части 11 м.). ИТС пункт 3.6.1. 2.Уровень балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС.
Путь №93 от СП №93 в депо	НКП 1523-1528 1528-1532 КК 1523-1529 1523-1527 1529-1524 1523-1528	НКП 0-15Л 10Л-15П КК 11Л-2П 10Л-3Л 16П-6Л 4Л-15П	Песок Удов	Р-50	0-56 м 3 Д 56 Д (куст)	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Вертикальный износ рельса Р-50 ордината +1 м., требуется замена. ИТС пункт 3.1.15. 3. Вертикальная ступень 6 мм по правой нити. Пункт 3.1.4. ИТС. Движение закрывается. 4. На переезде отсутствует настил. ИТС пункт 3.6.1. 5.Обратное возвышение в кривой. ИТС п.2.1.3. 6.Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 7. Ординаты от 98 по 147 м. Уровень балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 8. Ординаты от 61 до 98 м. 56 деревянных дефектных (кустовая гнилость). Кустовая гнилость шпал требуется замена. Пункт 2.3.2. ИТС.
Участок пути от СП№75 до СП№77	1525 1524	18Л 18Л	Удов	Р-50	-	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №75 от СП №75 по упору.	1518 НКП 1521, 1517	5П НКП 20Л, 28Л	Загрязнен	Р-50	6-12 м 10 Д (куст)	1. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса) по правой и левой нити. . ИТС пункт 3.1.4. 2. Ордината +33. Отсутствует по правой нити 3 стыковых болта ордината +33 м и по левой нити 2 стыковых болта. ИТС пункт 3.1.10. Движение закрывается. 3. Отсутствует плечо балластной призмы слева. Пункт 3.3. ИТС. 4. Ордината +54 м. Отсутствует по правой нити 3 стыковых болта. ИТС пункт 3.1.10. Движение закрывается. 5. Ордината +75 м. Посторонние предметы в негабарите пути. Пункт 41 ПТЭ РФ. 6. Требуется замена дефектных креплений КБ. Пункт 41 ПТЭ РФ. 7. На протяжении 102 метров требуется очистка от загрязнений элементов верхнего строения пути. Пункт 41 ПТЭ РФ. 8.Отсутствует тупиковый упор. Пункт 41 ПТЭ РФ. 9. Отсутствует настил на переезде. ИТС пункт 3.6.1. 10.Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС.

Стрелочный перевод № 75. Тип рельс Р-50. Крестовина 1/9.

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1527/10П	1. Не типовые запорные закладки. ПТЭ РФ пункт 41. 2. Неисправный указатель направления. Пункт 41, 56 ПТЭ РФ. 3. Неприлегание остряка к рамному рельсу по прямому направлению. Пункт 3.4.9. ИТС. 4. В хвосте крестовины зазор в стыке 32 мм. ИТС пункт 3.1.10. 5. Горизонтальная ступень 6 мм по правой нити. Пункт 3.1.4. ИТС. Движение закрывается. 6. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса) по левой нити за корнем остряка. ИТС пункт 3.1.4. 7. Требуется замена 5 дефектных брусьев в переводной кривой. Пункт 2.3.2. ИТС. 8. Не типовые скрепления в контррельсе (требуется замена болтов). ПТЭ РФ пункт 41. 9. Не типовые болты в зоне рамного рельса. ПТЭ РФ пункт 41. 10. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1525/0	
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1524/0	
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1534/8П	
В середине кривой	1517-1523	1523/10П	
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1529/10П	
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1519/18П	
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1520/19П	
В начале крестовины БОК	1517-1523	1523/10П	
В крестовине БОК	1517-1523	1518/8П	
В хвосте крестовины БОК	1519-1523	1516/8П	
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация.	

Заключение комиссии экспертов №185-2024 от 23.12.24г.
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Участок пути от СП №73 до СП №75	1531, 1532	12Л, 32Л	Загрязнен	Р-50	6 Д	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 3. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС.
Путь №73 от СП №73 до упора.	1525 НКП 1522, 1527, 1534	0, НКП 2П, 0, 2Л	Загрязнен	Р-50	61 Д	1. Ордината 0-37 м. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 2. Отсутствует тупиковый упор. ПТЭ РФ пункт 41. 3. Требуется удаление травяной и кустарниковой растительности. 4. Обратное возвышение в кривой. ИТС п.2.1.3.
Участок пути от СП №73 до СП №128	1518-1520	44П-10П	Удов	Р-50	6 Д	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
Участок пути от СП №128 до СП №129	1519-1532 НКП 1532-1535	5Л-10Л НКП 8Л-28Л	Удов	Р-65	45 Д	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.

Стрелочный перевод № 73. Тип рельс Р-50. Крестовина 1/9.

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания							
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1523/0	1. Не закреплена тяга указателя направления. Пункт 56 ПТЭ РФ. 2. Требуется рихтовка и выправка стрелочного перевода. Пункт 41 ПТЭ РФ. 3. Отсутствует плечо балластной призмы справа в остряхах. Пункт 3.3. ИТС. 4. Не типовая закладка с левой стороны. ИТС пункт 3.4.29. Нетиповые приспособления на стрелочных переводах запрещены. 5. Излом вкладыша за корнем остряка слева. . Пункт 41 ПТЭ РФ. 6. Не типовые болты в контррельсе. Пункт 41 ПТЭ РФ. 7.Кустовая гнилость шпал, бруса требуется замена комплекта. Пункт 2.3.2. ИТС. 8. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.							
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1527/2П								
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1518/10П								
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1533/18П								
В середине кривой	1517-1523	1532/18П								
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1530/25П								
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1529/48П								
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1529/48П								
В начале крестовины БОК	1517-1523	1530/18П								
В крестовине БОК	1517-1523	1526/3Л	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>удовлетворительное</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>устранение несоответствий</td></tr></table>		Балласт состояние	удовлетворительное	Состояние бруса	неудовлетворительное	Требуемый вид ремонта	устранение несоответствий
Балласт состояние	удовлетворительное									
Состояние бруса	неудовлетворительное									
Требуемый вид ремонта	устранение несоответствий									
В хвосте крестовины БОК	1519-1523	1527/5Л								
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе								
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация.								

Стрелочный перевод № 128. Тип рельс Р-65. Крестовина 1/9.

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-65 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1520/15П	1. Деформирована 2 межостряковая тяга. Пункт 41 ПТЭ РФ. 2.Кустовая гнилость шпал, бруса требуется замена комплекта. Пункт 2.3.2. ИТС. 3.Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.	
Ширина колеи в острие остряков	1522-1528	1525/8П		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1519-1525	1526/0		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1518-1524	1529/5П		
В середине кривой	1519-1525	1553/5П		
В начале крестовины ПРЯМО	1522-1534	1520/8Л		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1522/3П		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1525/4П		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1522/0		
В крестовине БОК	1517-1523	1522/0		
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1526/4П		
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе		
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация.		

Стрелочный перевод № 129. Тип рельс Р-65. Крестовина 1/6.

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-65 1/6	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания							
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1524/12Л	1.Кустовая гнилость шпал, бруса требуется замена комплекта. Пункт 2.3.2. ИТС. 2.Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. <table><tr><td>Балласт состояние</td><td>удовлетворительное</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>устранение несоответствий</td></tr></table>		Балласт состояние	удовлетворительное	Состояние бруса	неудовлетворительное	Требуемый вид ремонта	устранение несоответствий
Балласт состояние	удовлетворительное									
Состояние бруса	неудовлетворительное									
Требуемый вид ремонта	устранение несоответствий									
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1532/12Л								
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1531/0								
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1535/3Л								
В середине кривой	1522-1534	1529/0								
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1532/4Л								
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1534/5П								
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1519/5П								
В начале крестовины БОК	1517-1523	1529/3Л								
В крестовине БОК	1517-1523	1520/6Л								
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1518/5Л								
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе								
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация.								

Номер звена	Результаты измерений по ширине	Результаты измерений по уровню	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №129 от СП №129 до упора	1511-1519 1511-1536 1522-1527 НКЛ 1527-1533 КК 1517-1519 1518-1519 1515-1518	0-1Л 9Л-15Л 0-2П НКЛ 0-3П КК 7П-3Л	Загрязнен	Р-65	46 Д (куст)	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 3. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1522-1527), на 12 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Движение закрывается. 3.Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 4.Ширина колеи менее 1512 мм, (факт 1511 мм). Движение закрывается. 5. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 6. Кустовая гнилость шпал, куст из 46. Пункт 2.3.2. ИТС.
Путь №128 от СП №129 до упора	1223-1533 НКП 1528-1536 КК 1519-1520 1517-1520	0-9П НКП 2П-15П КК 0-7П 2П-7П	Загрязнен	Р-65	45 Д	1.Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 3.Ордината с 13 по 23 м. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС.
Путь №1 от СП №128 до СП №72	1519-1527 НКЛ 1527-1532 1528-1534 1519-1531	2П-8П НКЛ 2П-9П 1П-5П 3Л-11Л	Удов	Р-50	0-12 м. 14 Д (куст) 59-63 м. 6 Д (куст)	1.Обратное возвышение в кривой. ИТС п.2.1.3. 2.Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 3.Кустовая гнилость шпал, куст из 14 и 6 шпал. Пункт 2.3.2. ИТС.

Стрелочный перевод № 55 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания							
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1522/12Л	1. Не типовые стыковые накладки. Пункт 3.1.4. ИТС. 2. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 3. Отсутствует плече балластной призмы слева. Пункт 3.3. ИТС. 4.Требуется замена бруса в переводной кривой и крестовине. Пункт 2.3.2. ИТС. 5. Замена болтов в рамном рельсе. ИТС пункт 3.4.							
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1531/12Л								
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1518/5П								
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1535/5П								
В середине кривой	1517-1523	1530/0								
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1522/8П								
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1520/8П								
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1516/0								
В начале крестовины БОК	1517-1523	1537/0								
В крестовине БОК	1517-1523	1526/12П								
В хвосте крестовины БОК	1519-1525	1526/12П	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>устранение несоответствий</td></tr></table>		Балласт состояние	неудовлетворительное	Состояние бруса	неудовлетворительное	Требуемый вид ремонта	устранение несоответствий
Балласт состояние	неудовлетворительное									
Состояние бруса	неудовлетворительное									
Требуемый вид ремонта	устранение несоответствий									
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе								
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация								

Заключение комиссии экспертов №185-2024 от 23.12.24г.
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Номер звена	Результаты измерений по ширине	Результаты измерений по уровню	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
	Норма 1516-1528	Норма не более 6 мм на прямых участках				
Путь №3 от СП№55 до СП №52	1522-1532 НКЛ 1514-1536 1533-1543 1523-1543 1520-1528 1521-1534 1523-1537 КК 1519-1523	10П-32П НКЛ 20П-5П 21П-10П 19Л-25П 7Л-25П 1П-18П 4Л-20П КК 9Л-9П	Удов	Р-50 Р-65 Р-50	1 Д	Ординаты от 0 до 339 м. 1. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1521-1514), ордината + 20 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Движение закрывается. 2. Отсутствуют дорожные знаки на переезде 93 м. Пункт 41 ПТЭ РФ. 3. Обратное возвышение в левой кривой. ИТС п.2.1.3. 4. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 5. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45
Участок пути от СП№52 до СП№51	1517-1521	14Л-5Л	Удов	Р50	-	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №52 от СП №52 до ворот ГПП	1527-1538 1525-1533 НКЛ	10Л-5П 15П-23П НКЛ	Загрязнен	Р-43 Р-65	-	Ординаты от 0 до 68 м. 1. Не типовая стыковая накладка с Р-50 на Р-43. ордината +5 м. Пункт 3.1.4. ИТС. 2. Вертикальная ступенька 11 мм по левой нити. ИТС п. 3.1.4. Движение закрывается. 3. Горизонтальная ступенька 6 мм по левой нити. ИТС п. 3.1.4. Движение закрывается. 4. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1522-1539), ордината + 6 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения 5. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1542-1533), ордината + 9 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения 6. Отсутствуют стыковые болты, ордината +7 м. ИТС пункт 3.1.4. 7. Не типовая стыковая накладка с Р-43 на Р-50, ордината +59 м. Пункт 3.1.4. ИТС. 8. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. Ордината 6-59 м. 9. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 10. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45

Номер звена	Результаты измерений по ширине	Результаты измерений по уровню	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №51 от СП №51 до ГПНП	1519-1527 НКП 1527-1535	14П-40П НКП 35П-52П	Загрязнен	Р-50 Р-65	-	1. Угол в стыке ордината + 22 м. Пункт 41 ПТЭ РФ. 2. Зазор в стыке по правой нити 33 мм. Пункт 3.1.10. ИТС. 3. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1535-1523). Пункт 2.2.5. ИТС. Заккрытие движения. 4. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 5. Обратное возвышение в кривой ИТС п.2.1.3.
Путь №3 от СП №51 до СП №123	1522-1537 НКЛ 1528-1531 1516-1521 КК 1518-1533 1519-1531 1517-1538 1522-1530 НКЛ 1523-1535 1533-1535 КК 1519-1526	31П-15П НКЛ 1Л-11П 10П-15Л КК 18Л-10Л 20Л-10Л 22Л-15Л 10Л-5Л НКЛ 44П-38П 25П-38П 10Л-0	Загрязнен	Р-65	3 Д	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Вертикальная ступень 7 мм по правой нити. ИТС п. 3.1.4. Движение закрывается 3. Не типовая стыковая накладка по левой нити. Пункт 3.1.4. ИТС 4. Переборка креплений ордината + 41 м. ИТС п.3.1.7. 5. Отсутствуют дорожные знаки на переезде ордината +42 м. Пункт 41 ПТЭ РФ. 6. Рихтовка, выправка пути 42-195 м. ИТС пункт 4.2.5.1. 7. Переборка креплений, замена резиновых прокладок под подкладкой 42-195 м. ИТС пункт 3.1.4. 8. Глухое пересечение, ордината + 311 м. Трещины в сварных швах, крестовина изготовлена из рельс, с использованием газоплазменной сварки. ИТС пункт 3.1.14. Остродефектные элементы. 10. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 11. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 12. Обратное возвышение в кривой ИТС п.2.1.3.

Стрелочный перевод № 52 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1527/5П	1. Отсутствует указатель направления движения. Отсутствуют тяги указателя направления движения. Пункт 56 ПТЭ РФ. 2. Не типовая запорная закладка. ИТС пункт 3.4.29. Нетиповые приспособления на стрелочных переводах запрещены. 3. Негодные скрепления в зоне острьяков. Пункт 41 ПТЭ РФ 4. Деформирована 2 межостряковая тяга. Пункт 41 ПТЭ РФ. 5. Не типовые болты в контррельсе. ИТС пункт 3.1.4. 6. Зазор 38 мм в корне острьяков по прямому направлению. Пункт 3.1.9. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 7. Отсутствует плечо балластной призмы слева. Пункт 3.3. ИТС. 8. Отсутствует плечо балластной призмы справа в крестовине. Пункт 3.3. ИТС. 9. Требуется рихтовка стрелочного перевода. ИТС пункт 4.2.5.1. 10. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.
Ширина колеи в острие острьяков	1519-1525	1526/5П	
Ширина колеи в корнях острьяков ПРЯМО	1518-1524	1525/18П	
Ширина колеи в корнях острьяков на БОК	1522-1534	1540/15П	
В середине кривой	1517-1523	1526/8П	
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1516/5П	
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1520/8П	
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1520/8П	
В начале крестовины БОК	1517-1523	1522/5П	
В крестовине БОК	1517-1523	1515/8П	
В хвосте крестовины БОК	1519-1525	1528/8П	
Прилегание острьяков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация	

Стрелочный перевод № 51 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1537/12П	1. Деформированы 1 и 2 межостряковые тяга. Пункт 41 ПТЭ РФ. 2. Требуется рихтовка СП. ИТС пункт 4.2.5.1. 3. Зазор в стыке 32 мм в корне остряка. Пункт 3.1.9. ИТС. 4. В переводной кривой отсутствует плечо балластной призмы. Пункт 3.3. ИТС. 5. Не типовая стыковая накладка справа. Пункт 3.1.4. ИТС. 6. Негодные скрепления в корне остряков. Пункт 41 ПТЭ РФ. 7. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1527/2Л		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1517/0		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1527/10Л		
В середине кривой	1517-1523	1517/0		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1520/10П		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1516/20П		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1512/15П		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1519/22П		
В крестовине БОК	1517-1523	1516/22П		
В хвосте крестовины БОК	1519-1525	1518/22П	Балласт состояние	удовлетворительное
Прилегание остряков к подушкам Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки	Не более 10 мм	В нормативе По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация	Состояние бруса	удовлетворительное
			Требуемый вид ремонта	устранение несоответствий

Номер звена	Результаты измерений по ширине	Результаты измерений по уровню	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №3 от СП №51 до СП №123	1517-1523 НКП 1517-1534 1532-1537 1532-1545	0-12Л НКП 9Л-4Л 23Л-5Л 10П-14Л	Удов	Р-65	-	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Обратное возвышение в кривой ИТС п.2.1.3.
Участок пути от СП №123 до СП №124	1511-1523	19Л-10Л	Удов	Р50	-	1. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1511-1518). Пункт 2.2.5. ИТС. Заккрытие движения. 2. Ширина колеи менее 1512 мм, (факт 1511 мм). ПТЭ РФ пункт 45 Движение закрывается. 2. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
Путь от СП №124 до упора	1517-1539 1522-1534 1520-1532	20П-3Л 0-18П 0-5П	Загрязнен	Р-50	Замена шпал на всем протяжении пути.	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1511-1521). Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения 3. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 4. Отсутствует тупиковый упор. Пункт 41 ПТЭ РФ. 5. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 6. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 7. Ширина колеи менее 1512 мм, (факт 1511 мм). ПТЭ РФ пункт 45 Движение закрывается.

Номер звена	Результаты измерений по ширине	Результаты измерений по уровню	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №123 от СП№125 до упора	1529 1526	10П 8П	Удов	Р-65	-	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Отсутствует тупиковый упор. Пункт 41 ПТЭ РФ. 3. Не типовые переходные накладки. Пункт 3.1.4. ИТС.
Путь №123 от СП№124 до СП№125	1525-1545 НКЛ 1530-1536 1521-1527 НКП 1520-1531 1527-1535 1523-1531	52П-23П НКЛ 12П-35П 43Л-7П НКП 80Л-35П 82П-20Л 0-13Л	Загрязнен	Р-50	-	1. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1545-1531) ордината 12 м. Пункт 2.2.5. ИТС. 2. Зазор в стыке 45 мм по левой нити ордината 37 м. Пункт 3.1.9. ИТС. Заккрытие движения. 3. Требуется переборка креплений с ординаты +56 м. Пункт 41 ПТЭ РФ. 4. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1504-1538) ордината 58 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Заккрытие движения. 5. Отсутствует плечо балластной призмы , ордината 83 м. Пункт 3.3. ИТС. 6. Зазор в стыке 45 мм по правой нити, ордината 107 м. Пункт 3.1.9. ИТС. Заккрытие движения. 7. Горизонтальная ступенька 6 мм по правой нити. Пункт 3.1.4. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 8. Отсутствие стыковых болтов по правой нити. ИТС пункт 3.1.10. Заккрытие движения. 9. Отсутствует плечо балластной призмы справа, ордината 56-110 м. Пункт 3.3. ИТС. 10. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 11. Обратное возвышение в кривой. ИТС п.2.1.3.

Стрелочный перевод № 72 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания							
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1516/10П	1. ПГС загрязнен. Пункт 3.3.4 ИТС 2. Требуется замена бруса в крестовине. Пункт 2.3.2. ИТС. 3. Не типовые скрепления в контррельсе. ИТС пункт 3.4. 4. Не типовые болты крепления в контррельсе. ИТС пункт 3.4. 5. Не типовые стыковые накладки. ИТС пункт 3.4. 6. Отсутствует 2 болта в упорах рамного рельса. ИТС пункт 3.1.4. 7. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.							
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1524/12П								
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1516/18П								
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1519/10П								
В середине кривой	1517-1523	1524/16П								
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1525/32Л								
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1525/32Л								
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1524/32Л								
В начале крестовины БОК	1517-1523	1536/18П								
В крестовине БОК	1517-1523	1526/28П								
В хвосте крестовины БОК	1519-1525	1525/28П	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>устранение выявленных несоответствий</td></tr></table>		Балласт состояние	неудовлетворительное	Состояние бруса	неудовлетворительное	Требуемый вид ремонта	устранение выявленных несоответствий
Балласт состояние	неудовлетворительное									
Состояние бруса	неудовлетворительное									
Требуемый вид ремонта	устранение выявленных несоответствий									
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе								
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация.								

Номер звена	Результаты измерений по ширине	Результаты измерений по уровню	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь № 72 от СП №72 до упора	1524-1527 НКП 1524-1527 1513-1521 1514-1519	35Л-8Л НКП 10Л-18Л 10Л-15Л 10Л-2Л	Загрязнен	Р-50	19 Д	1. Ордината 12 м.- 94 м. Замена скреплений и шпал. ИТС п.3.1.7. 2. Отсутствует плечо балластной призмы по правой и левой нити. Пункт 3.3. ИТС. 3. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 4. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
Участок пути от СП №72 до СП №71	1521-1524	5Л-7Л	Удов	Р50	2 Д	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
Путь № 71 от СП №71 до упора.	1525-1529 1529-1537 НКП 1527 1526 1531 1519 1532	4П-6Л 5Л-22Л НКП 10Л 10Л 10Л 50Л 30Л	Загрязнен	Р-65	48 Д	1. Не типовые переходные стыковые накладки на ординате +4 м., +12 м. Пункт 3.1.4. ИТС 2. По левой нити рельс Р-50, по правой нити Р-65 на 11 м. Пункт 41 ПТЭ РФ. 3. Требуется замена шпал (куст) ордината +48 м. Пункт 2.3.2. ИТС. 4. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса) по правой нити менее 1 метра на 371 м. ИТС пункт 3.1.4. 5. Провис подошвы, отрыв подкладки от поверхности шпалы по левой нити на 367-372 м. Пункт 41 ПТЭ РФ. 6. Отсутствие тупикового упора. Пункт 41 ПТЭ РФ. 7. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 8. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.

Стрелочный перевод № 71 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания							
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1530/20Л	1. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 2. Требуется выправка, рихтовка пути. ИТС пункт 4.2.5.1. 4. Отсутствуют тяги указателя направления. Пункт 56 ПТЭ РФ. 5. Не типовые крепления контррельса. ИТС п.3.1.7. 6. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.							
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1531/10Л								
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1517/0								
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1528/10П								
В середине кривой	1517-1523	1521/10П								
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1521/0								
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1514/7П								
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1519/7П								
В начале крестовины БОК	1517-1523	1519/7П								
В крестовине БОК	1517-1523	1519/0								
В хвосте крестовины БОК	1519-1525	1522/0	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>Устранение выявленных несоответствий</td></tr></table>		Балласт состояние	неудовлетворительное	Состояние бруса	неудовлетворительное	Требуемый вид ремонта	Устранение выявленных несоответствий
Балласт состояние	неудовлетворительное									
Состояние бруса	неудовлетворительное									
Требуемый вид ремонта	Устранение выявленных несоответствий									
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе								
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация.								

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №69 от СП №69 до упора.	1518-1531 НКП 1524-1526	15Л-4Л НКП 20Л-17Л	Загрязнен	Р-50	0-18 м. 31 Д (куст)	1. Выправка, рихтовка на всем протяжении пути. 0-156 м. ИТС пункт 4.2.5.1. 2. Локальные просадки пути 0-18 м. ИТС пункт 4.2.5.1. 3. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 4. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
	1529-1533 1518-1535 1522-1525 КК	11Л-25Л 25Л-8Л 18Л-3Л КК	Загрязнен	Р50	1 ЖБ	1. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1529-1520), на ординате +43 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 2. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1525-1532), на ординате +60 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 3. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС.
	1533-1539	15Л-11Л	Удов	Р50	2 ЖБ	1. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1523-1534), на ординате + 90 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 2. Отсутствие 2 стыковых болтов по правой и по левой нити на ординате + 80 м. 3. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 4. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45

Номер звена	Результаты измерений по ширине	Результаты измерений по уровню	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №69 от СП №69 до упора. Продол	1523-1530 1523-1531 1525-1533	22Л-10Л 1Л-20Л 0-32П	Удов	Р50		1. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса) по левой нити менее 1 метра на ординате +105 м. ИТС п. 3.4. 2. Отсутствие 2 стыковых болтов на ординате +105 м. ИТС пункт 3.1.10. 3. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45 4. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
Путь №69 от СП №69 до упора. Продол	1520-1526 1526-1540 1529-1536 1523-1531 1528-1533	3Л-0 0-8Л 0-12Л 12Л-26Л 20Л-9Л	Загрязнен	Р-50	2 ЖБ	1. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1533-1541), на ординате+191 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 2. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1536-1527), на ординате +197 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 3. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1526-1536), на ординате +198 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 4. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1538-1529), на ординате +202 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 5. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 6. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45 7.Отсутствие тупикового упора. Пункт 41 ПТЭ РФ. 8. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС.

Стрелочный перевод № 69 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1514/18Л	1. В раме 1 дефектная шпала. ИТС пункт 3.4. 2. Провис левого остряка 9 мм. Пункт 3.4. ИТС. 3. Провис правого остряка 12 мм. Пункт 3.4.ИТС. 4. В переводной кривой куст из 5-ти брусьев., куст из 3-х брусьев. Пункт 2.3.2. ИТС. 5. Отсутствие плеча балластной призмы справа. Пункт 3.3. ИТС. 6. В крестовине шпалы не эпюре, куст из 5-ти брусьев. Пункт 3.2.1.3 ИТС. 7. В контррельсе не типовые скрепления. ИТС п.3.1.7. 8. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1526/14Л		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1531/14Л		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1541/18Л		
В середине кривой	1517-1523	1525/18Л		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1530/10Л		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1517/5Л		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1516/5Л		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1525/42Л		
В крестовине БОК	1517-1523	1521/48Л		
В хвосте крестовины БОК	1519-1525	1527/45Л	Балласт состояние неудовлетворительное	
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	Состояние бруса неудовлетворительное	
			Требуемый вид ремонта устранение несоответствий	
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация.		

Заключение комиссии экспертов №185-2024 от 23.12.24г.
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №68 от СП №69 до СП №70	1521-1533 НКП 1531-140	41Л-17Л НКП 27Л-35Л	Песок удов	Р-50	15 Д	1. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1524-1539), на 32 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 2. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 3. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.
	1532-1536 1533-1538 1534-1538	27Л-25Л 35Л-11Л 5Л-15Л	Загрязнен	Р65	1 Д	1. Переборка креплений КБ ординаты 0-33 м. Пункт 41 ПТЭ РФ 2. Угол в стыке. Пункт 41 ПТЭ РФ 2. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1537-1522), ордината 83 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 3. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1534-1524), ордината+ 95 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 4. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса) по левой и правой нити менее 1 метра, ордината +108 м. ИТС пункт 3.4. 5. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС.

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №68 от СП №70 до цеха	1523-1537 НКЛ 1525-1527 1533-1539 1527-1535 1529-1535 1529-1531 КК 1532-1533 1527-1534 1533-1540 1527-1534 1524-1534 1527-1532 1525-1532 1539-1534 1525-1530	23П-7Л НКЛ 10П-16П 16П-22П 25П-43П 7П-25П 7Л-0 КК 5П-11Л 6Л-10П 5П-3П 20Л-15П 3П-15П 13Л-10П 12Л-10Л 0-35Л 10П-4П	Загрязнен	Р-50	-	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45 3. Требуется на 1 звене наплавка в стыке. Пункт 3.1.4. ИТС. 4. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1530-1521 мм), ордината +25 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 5. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1520-1526), ордината + 28 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 6. Зазор в стыке 41 мм по левой нити ордината + 37 м. Пункт 3.1.10. ИТС. Движение закрывается. 7. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1533-1539), ордината +37 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 8. Просадки пути на ординатах с 39 по 254 м. ИТС пункт 4.2.5.1. 9. Требуется выправка, рихтовка пути. ИТС пункт 4.2.5.1 10. Отсутствует настил на переезде. Пункт 41 ПТЭ РФ. 11. Загрязненный балластный слой. 39-254 м. Пункт 3.3.4 ИТС. 12. Обратное возвышение. ИТС п.2.1.3.

Стрелочный перевод № 70 Тип рельс Р-65 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-65 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1524/15П	1. В крестовине шпалы уложены не по эпюре. Пункт 3.2.1.3 ИТС. 2. Не типовая стыковая накладка справа. Пункт 3.1.4. ИТС. 3. Не прилегание остряка по боковому направлению более 4 мм. Пункт 4.2.1.3. ИТС. Движение закрывается. 4. Отсутствует плечо балластной призмы справа. Пункт 3.3. ИТС. 5. Требуется выправка, рихтовка пути. ИТС пункт 4.2.5.1. 6. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 7. В хвосте крестовины по прямому и боковому направлению зазор в стыке 40 мм. Пункт 3.1.9. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 8. Требуется наплавка в стыке 1 звено. Пункт 3.1.4. ИТС. 9. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1522-1528	1530/14П		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1519-1525	1526/8П		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1518-1524	1537/8П		
В середине кривой	1519-1525	1517/10П		
В начале крестовины ПРЯМО	1522-1534	1530/9П		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1521/0		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1517/2Л		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1526/10П		
В крестовине БОК	1517-1523	1524/10П		
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1523/10П		
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе		
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация.	Балласт состояние	неудовлетворительное
			Состояние бруса	удовлетворительное
			Требуемый вид ремонта	Устранение несоответствий

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №70 от СП №70 до упора	1520-1537 НКЛ 1530-1542 1535-1541 1526-1535 КК 1521-1529	0-3П НКЛ 10П-3П 10П-28П 2Л-30П КК 6Л-20П	Загрязнен	Р-65	-	1. Требуется выправка, рихтовка пути. ИТС пункт 4.2.5.1. 2. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1527-1537), ордината + 2 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 3. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1538-1520), ордината + 62 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 4. Отсутствие тупиковой призмы. Пункт 41 ПТЭ РФ. 5. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 6. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 7. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.
Участок пути от СП №68 до СП №60	1528, 1527 1522	15П, 15П 15П	Загрязнен	Р50	14 Д (куст 10м.)	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС.

Стрелочный перевод № 68 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания						
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1525/8Л	1. Тяга не закреплена к указателю направления. Пункт 56 ПТЭ РФ. 2. Замена скреплений в остряхах. ИТС пункт 3.4. 3. В контррельсе не типовые скрепления по прямому и боковому направлению. ИТС пункт 3.4. 4. Не типовые стыковые накладки. Пункт 3.1.4. ИТС. 5. Не типовые болты в зоне рамного рельса 2 шт. ИТС пункт 3.4. 6. Требуется выправка, рихтовка пути. ИТС пункт 4.2.5.1. 7. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.						
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1528/8Л							
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1528/8Л							
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1526/10Л							
В середине кривой	1522-1534	1528/0							
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1516/8П							
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1518/5П							
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1522/5Л							
В начале крестовины БОК	1517-1523	1518/2Л							
В крестовине БОК	1517-1523	1513/4П							
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1521/0	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>удовлетворительное</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>удовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>устранение выявленных несоответствий</td></tr></table>	Балласт состояние	удовлетворительное	Состояние бруса	удовлетворительное	Требуемый вид ремонта	устранение выявленных несоответствий
Балласт состояние	удовлетворительное								
Состояние бруса	удовлетворительное								
Требуемый вид ремонта	устранение выявленных несоответствий								
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе							
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация.							

Стрелочный перевод № 60 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания							
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1521/15Л	1. Не типовые стыковые накладки. Пункт 3.1.4. ИТС 2. Не типовые болты в зоне контррельса и крестовины. ИТС пункт 3.1.10. 3. Не типовые скрепления по обоим нитям в контррельсе. ИТС пункт 3.1.10. 4. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4. 5. Ширина колеи менее 1512 мм. (факт 1509 мм). ПТЭ РФ пункт 45 Движение закрывается. <table><tr><td>Балласт состояние</td><td>удовлетворительное</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>удовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>устранение выявленных несоответствий</td></tr></table>		Балласт состояние	удовлетворительное	Состояние бруса	удовлетворительное	Требуемый вид ремонта	устранение выявленных несоответствий
Балласт состояние	удовлетворительное									
Состояние бруса	удовлетворительное									
Требуемый вид ремонта	устранение выявленных несоответствий									
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1536/10Л								
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1529/0								
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1540/5П								
В середине кривой	1522-1534	1518/0								
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1518/0								
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1515/0								
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1509/12Л								
В начале крестовины БОК	1517-1523	1520/12Л								
В крестовине БОК	1517-1523	1515/15Л								
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1509/15Л								
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе								
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация в прямом и боковом направлении.								

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №3 от СП №61 до СП №59	Н КП 1532-1535 1541-1543 1543-1529 1535-1547 1529-1536 К К 1519-1523 1519-1527 1517-1525	Н КП 5Л-10П 42Л-25Л 42Л-27Л 37Л-29Л 42Л-27Л К К 10П-10Л 15П-3П 10П-7П	Загрязнен	Р-50 Р-65	0-1 м. 6 Д	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Выход подошвы рельса из реборд подкладок ордината 0-1 м. Пункт 4.2.12. ИТС. 3. Не типовая переходная накладка. Пункт 3.1.4. ИТС 4. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1543-1551), ордината + 53 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 5. Ширина колеи ордината + 53-55 м. 1549-1551 мм. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 6. Ширина колеи 1549 мм ордината + 105 м. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 7. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1545-1534), ордината + 140 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 8. Выправка, рихтовка на всем протяжении пути. ИТС пункт 4.2.5.1. 9. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 10. Обратное возвышение в кривой. ИТС п.2.1.3.

Стрелочный перевод № 59 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1520/6П	1. В стыке рамы не типовая переходная накладка. Пункт 3.1.4. ИТС. 2. Зазор в корнях остяков 35 мм по правой нити. Пункт 3.1.10. ИТС. 3. Не закреплен флюгарочный брус. Пункт 41 ПТЭ РФ. 4. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остяков	1519-1525	1525/6П		
Ширина колеи в корнях остяков ПРЯМО	1518-1524	1533/18П		
Ширина колеи в корнях остяков на БОК	1522-1534	1537/10П		
В середине кривой	1517-1523	1526/15Л		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1519/15Л		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1521/30Л		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1524/20Л	Балласт состояние	удовлетворительное
В начале крестовины БОК	1517-1523	1535/5П	Состояние бруса	удовлетворительное
В крестовине БОК	1517-1523	1526/15П	Требуемый вид ремонта	устранение выявленных несоответствий
В хвосте крестовины БОК	1519-1525	1526/10П		
Прилегание остяков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе		
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация		

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №59 от СП №59 до упора	НКЛ 1527-1535 1535-1538 1529-1532 КК 1522-1531	НКЛ 27П-41П 19П-23П 27П-38П КК 27П-31П 17П-4П	Песок Удов	Р-50	-	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Требуется замена 2 рельс Р-50, (износ) ордината +19 м. Пункт 41 ПТЭ РФ. ИТС пункт 3.1.14. 3. Замена шпал, кустовая гнилость, ордината 0-37 м. Пункт 2.3.2. ИТС. 4. Отсутствует 2 стыковых болта ордината + 62 м. ИТС пункт 3.1.4. 5. Отсутствует тупиковый упор. Пункт 41 ПТЭ РФ.
Участок пути от СП №59 до СП №56	1521-1523 1523-1529 1524-1533	19П-16П 4П-6П 6П-12П	Удов	Р-50	-	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.
Путь №56 от СП №57 до цеха.	1519-1523 1525-1534 НКЛ 1523-1533 КК 1523-1535 1523-1530	10П-28П 5П-2П НКЛ 5П-9П КК 3П-6П 10П-15П	Загрязнен	Р-50	104	1. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1537-1528), ордината + 3 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 2. Сплошная замена шпал с 0 по 65 м. Пункт 41 ПТЭ РФ. 3. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 4. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.

Стрелочный перевод № 56 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1524/10П	1. Не типовые накладки по обоим нитям. ИТС пункт 3.4.29. Нетиповые приспособления на стрелочных переводах запрещены. 2. Уложены шпалы, а не брус на стрелочном переводе. Пункт 3.2.1.3. ИТС. 3. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 4. Требуется замена флюгарочного бруса. 5. Неприлегание остряка к рамному рельсу. Пункт 4.2.1.3. ИТС. 6. Не типовой контррельс. Пункт 41 ПТЭ РФ. 7. Требуется замена болтов в контррельсе. ИТС пункт 3.1.10.	
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1535/10П		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1536/5П		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1537/10П		
В середине кривой	1517-1523	1527/10П		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1534/20П		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1520/20П		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1512/20П		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1519/25П		
В крестовине БОК	1517-1523	1528/15П		
В хвосте крестовины БОК	1519-1525	1528/15П		
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе		
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация		

Балласт состояние	неудовлетворительное
Состояние бруса	Флюгарочный брус неудовлетворительное
Требуемый вид ремонта	устранение выявленных несоответствий

Стрелочный перевод № 57 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/7	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1510/25П	1. Горизонтальная ступенька 6 мм в хвосте крестовины. ИТС п. 3.1.4. Движение закрывается. 2. Не типовые стыковые накладки. Пункт 3.1.4. ИТС. 3. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал на переводной кривой и крестовине. Пункт 3.3.4 ИТС. 4. Требуется замена левого остряка. Пункт 41 ПТЭ РФ. 5. Неприлегание правого остряка 4 мм. Пункт 4.2.1.3. ИТС. 6. Не типовой контррельс. Пункт 41 ПТЭ РФ. 7. Замена креплений в раме. ИТС п.3.1.7. 8. Требуется замена комплекта брус. Пункт 41 ПТЭ РФ. 9. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4. 10.Ширина колеи менее 1512 мм. (факт 1510 мм). ПТЭ РФ пункт 45 Движение закрывается.	
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1517/20П		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1524/10П		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1532/10П		
В середине кривой	1522-1534	1535/10П		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1518/20П		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1524/15П		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1529/15П		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1525/10П		
В крестовине БОК	1517-1523	1526/15П		
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1538/15П		
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе		
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация	Балласт состояние	неудовлетворительное
			Состояние бруса	неудовлетворительное
			Требуемый вид ремонта	капитальный

Стрелочный перевод № 58 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/7	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1530/8П	1. Не типовые запорные закладки. ИТС пункт 3.4.29. Нетиповые приспособления на стрелочных переводах запрещены. 2. Отсутствует указатель направления движения. Отсутствуют тяги указателя стрелки. Пункт 56 ПТЭ РФ. 3. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 4. Требуется выправка, рихтовка. ИТС пункт 4.2.5.1. 5. Отсутствует плечо балластной призмы справа. Пункт 3.3. ИТС. 6. Балласт: ПГС. Пункт 2.3.2. ИТС. 7. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1538/8П		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1521/20П		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1538/8П		
В середине кривой	1522-1534	1539/8П		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1516/0		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1530/0		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1534/0		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1526/8П		
В крестовине БОК	1517-1523	1527/8П		
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1540/0	Балласт состояние	неудовлетворительное
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	Состояние бруса	удовлетворительное
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		Без замечаний Без замечаний	Требуемый вид ремонта	устранение выявленных несоответствий

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №57 от СП №58 до цеха	НКЛ 1525-1537 1510 -1532 1529-1535	НКЛ 10П-14П 5П-15П 7Л-10П	Загрязнен	Р-50	80	1. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1535-1544), ордината +7 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 2. Ширина колеи 1510мм ордината +7 м. 43 м. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 3. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1510-1536), ордината + 44 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 4. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал ордината 0-50 м. Пункт 3.3.4 ИТС. 5. Замена шпал на всем протяжении пути. ИТС пункт 3.4.
Путь №58 от СП №58 до упора	НКЛ 1526 1536	НКЛ 5П 25П	Загрязнен	Р-50	-	1. Отсутствует тупиковый упор. Пункт 41 ПТЭ РФ. 2. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС.
Участок пути от СП №55 до СП №56	1521- 1531 НКП 1525-1532 1527-1535	9Л-10П НКЛ 8Л-15Л 17Л-10Л	-		-	1.Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2.Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №55 о СП №55 до цеха	1523-1532 НКЛ 1519-1534 1528-1532 КК	15П-24П НКЛ 15П-35П 10П-12Л КК	Загрязнен	Р-50	81	1. Зазор в стыке 39 мм на 1 звене. Пункт 3.1.9. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 2. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1523-1546), ордината +43 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 3. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1546-1536), ордината +46 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 4. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1532-1523), ордината + 47 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется прекращение движения до устранения. 5. Загрязненный балластный слой. 0-50 м. Пункт 3.3.4 ИТС.

Стрелочный перевод № 123 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания							
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1522/8Л	1. Отсутствуют тяги указателя направления. Отсутствует рычаг. Пункт 56 ПТЭ РФ. 2. Требуется рихтовка в раме СП. ИТС пункт 4.2.5.1. 3. Требуется протяжка скреплений в остряхах. Пункт 41 ПТЭ РФ. 4. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4. 5.Ширина колеи менее 1512 мм, (факт 1511 мм и 1508 мм). ПТЭ РФ пункт 45 Движение закрывается.							
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1537/8Л								
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1534/10П								
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1539/10П								
В середине кривой	1517-1523	1524/5Л								
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1520/12Л								
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1511/18Л								
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1508/22Л								
В начале крестовины БОК	1517-1523	1523/5Л								
В крестовине БОК	1517-1523	1520/5Л								
В хвосте крестовины БОК	1519-1525	1526/5Л	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>удовлетворительное</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>удовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>текущий</td></tr></table>		Балласт состояние	удовлетворительное	Состояние бруса	удовлетворительное	Требуемый вид ремонта	текущий
Балласт состояние	удовлетворительное									
Состояние бруса	удовлетворительное									
Требуемый вид ремонта	текущий									
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе								
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация								

Стрелочный перевод № 124 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1524/10Л	1. Не типовая запорная закладка справа. ИТС пункт 3.4.29. Нетиповые приспособления на стрелочных переводах запрещены. 2. Отсутствует указатель стрелки. Отсутствует рычаг. Пункт 56 ПТЭ РФ. 3. Загрязненный балластный слой в остряках. Пункт 3.3.4 ИТС. 4. Ширина колеи менее 1512 мм, (факт 1511 мм и 1507 мм). ПТЭ РФ пункт 45 Движение закрывается. 5. Требуется замена бруса в крестовине (куст). Пункт 2.3.2. ИТС. 6. В хвосте крестовины зазор в стыке 33 мм. Пункт 3.1.10. ИТС 7. В переводной кривой остроредефектный рельс, срез с использованием газопламенной сварки. ИТС пункт 3.1.14. 8. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1530/5Л		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1515/10П		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1534/0		
В середине кривой	1522-1534	1527/0		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1528/0		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1511/10П		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1507/18П		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1524/0		
В крестовине БОК	1517-1523	1513/18П		
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1511/18П		
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе		
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация	Балласт состояние	неудовлетворительное
			Состояние бруса	неудовлетворительное
			Требуемый вид ремонта	устранение несоответствий

Стрелочный перевод № 125 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1526/0	1. Требуется замена болтов в крестовине. ИТС пункт 3.4.14. 2. Отсутствует указатель направления. Отсутствует рычаг. Пункт 56 ПТЭ РФ. 3. В крестовине отсутствует плечо балластной призмы. Пункт 3.3. ИТС. 4. Уложены шпалы вместо бруса. Состояние неудовлетворительное. Пункт 41 ПТЭ РФ. 5. По боковому направлению отсутствует 5 упорных планок. ИТС пункт 3.4.9. 6.Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1530/2П		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1526/2П		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1513/0		
В середине кривой	1522-1534	1528/5П		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1520/5П		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1520/12П		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1522/18П		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1524/28П		
В крестовине БОК	1517-1523	1525/22П		
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1531/18П		
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе		
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация		

Балласт состояние	удовлетворительное
Состояние бруса	неудовлетворительное
Требуемый вид ремонта	замена бруса, устранение несоответствий

Заключение комиссии экспертов №185-2024 от 23.12.24г.
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №125 от СП№125 до упора	1519-1523 НКП 1527-1534 1519-1539 1528-1534 1517-1538 НКЛ 1529-1543	0-4П НКП 4П-15П 20П-18Л 10П-15П 13П-18П НКЛ 35П-19П	Загрязнен	Р-50	-	1. Выход подошвы рельса из реборд подкладок на 6 шпалах, ордината 0-4 м. Пункт 4.2.12. ИТС. 2. Требуется сплошная смена креплений КБ , ордината 13-31 м. Пункт 41 ПТЭ РФ. 3. Отсутствуют дорожные знаки на переезде 32 м. Пункт 41 ПТЭ РФ. 4. В глухих пересечениях уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1538-1520), , ордината 58 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 5. Стыковой зазор 45 мм по правой нити. Пункт 3.1.10. ИТС. Движение закрывается. 6. Стыковой зазор 36 мм по левой нити. Пункт 3.1.10. ИТС. Движение закрывается. 7. Отсутствует знак путевого ограждения. Пункт 41 ПТЭ РФ. 8. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 9. Обратное возвышение в кривой. ИТС п.2.1.3.
Участок пути от СП№123 до СП№122	1519-1522 1519-1523	6Л-6П 2-10П	Удов	Р-65	-	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение

Стрелочный перевод № 122 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания							
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1527/10П	1. Отсутствуют тяги указателя направления. Отсутствует рычаг. Пункт 56 ПТЭ РФ. 2. Требуется замена креплений и болтов в контррельсе. ИТС п.3.1.7. 3. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.							
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1527/10П								
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1524/15Л								
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1525/10П								
В середине кривой	1517-1523	1531/10П								
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1518/0								
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1517/2Л								
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1516/10Л								
В начале крестовины БОК	1517-1523	1527/0								
В крестовине БОК	1517-1523	1524/10Л								
В хвосте крестовины БОК	1519-1525	1531/10Л	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>удовлетворительное</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>удовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>устранение несоответствий</td></tr></table>		Балласт состояние	удовлетворительное	Состояние бруса	удовлетворительное	Требуемый вид ремонта	устранение несоответствий
Балласт состояние	удовлетворительное									
Состояние бруса	удовлетворительное									
Требуемый вид ремонта	устранение несоответствий									
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе								
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация								

Заключение комиссии экспертов №185-2024 от 23.12.24г.
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №122 от СП №122 в цех	1518-1527 1519-1525	18Л-10П 5Л-10П	Удов	Р-65	-	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
Путь №3 от СП №122 до СП №38	1524-1537 НКП 1521-1523 КК 1525-1532 НКЛ 1527-1536	3Л-11П НКП 4Л-0 КК 5Л-9П НКЛ 0-11П	Удов	Р-65	-	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45
Путь №38 от СП №38 до цеха	1527-1540 НКП 1517-1532 1530-1540 1540-1545	0-5Л НКП 2Л-12Л 10Л-12Л 0-10Л	Загрязнен	Р-50	-	1. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 2. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45
Участок пути от СП №38 до СП №130	1516-1523 1519-1526 1518-1526 1517-1526	11П-11Л 10П-6Л 8П-3Л 6П-8Л	Удов	Р-65	-	1. Отсутствуют дорожные знаки на переезде, ордината 97 м. Пункт 41 ПТЭ РФ. 2. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение

Стрелочный перевод № 38 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1526/5П	1. Неприлегание левого остряка к рамному рельсу. Пункт 4.2.1.3. ИТС. 2. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1537/5П		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1524/10П		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1531/8П		
В середине кривой	1522-1534	1531/0	Балласт состояние	удовлетворительное
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1516/0	Состояние бруса	удовлетворительное
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1521/0	Требуемый вид ремонта	устранение неисправностей
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1522/0		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1522/5Л		
В крестовине БОК	1517-1523	1522/2Л		
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1523/10Л		
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе		
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация		

Стрелочный перевод № 130 Тип рельс Р-65 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-65 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1530/35П	1. Отсутствуют тяги указателя направления движения. Отсутствует указатель направления движения. Пункт 56 ПТЭ РФ. 2. Провис остряка по прямому направлению. Пункт 3.4.17. ИТС. 3. Деформированы 1, 2 межостряковые тяги. Пункт 41 ПТЭ РФ. 4. Неприлегание остряка к рамному рельсу. Пункт 4.2.1.3. ИТС. 5. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1522-1528	1527/28П		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1519-1525	1517/0		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1518-1524	1522/8П		
В середине кривой	1519-1525	1520/10Л		
В начале крестовины ПРЯМО	1522-1534	1523/12Л		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1519/10Л		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1521/10Л		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1523/10Л		
В крестовине БОК	1517-1523	1521/10Л		
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1529/8Л		
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	Балласт состояние	удовлетворительное
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация.	Состояние бруса	удовлетворительное
			Требуемый вид ремонта	устранение неисправностей

Номер звена	Результаты измерений по ширине	Результаты измерений по уровню	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №130 от СП №130 до цеха	1532-1541 НКЛ 1530-1535	10П-24П НКЛ 25П-10П	Удов	Р-65	-	1. Звено 1-2 просадки в стыках. ИТС пункт 4.2.5.1. 2. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 3. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.
Путь №3 от СП №130 до СП №36	1525-1537 1522-1555 НКЛ 1520-1533 1532-1537 1531-1538	40П-10Л 0-10Л НКЛ 15П-10П 40П-22П 25Л-10Л	Загрязнен	Р-50	На ординате 83-89 м. 19 Д	1. Ширина колеи 1550 мм, ордината 2 м. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 2. Ширина колеи 1552-1553 мм ордината 3-4 м. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 3. Ширина колеи 1550 мм, ордината 31 м. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 4. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 5. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1555-1536) ордината 33 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Движение закрывается. 6. Провис на 4 концах шпал. Ордината 76 м. Пункт 4.2.12. ИТС 7. Отсутствие стыковых болтов, ордината 82 м. Пункт 41 ПТЭ РФ. Движение закрывается. 8. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал, ордината 83-89 м. Пункт 3.3.4 ИТС. 9. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45 10. Обратное возвышение в кривой. ИТС п.2.1.3.

Стрелочный перевод № 36 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания							
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1549/22П	1. В зоне рамных рельс отсутствует плечо балластной призмы. Пункт 3.3. ИТС. 2. Отсутствуют тяги указателя направления движения. Отсутствует указатель направления движения. Пункт 56 ПТЭ РФ. 3. Балласт: песок, загрязнение 100%. Пункт 3.3.2 ИТС. 4. Не типовые запорные закладки справа. ИТС пункт 3.4.29. Нетиповые приспособления на стрелочных переводах запрещены. 5. Требуется замена креплений в крестовине и контррельсе. ИТС п.3.1.7. 6. Вместо бруса уложены шпалы. Пункт 41 ПТЭ РФ. 7. Шпалы уложены не по эюре. Пункт 3.2.1.3 ИТС. 8. Деформированы 1 и 2 межостряковые тяги. Пункт 56 ПТЭ РФ. 9. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4. 10.Ширина колеи 1549 и 1550 мм ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается.							
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1551/22П								
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1534/23П								
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1541/45П								
В середине кривой	1517-1523	1530/0								
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1530/10Л								
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1524/8Л								
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1532/5Л								
В начале крестовины БОК	1517-1523	1534/10П								
В крестовине БОК	1517-1523	1529/22Л								
В хвосте крестовины БОК	1519-1525	1537/22Л								
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе								
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>капитальный</td></tr></table>		Балласт состояние	неудовлетворительное	Состояние бруса	неудовлетворительное	Требуемый вид ремонта	капитальный
			Балласт состояние	неудовлетворительное						
Состояние бруса	неудовлетворительное									
Требуемый вид ремонта	капитальный									

Стрелочный перевод № 35 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания							
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1522/10П	1. Отсутствует рычаг переводного механизма. Пункт 41 ПТЭ РФ. 2. Деформированы 1 и 2 межостряковые тяги. Пункт 41 ПТЭ РФ. 3. Отсутствуют 4 шурупа скрепления в раме. Пункт 41 ПТЭ РФ. 4. Отсутствует плечо балластной призмы в переводной кривой. Пункт 3.3. ИТС. 5. Деформирован контррельс. Пункт 41 ПТЭ РФ. 6. Отсутствуют фрагмент в контррельсе (излом). Пункт 41 ПТЭ РФ. 7. Требуется замена бруса в середине кривой и крестовине (куст). Пункт 2.3.2. ИТС. 8. Замена скреплений в крестовине и контррельсе. ИТС п.3.1.7. 9. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.							
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1530/10Л								
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1524/10Л								
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1532/15П								
В середине кривой	1517-1523	1527/12П								
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1520/8Л								
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1518/8Л								
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1519/8Л								
В начале крестовины БОК	1517-1523	1523/5Л								
В крестовине БОК	1517-1523	1524/5Л								
В хвосте крестовины БОК	1519-1525	1522/5Л	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>удовлетворительное</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>капитальный</td></tr></table>		Балласт состояние	удовлетворительное	Состояние бруса	неудовлетворительное	Требуемый вид ремонта	капитальный
Балласт состояние	удовлетворительное									
Состояние бруса	неудовлетворительное									
Требуемый вид ремонта	капитальный									
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе								
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация								

Номер звена	Результаты измерений по ширине	Результаты измерений по уровню	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Участок пути от СП№36 до СП№35	1543-1533 1539-1543 НКП 1520-1543 1518-1532	14Л-7Л 22П-2П НКП 23Л-10Л 6П-4Л	Загрязнен	P50	-	1. Отсутствует настил на переезде. Пункт 41 ПТЭ РФ. 2. Отсутствуют дорожные знаки на переезде 7 м. Пункт 41 ПТЭ РФ. 3. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. 0-7 м. Пункт 3.3.4 ИТС. 4. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 5. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 6. Обратное возвышение в кривой. ИТС п.2.1.3.
Путь №35А от СП №35 до цеха	1522-1535 НКП 1523-1532 1532-1542 НКЛ 1520-1536 КК	8П-5П НКП 15Л-25Л 10П-5Л НКЛ 37П-25П КК	Удов	P-65	-	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 3. Обратное возвышение в кривой. ИТС п.2.1.3.
Путь №3 от СП №35	1528-1541	6Л-5П	Загрязнен	P50 P65	-	Ординаты от 0 до 35 м. 1. Замена шпал на всем протяжении пути. Пункт 41 ПТЭ РФ. 2. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 3. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 4. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.

Стрелочный перевод № 63 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/7	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания							
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1523/15П	1. Отсутствует рычаг, тяга переводного механизма. Пункт 56 ПТЭ РФ. 2. В контррельсе не типовые болты и скрепления. ИТС пункт 3.4. 3. В переводной кривой отсутствует 1 стыковой болт в стыке. ИТС п. 3.1.4. 4. Кусты и трава в крестовине. Пункт 41 ПТЭ РФ. 5. Отсутствует болт в крестовине. ИТС пункт 3.1.10. 6. Неплотное прилегание остряка к рамному рельсу (3 мм). Пункт 4.2.1.3. ИТС. 7. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.							
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1528/15П								
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1527/24П								
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1525/20П								
В середине кривой	1522-1534	1527/8П								
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1521/12П								
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1520/16П								
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1519/22П								
В начале крестовины БОК	1517-1523	1530/15П								
В крестовине БОК	1517-1523	1516/8П								
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1520/8П	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>удовлетворительное</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>удовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>Устранение выявленных несоответствий</td></tr></table>		Балласт состояние	удовлетворительное	Состояние бруса	удовлетворительное	Требуемый вид ремонта	Устранение выявленных несоответствий
Балласт состояние	удовлетворительное									
Состояние бруса	удовлетворительное									
Требуемый вид ремонта	Устранение выявленных несоответствий									
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе								
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация								

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №36 от СП№36 до цеха	НКП 1524-1535 1535-1541 1525-1534 КК 1523-1527	НКЛ 2Л-13Л 15Л-24Л 10Л-17Л КК 11Л-23Л	Загрязнен	P50	-	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Отсутствует тупиковый упор. Пункт 41 ПТЭ РФ. 3. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Ордината 56-61 м. Пункт 3.3.4 ИТС. 4. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45
Путь №1 от СП№63 до упора	1524-1528 1524-1530	15П-0 5Л-17П	Загрязнен	P-65 P-50	-	1. Излом 2 железобетонные шпалы на 64 м. Пункт 2.3.2. ИТС. 2. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 3. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
Путь №63 от СП№63 до упора	1523-1536 НКЛ	15П-34П НКЛ	Загрязнен	P-50	39 Д	1. Определить верхнее состояние пути не предоставляется возможным, ввиду кустовой растительности и грунта над элементами верхнего строения пути. 2. На схеме отсутствует стрелочный перевод, фактически имеется на ординате 95 м. 3. На схеме отсутствует стрелочный перевод, фактически имеется на ординате 63 м. 4. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 5. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №61 от СП№61 до СП№62	НКП 1514-1529 1516-1535 1520, 1527 1532 КК 1531	НКП 32Л-15Л 7Л-29Л 40Л, 48Л 38Л КК 10П	Удов	Р-50	0-9 м 14 Д 35-80 м 32 Д 80-135 м 34 Д 135-159 м 13 Д 159-185 м 13 Д	1. Горизонтальная ступенька 10 мм по левой нити на ординате +2 м. Пункт 3.1.4. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 2. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1530-1521) на ординате + 2 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 3. Не типовые стыковые болты. ИТС пункт 3.4. 4. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1514-1524) на ординате + 9 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 5. Вертикальная ступень 5 мм по левой нити. Пункт 3.1.4. ИТС. 6. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
Путь №62 от СП №62 до ворот	1524, 1526	3П, 22П	Загрязнен	Р-65	-	1. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. Трава, кусты. 2. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
Путь №61 от СП№62 до ворот	1517, 1525	5П, 12П	Загрязнен	Р-65	-	1. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. Трава 2. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.

Стрелочный перевод № 62 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1518/10П	1. Отсутствует тяга переводного механизма. Пункт 41 ПТЭ РФ. 2. В переводной кривой отсутствует плечо балластной призмы справа. Пункт 3.3. ИТС. 3. Отсутствует 34 шурупа в раме. Пункт 41 ПТЭ РФ. 4. Не типовая запорная закладка. ИТС пункт 3.4.29. Нетиповые приспособления на стрелочных переводах запрещены. 5. Требуется замена бруса в зоне рамного рельса. Пункт 2.3.2. ИТС. 6. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1536/0		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1531/5Л		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1530/8Л		
В середине кривой	1517-1523	-		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	-		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	-		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	-		
В начале крестовины БОК	1517-1523	-		
В крестовине БОК	1517-1523	-		
В хвосте крестовины БОК	1519-1525	-	Балласт состояние	неудовлетворительное
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	Состояние бруса	неудовлетворительное
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация	Требуемый вид ремонта	замена бруса, устранение выявленных замечаний

Стрелочный перевод № 61 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания							
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1515/10Л	1. Не типовые запорные закладки. ИТС пункт 3.4.29. Нетиповые приспособления на стрелочных переводах запрещены. 2. Вместо бруса уложены шпалы. Пункт 2.3.2. ИТС. 3. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 4. Комплект бруса- замена. ИТС пункт 4.2.12. 5. Деформирована 2 тяга. ИТС пункт 3.4. 6. Выправка, рихтовка пути. ИТС пункт 4.2.5.1. 7. В корне остряков не типовые болты. Пункт 41 ПТЭ РФ. 8. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4. 9.Ширина колеи 1507 мм. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается.							
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1529/18Л								
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1537/22Л								
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1534/26Л								
В середине кривой	1522-1534	1531/32Л								
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1507/8Л								
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1524/22П								
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1532/22П								
В начале крестовины БОК	1517-1523	1533/35Л								
В крестовине БОК	1517-1523	1522/40Л								
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1534/35Л	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>устранение выявленных несоответствий</td></tr></table>		Балласт состояние	неудовлетворительное	Состояние бруса	неудовлетворительное	Требуемый вид ремонта	устранение выявленных несоответствий
Балласт состояние	неудовлетворительное									
Состояние бруса	неудовлетворительное									
Требуемый вид ремонта	устранение выявленных несоответствий									
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе								
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация								

Стрелочный перевод № 105 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания		
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1532/10П	1. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 2. Требуется замена креплений в раме. Пункт 41 ПТЭ РФ. 3. Комплект бруса замена 100%. Пункт 2.3.2. ИТС. 4. Отсутствие болтов во вкладыше. ИТС пункт 3.4. 5. Не типовые болты в корне остряков. ИТС п. 3.1.4. 6. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.		
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1536/10П			
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1536/15П			
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1534/8П			
В середине кривой	1522-1534	1533/10П			
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1518/24П			
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1525/22П			
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1529/18П	Балласт состояние	неудовлетворительное	
В начале крестовины БОК	1517-1523	1525/22Л	Состояние бруса	неудовлетворительное	
В крестовине БОК	1517-1523	1524/15Л	Требуемый вид ремонта	замена бруса, устранение выявленных несоответствий	
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1529/10П			
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе			
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация			

Заключение комиссии экспертов №185-2024 от 23.12.24г.
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Номер звена	Результаты измерений по ширине	Результаты измерений по уровню	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь № 1 от СП №105 до СП №110	1526-1529 1524-1539	26Л-0 15Л-28Л	Загрязнен	Р-50	50 Д	1. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 2. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 3. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45
Путь № 110 от СП №111 до цеха	1524-1535 1524-1532 1534-1539 1516-1523 1523-1532 1532-1541 1527-1529 1524-1535	3Л-25Л 10П-22Л 15П-10Д 4Л-10П 4Л-2П 2Л-20П 0-6П 2П-7Л	. Загрязнен	Р-50	-	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45 3. Отсутствие 1 болта на ординате +1 м. ИТС пункт 3.1.10. 4. Выправка, рихтовка пути. ИТС пункт 4.2.5.1. 5. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса) на левой нити на ординате +56 м. ИТС пункт 3.4. 6. Отсутствуют стыковые болты на ординате +116 м. ИТС пункт 3.1.10. 7. На ординате от 155 до 177 м сплошная замена шпал. Пункт 2.3.2. ИТС. 8. Остродефектный рельс 12.5 м на ординате +146 м. Пункт 2.3.1. ИТС. 9. Переборка креплений КБ. Пункт 41 ПТЭ РФ 10. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС.

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь № 111 от СП №111 до упора	1523, 1524 1520 НКЛ 1520	0, 10П 0 НКЛ 12Л	Удов	P-50	-	Установлен красный щит, закрыт для движения. 1. Отсутствие тупикового упора на ординате +107 м. Пункт 41 ПТЭ РФ. 2. Замена бруса на всем протяжении пути. Пункт 2.3.2. ИТС. 3. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
Участок пути от СП №110 до СП 111	1523	57Л	Удов	P50	7 Д (куст)	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
Путь № 1 от СП №110 до СП № 114	1523-1538 НКЛ 1526-1538 1536-1544 1527-1538 НКП 1526-1541 КК 1521-1532 1526-1530 1525-1536	20П-2П НКЛ 2П-25П 10П-18П 2П-15П НКП 2П-22Л КК 2П-20П 1Л-10П 15П-2П	ПГС 240 м Загрязнен	P50 P65	0-11 м. 19 Д 11-74 м. 102 Д 186 м. 6 Д 296 м. 1 Д	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 3. Выправка, рихтовка 186-259 м. ИТС пункт 4.2.5.1. 4. Стыковой зазор 39 мм по левой нити. Пункт 3.1.9. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 5.Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса менее 1 метра) на левой нити на ординате 259 м. ИТС пункт 3.1.4. 6.Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 7.Обратное возвышение в кривой. ИТС п.2.1.3.

Стрелочный перевод № 110 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания						
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1521/25Л	1. Отсутствует указатель направления и тяга переводного механизма. Пункт 56 ПТЭ РФ. 2. Не типовые стыковые накладки. Пункт 3.1.4. ИТС 3. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 4. Вместо бруса уложены шпалы. Пункт 41 ПТЭ РФ. 5. Комплект бруса замена. Пункт 2.3.2. ИТС 6. Не типовые болты в контррельсе по обоим сторонам. ИТС п.3.1.7. 7. Требуется замена креплений в контррельсе с левой и с правой сторонам. ИТС п.3.1.7. 8. Трещина плиты под корнем остряка. Пункт 41 ПТЭ РФ.						
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1529/20Л							
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1527/20Л							
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1530/20Л							
В середине кривой	1517-1523	1536/34Л							
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1533/18Л							
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1521/28П							
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1519/28П							
В начале крестовины БОК	1517-1523	1530/34Л							
В крестовине БОК	1517-1523	1525/28Л							
В хвосте крестовины БОК	1519-1525	1529/28Л	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>капитальный</td></tr></table>	Балласт состояние	неудовлетворительное	Состояние бруса	неудовлетворительное	Требуемый вид ремонта	капитальный
Балласт состояние	неудовлетворительное								
Состояние бруса	неудовлетворительное								
Требуемый вид ремонта	капитальный								
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе							
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация							

Стрелочный перевод № 111 Тип рельс Р-50Крестовина 1/9.

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1519/60Л	1. Не типовые стыковые накладки. Пункт 3.1.4. ИТС 2. Отсутствует указатель и тяга переводного механизма. Пункт 56 ПТЭ РФ. 3. Отсутствует плечо балластной призмы справа. Пункт 3.3. ИТС. 4. Деформирована 2 межостряковая тяга. ИТС пункт 3.4. 5. Требуется замена металлических частей стрелочного перевода. 6. Закрепление на костыли вместо шурупов. ИТС п.3.1.7. 7. Выкрашивание остряка справа. Пункт 41 ПТЭ РФ. 8. Требуется наплавка крестовины. Пункт 3.1.4. ИТС. 9. Горизонтальная ступень по правой нити 9 мм. Пункт 3.1.4. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 10. За корнем остряка отсутствует в стыке 1 болт с левой стороны, 1 болт с правой стороны. ИТС пункт 3.1.10.
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1527/60Л	
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1541/27Л	
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1532/20Л	
В середине кривой	1522-1534	1530/4П	
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1523/15П	
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1521/10П	
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1526/12П	
В начале крестовины БОК	1517-1523	1524/20П	
В крестовине БОК	1517-1523	1523/20П	
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1531/15П	
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация	

Номер звена	Результаты измерений по ширине	Результаты измерений по уровню	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь № 114 от СП №114 до СП №117	Н КП 1527 1527 1516	Н КП 32Л 15Л 0	Загрязнен	Р-50	-	1. Требуется удаление кустарниковой и травяной растительности. 2. Требуется полная замена балластного слоя и шпал. Пункт 2.3.2. ИТС. 3. Отсутствие плеча балластной призмы справа. Пункт 3.3. ИТС.
За стрелочным переводом №117 разобран путь № 114. Стрелочный перевод №118 завален мусором и грунтом. Путь №118 разобран. Ведутся строительные работы.						
Участок от СП №114 до СП №120	1530-1551 Н КП 1542-1546	10Л-25Л Н КП 18Л-25Л	Загрязнен	Р-50	-	1. Горизонтальная ступень 9 мм по правой нити. Пункт 3.1.4. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 2. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 3. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
Путь №120 от СП №120 в тупик	1518-1527 1522-1531 1515-1531 1521-1530	2П-16Л 9Л-15П 20Л-2П 2П-4Л	Загрязнен	Р-50	0-17 м. 4 Д	1. С правой и с левой стороны отсутствует 1 болт в стыке. ИТС пункт 3.1.4. 3. Требуется наплавка рельса по левой нити, ордината +84 м. Пункт 3.1.4. ИТС. 4. Отсутствует 1 болт в стыке на ординате +105 м. ИТС пункт 3.1.4. 5. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 6. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 7. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС.

Стрелочный перевод № 114 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1530/18П	1. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 2. Уложены шпалы вместо бруса, состояние неудовлетворительное, требуется замена 100%. ИТС пункт 4.2.12. 3. Замена креплений в контррельсе. ИТС пункт 4.2.5.2. 4. Отсутствует 40 шурупов в раме. Пункт 41 ПТЭ РФ. 5. Ослаблены крепления в раме, требуется переборка, протяжка. ИТС пункт 4.2.5.2. 6. Не закреплен флюгарочный брус. Пункт 41 ПТЭ РФ. 7. Выправка, рихтовка. ИТС пункт 4.2.5.1. 8. Не типовые крепления в крестовине. Пункт 41 ПТЭ РФ. 9. В хвосте крестовины горизонтальная ступенька 9 мм по прямому направлению. Пункт 3.1.4. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 10. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1532/18П		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1529/15П		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1521/18П		
В середине кривой	1517-1523	1523/15Л		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1532/12П		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1525/22П		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1529/23П		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1534/20Л		
В крестовине БОК	1517-1523	1530/32Л		
В хвосте крестовины БОК	1519-1525	1532/28Л		
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе		
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация	Балласт состояние	
			загрязнен	
			Состояние бруса	
			неудовлетворительное	
			Требуемый вид ремонта	
			капитальный	

Стрелочный перевод № 117 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания							
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1520/0	1. Не типовые запорные накладки. ИТС пункт 3.4.29. Нетиповые приспособления на стрелочных переводах запрещены. 2. Деформация 2 межостряковой тяги. ИТС пункт 3.4. 3. Отсутствует указатель и тяга переводного механизма. Пункт 56 ПТЭ РФ. 4. Стрелка №117 на струбцине по прямому направлению. 5. Замена комплекта бруса. Пункт 2.3.2. ИТС. 6. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.							
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1526/0								
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1527/5П								
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	-								
В середине кривой	1522-1534	1530/12Л								
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1523/20Л								
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1515/23Л								
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1517/15Л								
В начале крестовины БОК	1517-1523	1537/0								
В крестовине БОК	1517-1523	1525/3П								
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1521/5Л	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>удовлетворительное</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>устранение выявленных несоответствий</td></tr></table>		Балласт состояние	удовлетворительное	Состояние бруса	неудовлетворительное	Требуемый вид ремонта	устранение выявленных несоответствий
Балласт состояние	удовлетворительное									
Состояние бруса	неудовлетворительное									
Требуемый вид ремонта	устранение выявленных несоответствий									
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе								
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		Без замечаний Без замечаний								

Стрелочный перевод № 120 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания							
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1542/25Л	1. Выправка, рихтовка. ИТС пункт 4.2.5.1. 2. Отсутствует тяга переводного механизма. Пункт 56 ПТЭ РФ. 3. Вместо бруса уложены шпалы. Пункт 41 ПТЭ РФ. 4. Требуется замена болтов контррельса. Пункт 41 ПТЭ РФ. 5. Замена комплекта бруса. Пункт 2.3.2. ИТС. 6. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.							
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1532/20Л								
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1526/28Л								
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1532/14Л								
В середине кривой	1517-1523	1525/10Л								
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1528/22П								
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1528/22П								
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1529/22П								
В начале крестовины БОК	1517-1523	1523/5П								
В крестовине БОК	1517-1523	1518/5Л								
В хвосте крестовины БОК	1519-1525	1526/0	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>замена бруса, устранение выявленных несоответствий</td></tr></table>		Балласт состояние	неудовлетворительное	Состояние бруса	неудовлетворительное	Требуемый вид ремонта	замена бруса, устранение выявленных несоответствий
Балласт состояние	неудовлетворительное									
Состояние бруса	неудовлетворительное									
Требуемый вид ремонта	замена бруса, устранение выявленных несоответствий									
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе								
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация								

Заключение комиссии экспертов №185-2024 от 23.12.24г.
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь № 1 от СП №120 до СП №1	1524-1531 1513-1523 НКП	24П-25П 15Л-32П НКП	Загрязнен	Р-65	0-6 м. 11 Д (куст)	1. Не типовая запорная накладка по левой нити 0-6 м. Пункт 3.1.4. ИТС. 2. Просадки, требуется выправка, рихтовка. Ордината 0-134 м. ИТС пункт 4.2.5.1. 3. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 4. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
	1518-1531 1523-1533 НКЛ 1528-1538 КК	29Л-21Л 0-4Л НКЛ 0-11П КК	Загрязнен		-	1. Пополнить щебнем 4 шпальных ящика. 164 м. Пункт 41 ПТЭ РФ 2. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 3. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
	1514-1534 1527-1541	35Л-2П 25Л-4П	Загрязнен		+368 м 5 Д	1. Зазор в стыке 42 мм, ордината +442 м. Пункт 3.1.10. ИТС. Движение закрывается. 2. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 3. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.

Заключение комиссии экспертов №185-2024 от 23.12.24г.
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №1А от СП№1 до упора	1524-1530 1516-1532	7П-21Л 11П-2Л	Загрязнен	P-50	-	1. Просадки, требуется выправка, рихтовка на всем протяжении пути. ИТС пункт 4.2.5.1. 2. Отсутствие всех стыковых болтов на ординате +44 м. ИТС пункт 3.4. Закрытие движения. 3. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 3. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
	1528-1542 1523-1528	5П-2Л 3П-5Л	Удов	P50 P65	45 Д	1. Кустовая гнилость шпал. ИТС пункт 3.4. 2. Переборка креплений КБ 82-109 м. Пункт 41 ПТЭ РФ 3. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.
	1525-1541 1523-1526 1527-1546	7Л-2П 2Л-5П 35Л-7П	Загрязнен	P50 P65	105-110 м. 9 Д 175 м. 8 Д	1. Вертикальная ступень 5 мм по левой нити, ордината +175 м. Пункт 3.1.4. ИТС. 2. Вертикальная ступень 7 мм по правой нити, ордината +175 м. Пункт 3.1.4. ИТС. Закрытие движения. 3. Отсутствует тупиковый упор. Пункт 41 ПТЭ РФ. 4. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 5. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 6. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС.

Стрелочный перевод № 1 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1527/20Л	1. Замена креплений в раме. Пункт 41 ПТЭ РФ 2. Брус уложен не по эюре. Пункт 3.2.1.3 ИТС. 3. Требуется замена болтов контррельса. Пункт 41 ПТЭ РФ. 4. Не типовые крепления контррельса. Пункт 41 ПТЭ РФ 5. Отсутствует плечо балластной призмы. Пункт 3.3. ИТС. 6. Требуется выправка, рихтовка. ИТС пункт 4.2.5.1. 7. Отсутствует рычаг, тяга переводного механизма. Пункт 56 ПТЭ РФ. 8. Деформирована 2 тяга. Пункт 41 ПТЭ РФ. 9. Не типовая запорная закладка. Пункт 3.1.4. ИТС 10. В зоне рамного рельса 7 дефектных деревянных (куст). Пункт 2.3.2. ИТС. 11. В корне остряков отсутствие болтов во вкладыше. Пункт 41 ПТЭ РФ. 12. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1540/20Л		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1528/22Л		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1522/8Л		
В середине кривой	1517-1523	1529/20Л		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1526/0		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1523/8П		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1522/12П		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1527/0		
В крестовине БОК	1517-1523	1519/10П		
В хвосте крестовины БОК	1519-1525	1521/10П		
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе		
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация	Балласт состояние	неудовлетворительное
			Состояние бруса	неудовлетворительное
			Требуемый вид ремонта	устранение выявленных несоответствий

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №1 от СП№1 до СП№2	1520-1531 1518-1534	5П-4Л 5П-32Л	Загрязнен	Р-50	56 Д	1. Просадка профильная, требуется выправка, ординаты 0-11 м. ИТС пункт 4.2.5.1. 2. 0-244 м полная замена креплений, переборка. ИТС пункт 4.2.5.2. 3. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС. 4. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
	1518-1535 1527-1543 1519-1525 НКП	27Л-10П 8П-16Л 4Л-2П НКП	Удов	Р-65	-	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
	1522-1531 1531-1546	5Л-35Л 0-2Л	Удов	Р-50	-	1. Балласт выше уровня креплений, ординаты 360-452 м. Пункт 3.3.4 ИТС. 2. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1539-1546) на ординате +379 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Движение закрывается. 3. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
	1527-1549 НКЛ 1529-1537 КК 1533-1543 НКЛ	2П-18П НКЛ 7Л-2П КК 11Л-0 НКЛ	Удов	Р50 Р65	-	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 3. Обратное возвышение в кривой. ИТС п.2.1.3.
	1527-1533	5П-12Л	Удов	Р50 Р65	460-502 м. 48 Д	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.

Стрелочный перевод № 2 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1518/8Л	1. В место бруса уложены шпалы. Пункт 41 ПТЭ РФ. 2.Ширина колеи 1505 мм. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 3.Кустовая гнилость бруса по боковому направлению и в крестовине. Пункт 2.3.2. ИТС. 4.Требуется замена болтов контррельса. Пункт 2.3.2. ИТС. 5. Отсутствует рычаг, тяга переводного механизма. Пункт 41 ПТЭ РФ. 6. Замена креплений в зоне рамного рельса. ИТС п.3.1.7. Стрелочный перевод не переводится по боковому направлению. 7. Не закреплен флюгарочный брус. Пункт 41 ПТЭ РФ. 8. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса менее 1 м.) по прямому направлению и по боковому направлению в зоне рамного рельса. ИТС пункт 3.1.4. 9. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса) перед крестовиной по боковому направлению. ИТС пункт 3.1.4. 10. В хвосте крестовины отсутствует 1 стыковой болт. Пункт 41 ПТЭ РФ. 11. В хвосте крестовины по боковому направлению вертикальная ступень 5 мм. Пункт 3.1.4. ИТС.
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1528/8П	
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1532/8П	
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	-	
В середине кривой	1522-1534	1531/12П	
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1517/20Л	
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1519/0	
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1526/0	
В начале крестовины БОК	1517-1523	1505/5П	
В крестовине БОК	1517-1523	1517/8П	
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1526/8П	
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация	

Номер звена	Результаты измерений по ширине	Результаты измерений по уровню	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №2 от СП №2 до СП №3	НКП 1522-1538 НКЛ 1521-1543 1526-1542	НКП 5П-10Л 35П-4Л НКЛ 3Л-21П	Загрязнен	Р-50 Переезд Р65	35 Д	1. Обратное возвышение в кривой. ИТС п.2.1.3. 2. Требуется выправка, рихтовка, ордината 55-162 м. ИТС пункт 4.2.5.1. 3. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС.
Путь №3А от СП №3 до цеха	1521	42П	Удов	Р-50	47 Д	1. Срезана головка рельса на расстоянии 160 мм в глухом пересечении. Пункт 41 ПТЭ РФ. Остродефектный элемент. 2. Дефектный рельс отрезан газоплазменной сваркой в глухом пересечении. ИТС пункт 3.1.14. 3. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
Путь №3Б от СП №3 до цеха	1534	12П	Удов	Р-50	34 Д	1. Срезана головка рельса на расстоянии 160 мм в глухом пересечении. Пункт 41 ПТЭ РФ. Остродефектный элемент. 2. Дефектный рельс отрезан газоплазменной сваркой в глухом пересечении. ИТС пункт 3.1.14. 3. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
Путь №1 от СП №2 до СП №6	1520-1535 НКЛ 1523-1539 КК 1523-1537	8Л-20П НКЛ 20П-10П КК 22П-5П	Удов	Р-50 Переезд Р65	73 Д	1.Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 2. Требуется рихтовка. ИТС пункт 4.2.5.1. 3. Отсутствует стыковой болт справа. ИТС пункт 3.1.4. 4. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
Участок от СП №6 до СП №7	1520, 1533 1550	8Л, 10Л, 10Л	Загрязнен	Р-50	10 Д (куст)	1. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 2. Отклонение от номинального размера ширины колеи. ПТЭ РФ п.45.

Стрелочный перевод № 3 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/6

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/6	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1521/28П	1. Отсутствует указатель, тяга переводного механизма. Пункт 41 ПТЭ РФ. 2. Требуется замена комплекта бруса. Пункт 2.3.2. ИТС. 3. Не типовые скрепления в крестовине и контррельсе. ИТС пункт 4.2.5.2. 4. Деформирована 1 тяга. ИТС пункт 3.4. 5. Рама закреплена на костылях. Пункт 41 ПТЭ РФ. 6. Не типовые запорные закладки. ИТС пункт 3.4.29. Нетиповые приспособления на стрелочных переводах запрещены. 7. Отсутствует 3 болта скрепления в раме. ИТС пункт 3.1.4. 8. Вертикальная ступень 7 мм по правой нити. Пункт 3.1.4. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 9. Горизонтальная ступень 6 мм по правой нити. Пункт 3.1.4. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 10. Горизонтальная ступенька 5 мм по левой нити. Пункт 3.1.4. ИТС. 12. Остродефектный рельс в крестовине. Пункт 2.3.1. ИТС. 13. Требуется замена металлических частей стрелочного перевода. Пункт 41 ПТЭ РФ. 14. Ширина колеи 1511 мм. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 15. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1523/28П	
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1524/28П	
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1526/18П	
В середине кривой	1522-1534	1527/10П	
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1530/38П	
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1515/58П	
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1511/58П	
В начале крестовины БОК	1517-1523	1525/0	
В крестовине БОК	1517-1523	1514/3Л	
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1511/10Л	
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация	

Стрелочный перевод № 6 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/7	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1524/12П	1. Не типовые болты и крепления контррельса. Пункт 41 ПТЭ РФ. 2. Вместо бруса уложены шпалы. Пункт 2.3.2. ИТС. 3. В хвосте крестовины вертикальная ступень 6 мм по прямому направлению. Пункт 3.1.4. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 4. В хвосте крестовины горизонтальная ступенька 4 мм по боковому направлению. Пункт 3.1.4. ИТС. 5. Не протянуты скрепления рамного рельса. Пункт 41 ПТЭ РФ. 6. Отсутствуют 37 шурупов, 2 костыля в раме. Пункт 41 ПТЭ РФ. 7. Требуется замена вкладыша в контррельсе по прямому направлению. Пункт 41 ПТЭ РФ. 8. Требуется рихтовка СП. ИТС пункт 4.2.5.1. 9. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1539/12П		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1531/12П		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1529/13П		
В середине кривой	1522-1534	1527/5П		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1514/0		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1522/2Л		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1525/5Л		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1525/5Л		
В крестовине БОК	1517-1523	1520/10П		
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1528/10П		
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе		
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация	Балласт состояние	удовлетворительное
			Состояние бруса	удовлетворительное
			Требуемый вид ремонта	устранение выявленных несоответствий

Стрелочный перевод № 7 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/7	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1550/10Л	1. Деформирована 2 межостряковая тяга. Пункт 41 ПТЭ РФ. 2. Требуется замена креплений в раме. ИТС пункт 4.2.5.2. 3. Не хватает 7 шурупов в раме. ИТС пункт 3.4 4. Вместо бруса уложены шпалы. Пункт 41 ПТЭ РФ. 5. Дефектный брус в раме и крестовине (куст). ИТС пункт 3.4. 6. Не типовой 1 болт в контррельсе справа. Не типовые крепления в крестовине. Пункт 41 ПТЭ РФ. 7. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 8. Отсутствует указатель направления движения. Пункт 56 ПТЭ РФ. 9. Требуется выправка, рихтовка. ИТС пункт 4.2.5.1. 10. Отсутствует крепление в рамном рельсе 1 болт справа, 1 болт слева. Пункт 41 ПТЭ РФ. 11. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4. 12. Ширина колеи 1550 мм. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается.
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1537/0	
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1537/10П	
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1537/10П	
В середине кривой	1522-1534	1533/15П	
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1518/10П	
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1528/3П	
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1532/3П	
В начале крестовины БОК	1517-1523	1532/15П	
В крестовине БОК	1517-1523	1524/32П	
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1529/35П	
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация	

Стрелочный перевод № 8 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/7	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания							
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1536/10П	1. Отсутствует 15 шурупов в раме. Пункт 41 ПТЭ РФ 2. Деформирована 2 межострявовая тяга. Пункт 41 ПТЭ РФ 3. Не типовая запорная закладка справа. ИТС пункт 3.4.29. Нетиповые приспособления на стрелочных переводах запрещены. 4. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 5. Вместо бруса уложены шпалы, не по эпюре. Пункт 3.2.1.3. ИТС. 6. Не типовое скрепление в контррельсе, требуется замена болтов. ИТС пункт 3.4. 7. Требуется рихтовка. ИТС пункт 4.2.5.1. 8. Требуется замена бруса в переводной кривой. ИТС пункт 4.2.12. 9. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.							
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1534/5П								
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1527/5П								
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1525/5П								
В середине кривой	1522-1534	1537/0								
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1518/0								
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1521/0								
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1522/5Л								
В начале крестовины БОК	1517-1523	1521/20П								
В крестовине БОК	1517-1523	1524/20П								
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1534/20П								
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>загрязнен</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>капитальный</td></tr></table>		Балласт состояние	загрязнен	Состояние бруса	неудовлетворительное	Требуемый вид ремонта	капитальный
Балласт состояние	загрязнен									
Состояние бруса	неудовлетворительное									
Требуемый вид ремонта	капитальный									
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация								

Заключение комиссии экспертов №185-2024 от 23.12.24г.
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Номер звена	Результаты измерений по ширин Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Участок пути от СП №7 до СП №8	1532, 1540	0 10П	Загрязнен	Р-50	7 Д	1. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 2. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 3. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.
Путь №6 от СП №8 до цеха 25 м	1518-1540 1515-1540	21П-4Л 5Л-7П	Загрязнен	Р-50	36 Д	Ординаты от 0 до 25 м. 1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45. 3. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал. Пункт 3.3.4 ИТС.
Путь №8 от СП №8 до цеха	1526-1533	16П-22П	Удов	Р-50	20 Д	Ординаты от 0 до 44 м. 1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.

Заключение комиссии экспертов №185-2024 от 23.12.24г.
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Участок пути от СП №9 до СП №10	1523-1538	10П-15Л	Загрязнен	Р-50	16 Д	1. Требуется выправка, рихтовка. ИТС пункт 4.2.5.1. 2. Куст из 11 шпал. ИТС пункт 3.4. 3. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 4. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
Путь №9 от СП №10 до цеха	1523-1532 НКП 1528-1538	13Л-32Л НКЛ 9Л-32Л	Загрязнен	Р-50	11 Д (куст) 45 Д	Ординаты от 0 до 65 м. 1. Требуется выправка, рихтовка. ИТС пункт 4.2.5.1. 2. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 3. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС.
Путь №10 от СП №10 до цеха	1528-1531	0-13Л	Удов	Р-50	64 Д	Ординаты от 0 до 67 м. 1. Требуется выправка, рихтовка. ИТС пункт 4.2.5.1. 2. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
Путь №11 от СП №11 до СП №12	1523-1539 НКП 1223-1542 КК 1519-1532	26Л-8Л НКП 0-5Л КК 9П-5Л	Загрязнен	Р-50	75 Д	1. Требуется выправка, рихтовка. ИТС пункт 4.2.5.1. 2. Использование нетипового элемента в конструкции стыкового соединения (вставлен вкладыш из рельса) по правой нити на 7 м. ИТС пункт 3.1.4. 3. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 4. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 5. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №11 от СП №12 до СП №126	1519-1542 НКП 1531-1547 КК 1522-1528 1519-1525	10Л-0 НКП 3Л-2П КК 20П-6Л 21П-5Л	Удов	Р-50	51 Д 59 м 10 Д	1. Уклон отвода ширины колеи более 5 ‰ (1522-1537) ордината +6м. Пункт 2.2.5. ИТС. Закрытие движения. 2. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1528-1535) ордината +39 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Закрытие движения. 3. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 4.Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.
Путь № 11 от СП №126 до упора	1520-1524	27Л-5П	Удов	Р-65 Р-50	16 Д	1. Куст из 4 шпал. Пункт 2.3.2. ИТС. 2. Куст из 3 шпал. Пункт 2.3.2. ИТС. 3.Вертикальная ступень 7 мм по правой нити на 28 м. Пункт 3.1.4. ИТС. Движение закрывается 4. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
Путь №126 от СП №126 до СП №127	1518-1528 НКП 1522-1527 КК 1521-1524	5Л-5П НКП 18П-12Л КК 10П-1П	Удов	Р-50	-	1. Вертикальная ступень 7 мм по правой нити. Пункт 3.1.4. ИТС. Требуется закрытие движения до устранения. 2. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 3.Обратное возвышение в кривой. ИТС п.2.1.3.
Путь №126 от СП №127 до упора	1519-1527	3Л-27П	Удов	Р-50	-	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.

Стрелочный перевод № 9 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1534/10П	1. Отсутствует рычаг указателя переводного механизма. Пункт 56 ПТЭ РФ. 2. В переводной кривой загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 3. Вместо бруса уложены шпалы. Пункт 41 ПТЭ РФ. 4. Не типовые крепления контррельса и болты по обеим сторонам. ИТС п.3.1.7 5. Отсутствует 40 шурупов в раме. ИТС пункт 3.4. 6. Деформирован остряк в корне остряка по левой нити. Пункт 41 ПТЭ РФ. 7. Требуется рихтовка, выправка. ИТС пункт 4.2.5.1. 8. У 2 межостряковой тяги не типовой болт крепления. Пункт 41 ПТЭ РФ. 9. В стыке рамы слева ширина колеи 1549 мм. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 10. 4 дефектных бруса в раме. Пункт 2.3.2. ИТС. 11. Куст из 4-х шпал в переводной кривой. Пункт 2.3.2. ИТС. 12. Отсутствует 1 болт в корне остряка по левой нити. Пункт 41 ПТЭ РФ. 13. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1537/0	
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1544/14П	
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1541/8П	
В середине кривой	1522-1534	1532/8П	
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1519/18П	
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1517/18П	
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1520/16П	
В начале крестовины БОК	1517-1523	1528/20П	
В крестовине БОК	1517-1523	1516/20П	
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1518/25П	
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация	

Стрелочный перевод № 10 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/7	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1529/10П	1. Загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 2. В раме 8 дефектных шпал. Пункт 2.3.2. ИТС. 3. Вместо бруса уложены шпалы. Пункт 2.3.2. ИТС. 4. В переводной кривой и крестовине шпалы уложены не по эпюре. Пункт 3.2.1.3. ИТС. 5. Требуется полная замена комплекта шпал на брусья. Пункт 2.3.2. ИТС. 6. Провис левого остряка 12 мм. Пункт 3.4.17. ИТС. Движение закрывается. 7. Отсутствие 1 болта в корне остряка во вкладыше. 8. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1537/10П		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1524/10Л		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1522/12Л		
В середине кривой	1522-1534	1537/10Л		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1518/0		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1518/0		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1524/0		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1526/4П		
В крестовине БОК	1517-1523	1524/23П	Балласт состояние	загрязнен
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1531/15П	Состояние бруса	неудовлетворительное
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	Требуемый вид ремонта	Замена комплекта брусьев, устранение брусьев, замена балластного слоя
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация		

Стрелочный перевод № 11 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1515/30П	1. Деформирована 2 тяга. Пункт 41 ПТЭ РФ. 2. Отсутствует 40 шурупов в раме. Пункт 41 ПТЭ РФ. 3. Куст из 7-ми шпал в раме. Пункт 2.3.2. ИТС. 4. Вместо бруса уложены шпалы. Пункт 2.3.2. ИТС. 5. Требуется замена переводной кривой и крестовины по вертикальному износу. Пункт 41 ПТЭ РФ. 6. Не типовые крепления по обоим нитям. ИТС п.3.1.7 7. Замена болтов в контррельсе по обоим нитям. ИТС пункт 3.4. 8. Замена креплений в рамном рельсе по обоим нитям. ИТС п.3.1.7 9. Провис левого остряка 10 мм, провис правого 12 мм. Пункт 4.2.12. ИТС. Движение закрывается. 10. Неприлегание остряка к рамному рельсу. Пункт 4.2.1.3. ИТС 11. Ширина колеи 1511 на против 2 межостряковой тяги. Ширина колеи в крестовине 1511 и в хвосте крестовины 1547 мм. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 12. Требуется выправка, рихтовка. ИТС пункт 4.2.5.1. 13. Напротив, 2 межостряковой тяги зазор 35 мм. Пункт 3.1.10. ИТС. Движение закрывается. 14. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1528/30П	
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1526/10Л	
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1533/9Л	
В середине кривой	1522-1534	1535/5Л	
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1511/15Л	
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1524/25Л	
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1529/25Л	
В начале крестовины БОК	1517-1523	1535/22П	
В крестовине БОК	1517-1523	1535/36П	
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1547/30П	
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация	

Стрелочный перевод № 12 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1515/0	1. Не типовые болты в крестовине. ИТС пункт 3.4. 2. Отсутствие 2 болтов в раме. ИТС пункт 3.4. 3. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1519-1525	1532/0		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1518-1524	1521/0		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1534	1526/0		
В середине кривой	1517-1523	1524/0	Балласт состояние	удовлетворительное
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1523/7Л	Состояние бруса	удовлетворительное
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1521/15Л	Требуемый вид ремонта	устранение выявленных несоответствий
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1514/15Л		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1521/3Л		
В крестовине БОК	1517-1523	1514/3Л		
В хвосте крестовины БОК	1519-1525	1520/3Л		
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе		
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация		

Стрелочный перевод № 126 Тип рельс Р-65 Крестовина 1/9

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-65 1/9	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1519/5П	1. Не типовые болты в крестовине. ИТС пункт 3.4. 2. Отсутствие 2 болтов в раме. ИТС пункт 3.4. 3. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.	
Ширина колеи в острие остряков	1522-1528	1526/5П		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1519-1525	1520/5П		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1518-1524	1523/0		
В середине кривой	1519-1525	1527/0	Балласт состояние	удовлетворительное
В начале крестовины ПРЯМО	1522-1534	1519/0	Состояние бруса	удовлетворительное
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1521/0	Требуемый вид ремонта	устранение выявленных несоответствий
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1519/0		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1521/0		
В крестовине БОК	1517-1523	1518/5П		
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1516/10П		
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе		
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация		

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №127 от СП №127 до цеха	1515-1533	3Л-12П	Удов	Р-50	4 Д (куст)	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение.
Путь №12 от СП №12 до упора	НКП 1524-1537	НКП 34Л-5П	Удов	Р-50	12 Д	1. Горизонтальная ступенька 5 мм по правой нити, ордината 31 м. Пункт 3.1.4. ИТС. 2. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.
Путь №13 от СП №13 до упора	НКЛ 1528-1543 НКП 1526-1545	НКЛ 13Л-17Л НКП 6Л-31Л	Удов	Р-50	36 Д (куст)	1. Обратное возвышение. ИТС п.2.1.3.
Участок пути от СП №13 до СП №14	1522-1543	8Л-15П	Удов	Р50	-	1. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1529-1539) на 4 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Закрытие движения. 2. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 3. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.
Участок пути от СП №14 до СП №15	1536, 1537 1526, 1524	10П, 10П 0, 8Л	Удов	Р50	12 Д (куст)	1. Уровень головок рельс в прямом участке более 6 мм. ПТЭ РФ Пункт 48. Недопустимое значение. 2. Отклонение от номинального размера ширины колеи, требующее принятия мер по устранению в плановом порядке. ПТЭ РФ п.45.

Стрелочный перевод № 13 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/7	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1542/26П	1. Требуется выправка, рихтовка. ИТС пункт 4.2.5.1. 2. Не типовая запорная закладка слева. ИТС пункт 3.4.29. Нетиповые приспособления на стрелочных переводах запрещены. 3. Отсутствует 18 шурупов в раме. Пункт 41 ПТЭ РФ. 4. Неприлегание остряка к рамному рельсу более 4 мм по боковому направлению. Пункт 4.2.1.3. ИТС. Заккрытие движения. 5. Замена бруса в раме. ИТС пункт 4.2.12. 6. Уровень загрязненного балласта, выше уровня верхней пласти шпал в крестовине. Пункт 3.3.4 ИТС. 7. Контррельсы разного типа. Пункт 41 ПТЭ РФ. 8. Не типовые крепления в контррельсе. Пункт 41 ПТЭ РФ. 9. Выкрашивание остряка более 400 мм. Пункт 3.4.19 ИТС. Заккрытие движения. 10. Отсутствие 1 болта крепления с правой стороны в раме. Пункт 41 ПТЭ РФ. 11. Требуется замена болтов 6 шт в контррельсе. Пункт 41 ПТЭ РФ. 12. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1545/20П	
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1527/22П	
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1534/20П	
В середине кривой	1522-1534	1544/15П	
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1515/18Л	
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1522/30Л	
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1526/25Л	
В начале крестовины БОК	1517-1523	1536/8П	
В крестовине БОК	1517-1523	1521/28П	
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1526/25П	
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация	

Стрелочный перевод № 127 Тип рельс Р-65 Крестовина 1/6

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-65 1/6	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания							
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1531/0	1. Отсутствует 1 болт в контррельсе справа. ИТС пункт 3.4. 2. Не закреплена тяга указателя направления движения. Пункт 41 ПТЭ РФ. 3. Неприлегание остряка к рамному рельсу по левой нити. Пункт 4.2.1.3. ИТС. 4. Не подход к упоркам более 15 мм. ИТС пункт 3.4.9. Движение закрывается 5. Ширина колеи 1507 мм в середине остряков. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 6. Дефектный флюгарочный брус. Пункт 41 ПТЭ РФ. 7. За хвостом крестовины 4 дефектных бруса. ИТС пункт 4.2.12. 8. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4.							
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1529/0								
Ширина колеи в корнях остряков ЛЕВО	1522-1528	1526/2Л								
Ширина колеи в корнях остряков на ПРАВО	1522-1528	1526/5Л								
Ширина колеи в корнях остряков на ЛЕВО	1522-1534	1522/5Л								
В середине кривой ЛЕВО	1517-1523	1523/0								
В начале крестовины ЛЕВО	1517-1523	1524/10Л								
В крестовине ЛЕВО	1517-1523	1519/9Л								
В хвосте крестовины ЛЕВО	1517-1523	1517/9Л								
В начале крестовины ПРАВО	1517-1523	1526/0								
В крестовине ПРАВО	1517-1523	1523/0								
В хвосте крестовины ПРАВО	1518-1524	1521/5Л								
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	<table><tr><td>Балласт состояние</td><td>удовлетворительное</td></tr><tr><td>Состояние бруса</td><td>неудовлетворительное</td></tr><tr><td>Требуемый вид ремонта</td><td>Устранение несоответствий</td></tr></table>		Балласт состояние	удовлетворительное	Состояние бруса	неудовлетворительное	Требуемый вид ремонта	Устранение несоответствий
Балласт состояние	удовлетворительное									
Состояние бруса	неудовлетворительное									
Требуемый вид ремонта	Устранение несоответствий									
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		Без замечаний								
		Без замечаний								

Заключение комиссии экспертов №185-2024 от 23.12.24г.
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Номер звена	Результаты измерений по ширине Норма 1516-1528	Результаты измерений по уровню Норма не более 6 мм на прямых участках	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №14 от СП №14 до цеха	Н КП 1529-1550	Н КП 16Л-25П	Удов	Р-50	50 Д	1. Ширина колеи 1550 мм. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 2. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1550-1540) ордината 71 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Закрытие движения. 3. Уклон отвода ширины колеи 5 ‰ (1540-1524) ордината 72 м. Пункт 2.2.5. ИТС. Закрытие движения. 4. Обратное возвышение. ИТС п.2.1.3.
Путь №15 от СП №15 до упора	Н КП 1523, 1526 1529, 1524	Н КП 17П, 5П 5П, 5Л	Удов		84 Д	1. Отсутствует тупиковый упор. Пункт 41 ПТЭ РФ. 2. Обратное возвышение. ИТС п.2.1.3.
Путь №1Б от СП №15 до упора	Н КП 1527; 1526 1521-1550 1522-1540 1519-1532 1523-1528 1516-1532	Н КП 0; 45Л 57Л-45Л 58Л-38Л 13Л-39Л 27Л-8П 28Л-8П	Загрязнен	Р-50	12 Д 74 м 46 Д	1. На 1Б пути имеется стрелочный перевод №16, отсутствующий на схеме. 2. В габарите пути строительный мусор и грунт. 3. Отсутствие тупикового упора. Пункт 41 ПТЭ РФ. 4. Ширина колеи 1550 мм. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается. 5. Обратное возвышение. ИТС п.2.1.3.
Путь №24 от СП №24 до СП №26	-	-	Загрязнен	Р-50	-	1. Сплошная замена шпал и балласта. ИТС пункт 3.4. 2. Имеется стрелочный перевод, отсутствующий на схеме. 3. Стрелочный перевод №22, отсутствует на схеме.

Стрелочный перевод № 14 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1526/5Л	1. Отсутствует указатель направления движения. Отсутствуют тяги указателя направления. Отсутствует рычаг переводного механизма. Пункт 56 ПТЭ РФ. 2. Отсутствует 20 шурупов в раме по левой нити. Пункт 41 ПТЭ РФ. 3. Деформирована 2 тяга. Пункт 41 ПТЭ РФ. 4. Замена комплекта бруса в крестовине и переводной кривой. Пункт 2.3.2. ИТС 5. Замена скреплений в контррельсе по обоим направлениям. ИТС п.3.1.7. 6. Трещина вкладыша в контррельсе. Пункт 41 ПТЭ РФ. 7. Не типовые болты корне остряков. ИТС пункт 3.4. 8. Разные контррельсы. ИТС пункт 3.4. 9. Выправка, рихтовка. ИТС пункт 4.2.5.1. 10. В крестовине загрязненный балластный слой. Пункт 3.3.4 ИТС. 11. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4. 12.Ширина колеи 1552 и 1547 мм. ПТЭ РФ пункт 45. Движение закрывается.
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1533/3П	
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1552/2Л	
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1547/0	
В середине кривой	1522-1534	1531/10Л	
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1520/23П	
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1526/18П	
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1532/10П	
В начале крестовины БОК	1517-1523	1528/22Л	
В крестовине БОК	1517-1523	1528/35Л	
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1531/35Л	
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация	

Стрелочный перевод № 15 Тип рельс Р-50 Крестовина 1/7

Контролируемый параметр	Допуски в мм Р-50 1/7	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	1523/7Л	1. Не типовая запорная закладка слева. ИТС пункт 3.4.29. Нетиповые приспособления на стрелочных переводах запрещены. 2. Отсутствует рычаг переводного механизма. ИТС пункт 3.4. 3. Деформация контррельса справа. ИТС пункт 3.4. 4. Не типовые скрепления в контррельсе. Замена скреплений в рамном рельсе. Пункт 41 ПТЭ РФ. 5. Замена вкладышей в контррельсе. Пункт 41 ПТЭ РФ 6. Рихтовка, выправка. ИТС пункт 4.2.5.1. 7. Неприлегание остряка к рамному рельсу по прямому направлению. Пункт 4.2.1.3. ИТС. 8. Замена бруса. Пункт 2.3.2. ИТС. 9. Деформирована 1 межостряковая тяга. Пункт 41 ПТЭ РФ. 10. Провис левого остряка 10 мм. Пункт 4.2.12. ИТС. Закрытие движения. 12. Деформирован остряк в корне. Пункт 41 ПТЭ РФ. 13. Неравномерный износ рамного рельса по правой нити. Пункт 41 ПТЭ РФ. ИТС пункт 3.1.14.
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	1532/7Л	
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	1537/2Л	
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1538/8Л	
В середине кривой	1522-1534	1536/5Л	
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	1526/20Л	
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	1526/24Л	
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	1519/22Л	
В начале крестовины БОК	1517-1523	1525/2Л	
В крестовине БОК	1517-1523	1522/10Л	
В хвосте крестовины БОК	1517-1523	1532/18Л	
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм	В нормативе	
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По прямому и боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация	

Стрелочный перевод № 16. Данная стрелка отсутствует в паспорте.

Контролируемый параметр	Допуски в мм	Результаты измерений в мм	Выявленные несоответствия, замечания	
Ширина колеи в стыках рамных рельсов	1518-1524	-	1. Данная стрелка отсутствует в паспорте. 2. По прямому направлению дефект левого остряка. Пункт 41 ПТЭ РФ. 3. Не типовые запорные закладки по обоим направлениям. ИТС пункт 3.4.29. Нетиповые приспособления на стрелочных переводах запрещены. 4. Отсутствует указатель направления движения. Отсутствуют тяги направления. Отсутствует рычаг переводного механизма. Пункт 56 ПТЭ РФ. 5. Требуется проведение работ по приведению в нормативное состояние по параметрам ширины и уровня. ИТС пункт 3.4	
Ширина колеи в острие остряков	1525-1531	-		
Ширина колеи в корнях остряков ПРЯМО	1522-1528	-		
Ширина колеи в корнях остряков на БОК	1522-1528	1527/30Л		
В середине кривой	1522-1534	1525/28Л		
В начале крестовины ПРЯМО	1517-1523	-		
В крестовине ПРЯМО	1517-1523	-		
В хвосте крестовины ПРЯМО	1517-1523	-		
В начале крестовины БОК	1517-1523	1534/18Л		
В крестовине БОК	1517-1523	1530/24Л	Балласт состояние	удовлетворительное
В хвосте крестовины БОК	1518-1524	1537/25Л	Состояние бруса	удовлетворительное
Прилегание остряков к подушкам	Не более 10 мм		Требуемый вид ремонта	устранение выявленных несоответствий
Проверка запорных закладок - плотность прилегания - фиксация запорной закладки		По боковому направлению не обеспечивается плотное прилегание и фиксация		

Номер звена	Результаты измерений по ширине	Результаты измерений по уровню	Балластный слой состояние	Тип рельс	Дефектных шпал	Замечания несоответствия
Путь №24А	-	-	Загрязнен	Р-50	-	1. Имеется стрелочный перевод, отсутствующий на схеме. 2. Сплошная замена шпал и балласта. ИТС пункт 3.4.
СП №22 СП№БН СП№БН СП№БН	-	-	Загрязнен	Р50	-	1. Стрелочные переводы отсутствуют в паспорте. 2.Отсутствует указатель направления движения по стрелке. Отсутствуют тяги указателя стрелки. Отсутствует рычаг переводного механизма. Пункт 56 ПТЭ РФ. 3.Измерения произвести невозможно, кустарниковая и травяная растительность.

Комментарии эксперта по результатам обследования железнодорожного пути АО «Коломенский завод».

- 1.Фактическое техническое состояние обследуемого железнодорожного пути оценивается как неудовлетворительное.
- 2.На обследуемых участках железнодорожного пути имеются несоответствия установленным требованиям нормативных документов, угрожающие безопасности движения, выявлены сверхнормативные параметры по ширине колеи, по уровню, по сверхнормативным параметрам в стыковых соединениях, требуется закрытие движения до устранения несоответствий по ширине колеи и уровню.
- 3.Признаки планового и регулярного текущего содержания железнодорожного пути отсутствуют.
4. На всем протяжении наблюдаются локальные профильные просадки требующие устранения в плановом порядке, имеются шпальные ящики поверхность балластной призмы которых как ниже, так и выше уровня верхней пласти шпал.
5. На железобетонных шпалах требуется проведение работ по переборке креплений, протяжке, замене негодных элементов креплений.
6. На многих участках железнодорожного пути требуется проведение работ по удалению травяной и кустарниковой растительности.
7. На многих участках железнодорожного пути выявлено значительное количество дефектных деревянных шпал требующих по своему состоянию замены.
- 8.Выявлены участки на железнодорожном пути требующие по своему фактическому техническому состоянию проведения капитального ремонта.
- 9.Выявлены дефектные рельсы требующие замены из –за наличия дефектов, преимущественно вид дефектов следующий: смятие и вертикальный износ головки рельса, смятие головки в виде седловины в зоне болтового стыка из-за повышенного динамического воздействия в стыке, выкрашивания металла на поверхности катания из-за повышенного динамического воздействия в болтовых стыках, вертикальный износ головки рельса сверх допускаемых норм.

г. Москва, Нижний сусальный пер., д.5, стр. 19, Бизнес-центр «Арма», Офисный центр «Деловой»

e-mail: sczdt@mail.ru Адрес сайта :sczdt.ru тел.: +7 (495) 211 08 50

Стрелочные переводы. По результатам обследования стрелочных переводов с проведением измерений по ширине и уровню установлено, что фактическое техническое состояние стрелочных переводов оценивается как неудовлетворительное, критическое, признаки проведения плановых и регулярных работ по текущему содержанию отсутствуют и как результат – выявлено значительное количество несоответствий требующих закрытия движения до устранения, на каждом стрелочном переводе параметры по ширине колеи и уровню превышают установленные нормативные значения. Системным несоответствием является неудовлетворительное состояние деревянных брусьев, требующих по своему состоянию замены.

Учитывая неудовлетворительное фактическое техническое состояние железнодорожного пути и стрелочных переводов, в первоочередном порядке необходимо проведение работ по ремонту аварийных участков железнодорожного пути и стрелочных переводов с первоочередным финансированием данного вида работ, и организация регулярного и планового текущего содержания железнодорожного пути.

Фотоматериалы выявленных несоответствий с комментариями. Учитывая значительное количество фотофайлов, фотофайлы с выявленными несоответствиями приведены выборочно.

Фото №3. С левой стороны нетиповая запорная закладка.



Фото №4. Дефектные элементы глухого пересечения. Трещины.



Фото №5. Кустовая гнилость шпал. Уложены не по эпюре.



Фото №6. Неудовлетворительное состояние стрелочного перевода.



Фото №7. Неудовлетворительное состояние стрелочного перевода.



Фото №8. Не типовой элемент в стыковом соединении.



Выявлены несоответствия данных технического паспорта на железнодорожный путь необщего пользования АО «Коломенский завод» с фактическим нахождением стрелочных переводов на территории: выявлена СП№16, СП№22 отсутствующая в паспорте; СП№131 по паспорту, в пути №100, и 3 стрелочных перевода без нумерации есть в пути, но нет в техническом паспорте.

Сводная укрупненная ведомость результатов обследования.

Количество дефектных деревянных шпал	Количество дефектных железобетонных шпал	Количество стрелочных переводов с параметрами по ширине колеи требующие закрытия движения	Количество стрелочных переводов на которых требуется замена бруса	Количество стрелочных переводов с загрязненным балластным слоем
3326	8	30	50	46

***Примечание.** Брусья для стрелочных переводов изготавливаются комплектами, комплекты стрелочных брусьев в зависимости от типа и марки стрелочных переводов отличаются как количеством так и типоразмерами. Для стрелочных переводов типов Р43, Р50 и Р65 марки 1/9 предназначен комплект А4:

Число брусьев в комплекте
В штуках

Длина брусьев <i>l</i> , м	Условный номер длины	А2		А3		А4		Б	
		Разновидности брусьев по ширине верхней пласти							
		Ш	Н	Ш	Н	Ш	Н	Ш	Н
3,00	1	22	9	16	-	15	2	-	-
3,25	2	2	14	-	10	-	10	-	-
3,50	3	5	12	-	8	-	8	19	-
3,75	4	-	12	-	7	-	4	18	-
4,00	5	-	11	-	5	-	6	8	-
4,25	6	-	9	4	2	4	1	8	-
4,50	7	-	9	7	1	5	1	10	-
4,75	8	-	8	-	5	-	4	4	4
5,00	9	-	9	-	5	-	4	-	8
5,25	10	-	8	-	6	-	4	-	8
5,50	11	-	7	-	4	-	-	4	-
Итого		29	108	27	53	24	44	71	20
Всего		137		80		68		91	

Оценка состояния балластного слоя.

С целью оценки состояния балластного слоя железнодорожного пути необщего пользования АО «Коломенский завод» проведены исследования с использованием локальных шурфов.

Результаты по каждому шурфу с описанием и указанием координат сформированы в адаптированной табличной форме.



Шурф №1.
Путь №33. Въездные ворота + 13 м.
Глубина шурфа -50 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №2.
Путь №35. Въездные ворота + 13 м.
Глубина шурфа -50 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №3.
Путь №33. Въездные ворота + 60 м.
Глубина шурфа – 40 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта .
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]) .
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №4.
Путь №35. Въездные ворота + 60 м.
Глубина шурфа -50 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта .
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]) .
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №5.
Путь №33. Въездные ворота + 140 м.
Глубина шурфа -50 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта .
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]) .
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №6.
Путь №35. Въездные ворота + 150 м.
Глубина шурфа - 55 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта .
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]) .
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №7.

Путь №33. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №108.

Глубина шурфа - 55 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесью грунта .

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.

При замене шпал (ремонт) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]) .

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №8.

Путь №35. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №108.

Глубина шурфа - 45 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесью грунта .

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.

При замене шпал (ремонт) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]) .

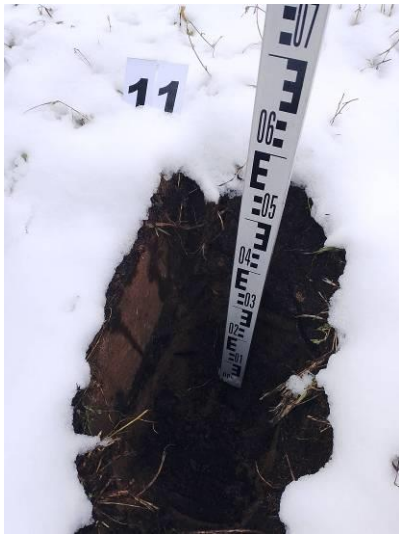
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №9.
Путь №107. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №107.
Глубина шурфа - 45 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №10.
Путь №103. Предельный столбик стрелочного перевода №106+10 м.
Глубина шурфа – 40 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №11.
Путь №1. Предельный столбик стрелочного перевода №106+25 м.
Глубина шурфа – 40 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №12.
Путь №1. Предельный столбик стрелочного перевода №106+60 м.
Глубина шурфа – 40 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №13.
Путь №103. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №103.
Глубина шурфа – 40 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №14.
Путь №78. Напротив угла здания весовой.
Глубина шурфа – 40 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №15.

Путь №1. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №102.

Глубина шурфа – 40 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №16.

Путь №102. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №102.

Глубина шурфа – 40 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №17.
Путь №101. Предельный столбик стрелочного перевода №102 +70 м.
Глубина шурфа – 40 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде шлака с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – шлак.



Шурф №18.
Путь №101. Предельный столбик стрелочного перевода №102 +120 м (угол здания).
Глубина шурфа – 40 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №19.
Путь №78. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №79.
Глубина шурфа – 45 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №20.
Путь №79. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №79.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №21.
Путь №77. Железнодорожный переезд +25 м.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №22.
Путь №79. Предельный столбик стрелочного перевода №79+14 м.
Глубина шурфа – 35 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №23.
Путь №77. Предельный столбик стрелочного перевода №79+14 м.
Глубина шурфа – 35 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №24.
Путь №77. Напротив стрелочного перевода №80.
Глубина шурфа – 40 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №25.
Путь №80. Предельный столбик стрелочного перевода №80+6 м.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №26.
Путь №81. Железнодорожный переезд №5+53 м.
Глубина шурфа – 40 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №27.
Путь №92. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №92
Глубина шурфа – 42 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №28.
Путь №97. Ворота депо + 40 м.
Глубина шурфа – 42 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №29.
Путь №94. Ворота депо + 40 м.
Глубина шурфа – 40 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня с примесями грунта.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №30.
Путь №95. Ворота депо + 40 м.
Глубина шурфа – 35 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня с примесями грунта.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №31.
Путь №91. Ворота депо + 40 м.
Глубина шурфа – 25 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня (локальные участки с заменой балластного слоя).
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы менее 50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №32.
Путь №96. Ворота депо + 50 м.
Глубина шурфа – 20 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня (локальные участки с заменой балластного слоя).
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы менее 50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №33.
Путь №92. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №99.
Глубина шурфа – 42 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №34.
Путь №7А. Предельный столбик стрелочного перевода №99+20 м.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №35.
Путь №7А. Предельный столбик стрелочного перевода №99+60 м.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №36.
Путь №7А. Предельный столбик стрелочного перевода №99+111 м.
Глубина шурфа – 42 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №37.
Путь №131. Путь к сливо-наливной эстакаде.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня.
Признаки работы на пути по замене шпалы и балластного слоя.
Балластный слой не требует замены.



Шурф №38.
Путь №93. Въездные ворота в цех+70 м.
Глубина шурфа – 42 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №39.

Стрелочный перевод №79.

Глубина шурфа – 30 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебнем с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №40.

Путь №1. Напротив стрелочного перевода №79.

Глубина шурфа – 30 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде известнякового щебня (участок с локальной заменой балластного слоя).

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы менее 50%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).



Шурф №41.
Стрелочный перевод №79.
Глубина шурфа – 25 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде известнякового щебня (участок с локальной заменой балластного слоя).
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы менее 50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).



Шурф №42.
Путь №75. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №78.
Глубина шурфа – 35 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №43.
Путь №77. Напротив стрелочного перевода №79.
Глубина шурфа – 40 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы -100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №44.
Стрелочный перевод №75.
Глубина шурфа – 25 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №45.
Стрелочный перевод №73.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №46.
Путь №72. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №72.
Глубина шурфа – 35 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №47.
Стрелочный перевод №72.
Глубина шурфа – 25 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №48.
Путь №71. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №72.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №49.

Путь №69. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №69.

Глубина шурфа – 30 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №50.

Путь №68. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №69.

Глубина шурфа – 30 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы менее 50%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №51.
Стрелочный перевод №69.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы менее 50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №52.
Стрелочный перевод №71.
Глубина шурфа – 20 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100 %.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №53.
Стрелочный перевод №68.
Глубина шурфа – 20 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси и известнякового щебня с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №54.
Стрелочный перевод №61.
Глубина шурфа – 20 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100 %.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №55.
Стрелочный перевод №60.
Глубина шурфа – 20 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде известнякового щебня с примесями грунта.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №56.
Стрелочный перевод №63.
Глубина шурфа – 20 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде известнякового щебня с примесями грунта.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №57.

Путь №63. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №63.

Глубина шурфа – 30 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №58.

Путь №61. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №61.

Глубина шурфа – 20 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №59.

Путь №3. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №61.

Глубина шурфа – 30 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №60.

Путь №3. Предельный столбик стрелочного перевода №61+47 м.

Глубина шурфа – 30 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №61.

Путь №3. Предельный столбик стрелочного перевода №61+146 м.

Глубина шурфа – 30 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №62.

Путь №3. Предельный столбик стрелочного перевода №61+229 м.

Глубина шурфа – 25 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде гравия с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №63.
Стрелочный перевод №59.
Глубина шурфа – 15 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде гравия с примесями грунта.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).



Шурф №64.
Путь №57. Участок между стрелочным переводом №59 и стрелочным переводом №56.
Глубина шурфа – 25 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде гравия с примесями грунта.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №65.
Путь №59. Предельный столбик стрелочного перевода №59 + 153 м.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №66.
Путь №56. Предельный столбик стрелочного перевода №57 + 26 м.
Глубина шурфа – 20 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №67.
Путь №58. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №58.
Глубина шурфа – 25 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №68.
Путь №3. Напротив хвоста крестовины стрелочного перевода №55.
Глубина шурфа – 20 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде гравия с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №69.
Путь №55. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №55.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №70.
Путь №68. Железнодорожный переезд №10 + 15 м.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №71.
Путь №69. Место погрузки -выгрузки №3 ПК3+00.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня с примесями грунта.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]) .
Основание – бетонная плита.



Шурф №72.
Путь №71. Место погрузки-выгрузки №1 ПК3+00.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]) .
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №73.
Путь №103. Место погрузки-выгрузки №1 ПК3+00.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы менее 50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №74.
Стрелочный перевод №105.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №75.
Путь №110. Ворота в депо +144м.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде суглинки с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]) .



Шурф №76.
Путь №1. Предельный столбик стрелочного перевода №111 + 43 м.
Глубина шурфа – 20 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы менее 50%.
Работ по замене верхнего слоя балластной призмы не требуется.



Шурф №77.

Путь №1. Предельный столбик стрелочного перевода №111 + 160 м.

Глубина шурфа – 30 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №78.

Путь №1. Предельный столбик стрелочного перевода №111 + 218 м.

Глубина шурфа – 35 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №79.

Путь №1. Предельный столбик стрелочного перевода №111 + 260 м.

Глубина шурфа – 35 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №80.

Путь №1. Стрелочный перевод №120.

Глубина шурфа – 20 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №81.

Путь №1. Предельный столбик стрелочного перевода №120 + 34 м.

Глубина шурфа – 30 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №82.

Путь №1. Предельный столбик стрелочного перевода №120 + 167 м.

Глубина шурфа – 30 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.





Шурф №85.

Путь №1. Предельный столбик стрелочного перевода №120 + 395 м.

Глубина шурфа – 30 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы – 100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №86.

Стрелочный перевод №1.

Глубина шурфа – 20 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы менее 50%.

Работ по замене верхнего слоя балластной призмы не требуется.

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №87.

Путь №1. Хвост крестовины стрелочного перевода №1+ 17 м.

Глубина шурфа – 25 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 50%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №88.

Путь №1. Хвост крестовины стрелочного перевода №1+ 72 м.

Глубина шурфа – 30 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 50%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №89.

Путь №1А. Хвост крестовины стрелочного перевода №1+ 72 м.

Глубина шурфа – 25 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 50%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №90.

Путь №1. Хвост крестовины стрелочного перевода №1+ 155 м.

Глубина шурфа – 25 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №91.
Стрелочный перевод №2.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №92.
Путь №1. Хвост крестовины стрелочного перевода №2+ 14 м.
Глубина шурфа – 35 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде гравия с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №93.

Путь №2. Хвост крестовины стрелочного перевода №2+ 14 м.

Глубина шурфа – 30 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №94.

Путь №2. Хвост крестовины стрелочного перевода №2+ 190 м.

Глубина шурфа – 30 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №95.
Стрелочный перевод №6.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песчано-гравийной смеси с примесями грунта.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №96.
Стрелочный перевод №9.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня с примесями грунта.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №97.
Стрелочный перевод №7.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №98.
Стрелочный перевод №11.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня с примесями грунта.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №99.
Стрелочный перевод №8.
Глубина шурфа – 35 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня с примесями грунта.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №100.
Путь №7. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №8.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №101.

Путь №9. Напротив предельного столбика стрелочного перевода №13.

Глубина шурфа – 30 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 100%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №102.

Стрелочный перевод №13.

Глубина шурфа – 35 см.

Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня с примесями грунта.

Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 50%.

При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).

Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №103.
Путь №11. Хвост крестовины стрелочного перевода №13+ 10 м.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня с примесями грунта.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 50%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №104.
Путь №11. Напротив стрелочного перевода №14.
Глубина шурфа – 40 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №105.
Путь №11. Напротив стрелочного перевода №12.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №106.
Путь №12. Напротив реостата.
Глубина шурфа – 20 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка, боя кирпича с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №107.
Путь №11. Напротив реостата.
Глубина шурфа – 20 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде щебня с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №108.
Стрелочный перевод №35.
Глубина шурфа – 30 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]).
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №109.
Стрелочный перевод №36.
Глубина шурфа – 40 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]) .
Нижний слой балластной призмы – песок.



Шурф №110.
Путь №107. Напротив стрелочного перевода №106.
Глубина шурфа – 15 см.
Верхний слой балластной призмы представлен в виде песка с примесями грунта и дёрна.
Общая загрязненность верхнего слоя балластной призмы - 100%.
При замене шпал (ремонте) железнодорожного пути требуется замена верхнего слоя балластной призмы на песчано-гравийную или щебеночную отсыпку согласно нормативным значениям Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути (п.3.3.3, п.3.3.4 [Y]) .
Нижний слой балластной призмы – песок.

В соответствии с требованиями пункта 3.3.4. «Инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути», загрязненный щебеночный балластный слой необходимо своевременно (не допуская образования выплесков) очищать от загрязнителей, а загрязненный асбестовый и песчаный балласт - заменять. Поверхностный слой балластной призмы периодически очищается от засорителей и растительности механизированным и другими способами.

На отечественных железных дорогах общего и необщего пользования с грунтовым земляным полотном (более 99 % протяжения пути) верхнее строение пути с балластным слоем является единственной конструкцией, применяемой как по техническим, так и экономическим показателям. Балластный слой, устраиваемый из сыпучих материалов - один из важнейших элементов верхнего строения железнодорожного пути. Он обеспечивает вертикальную и горизонтальную устойчивость пути под воздействием поездных нагрузок и изменяющихся температур. От конструкции и качества балластного слоя зависят: общее состояние железнодорожного пути, уровень допускаемых скоростей движения поездов, сроки службы всех элементов верхнего строения пути (рельсов, креплений, шпал), затраты на текущее содержание пути и вся система его ремонтов. Балластный слой должен: воспринимать давление от шпал (брусьев на стрелочных переводах) и распределять его практически равномерно на возможно большую площадь земляного полотна; обеспечивать стабильное проектное положение рельсошпальной решетки в процессе эксплуатации; обеспечивать возможность выправки пути в профиле и плане за счет балластного слоя (подбивкой, рихтовкой) для компенсации неизбежных остаточных деформаций; быстро отводить воду из балластной призмы и с основной площадки земляного полотна, препятствовать переувлажнению и пересыханию верхнего слоя грунта земляного полотна, потере им несущей способности (весной) и пучению (зимой); участвовать в формировании оптимальной упругости подрельсового основания, особенно при железобетонных шпалах; От качества и состояния балластного слоя зависит интенсивность роста остаточных деформаций пути и объемы выправочных работ.

По результатам проведенного исследования установлено, что состояние балластного слоя на пути необщего пользования в целом оценивается как неудовлетворительное, за исключением небольших локальных участков на которых в прошлые периоды проведены работы по ремонту с заменой балластного слоя. Применяемый песчаный балласт (верхний слой) на железнодорожном пути необщего пользования АО «Коломенский завод» имеет множество недостатков:

1. Недостаточные коэффициент внутреннего трения и силы удельного зацепления зёрен, зёрна песка перемещаются даже при незначительных вибрационных воздействиях.
2. Низкая распределяющая способность. Угол передачи давлений к вертикали у песчаного балласта обычно менее 30°.
3. Низкая сопротивляемость сдвигу шпал в горизонтальной плоскости (поперек и вдоль пути).
4. Плохая устойчивость пути. Песчаный балласт не создаёт устойчивости пути и плохо отводит от него воду.

Требуется проведение работ по замене, либо очистке загрязненного верхнего щебеночного балластного слоя. Песчаный верхний балластный слой рекомендуется заменить в плановом порядке на щебеночный, для обеспечения стабильности по параметрам уровня, для исключения образования локальных профильных просадок в процессе эксплуатации, а также с целью ресурсосбережения элементов верхнего строения пути, т.к. щебеночный балласт, приготовленный из прочных горных пород (граниты, диориты и др.) является лучшим из современных балластных материалов. Щебень получают дроблением твердых и прочных горных пород, поэтому он имеет острые грани, что придает ему высокое сопротивление сдвигу, и обеспечивает прочное механическое сцепление с деревянными шпалами. Щебень долговечен, обладает хорошими дренирующими и электроизоляционными свойствами. Путевой щебень должен иметь размеры частиц 25-60 мм.

Раздел 10. ВЫВОДЫ КОМИССИИ ЭКСПЕРТОВ.

Фактическое техническое состояние железнодорожного пути.

По результатам обследования железнодорожного пути необщего пользования АО «Коломенский завод», установлено, что состояние железнодорожного пути оценивается как неудовлетворительное. Имеются потенциально-опасные места требующие немедленного принятия мер по их устранению, либо прекращения движения до их устранения из-за высокого риска возникновения транспортного происшествия классифицируемого как сход подвижного состава. На обследуемых участках железнодорожного пути АО «Коломенский завод» имеются несоответствия установленным требованиям нормативных документов угрожающие безопасности движения, выявлены сверхнормативные параметры по ширине колеи, по уровню, по сверхнормативным параметрам в стыковых соединениях, на всем протяжении наблюдаются локальные профильные просадки требующие устранения в плановом порядке, имеются шпальные ящики поверхность балластной призмы которых как ниже, так и выше уровня верхней пласти шпал, на железобетонных шпалах требуется проведение работ по переборке креплений, протяжке, замене негодных элементов креплений, требуется проведение работ по удалению нежелательной травяной и кустарниковой растительности в габарите пути. Необходимо отметить, что в неудовлетворительном и критическом состоянии находится большинство стрелочных переводов на пути необщего пользования АО «Коломенский завод».

На 30 (тридцати) стрелочных переводах имеются несоответствия угрожающие безопасности движения поездов со сверхнормативными параметрами по ширине колеи требующие закрытия движения. На 50 (пятидесяти) стрелочных переводах требуется замена комплекта бруса, на 46 стрелочных переводах загрязненный балластный слой. На железнодорожном пути необщего пользования выявлено 3326 негодных дефектных деревянных шпал с признаками гнилости и разрушения, не обеспечивающих стабильность рельсовой колеи и требующих по своему фактическому состоянию замены. Выявлены участки на железнодорожном пути требующие по своему фактическому техническому состоянию проведения среднего и капитального ремонта. Требуется проведение работ по замене, либо очистке загрязненного верхнего щебеночного балластного слоя. Песчаный верхний балластный слой рекомендуется заменить в плановом порядке на щебеночный, для обеспечения стабильности по параметрам уровня, для исключения образования локальных профильных просадок в процессе эксплуатации, а также с целью ресурсосбережения элементов верхнего строения пути

Качество текущего содержания железнодорожного пути.

Системная и плановая организация работ по регулярному и качественному текущему содержанию, с планированием и проведением работ не только по устранению выявленных несоответствий, но и по предупреждению возникновения расстройств пути не проводится..

По результатам обследования установлено, что на пути необщего пользования не проводится работа по своевременному выявлению расстройств пути, в том числе угрожающих безопасности движения поездов с принятием неотложных мер по их устранению, и как следствие, наличие выявленных несоответствий требующих немедленного принятия мер по их устранению, выявлены несоответствия требующие немедленного принятия мер с прекращением движения до их устранения.

Наличие данных несоответствий свидетельствует о том, что осмотры пути и работы по текущему содержанию железнодорожного пути не проводятся, отсутствуют признаки системной и плановой работы при организации текущего содержания железнодорожного пути необщего пользования.

На пути необщего пользования АО «Коломенский завод» требуется системная организация работ по регулярному, плановому и качественному текущему содержанию железнодорожного пути, в настоящее время проводятся только избирательные не системные мероприятия по устранению критических несоответствий.

Руководитель экспертной группы, судебный эксперт	Куликов Денис Владимирович	
Эксперт	Зубкова Виктория Александровна	
Эксперт	Зубков Денис Владимирович	
Эксперт	Китаев Алексей Александрович	

23.12.2024г.

ПРИЛОЖЕНИЕ №1. ДОКУМЕНТЫ РУКОВОДИТЕЛЯ ЭКСПЕРТНОЙ ГРУППЫ.

Скан удостоверения судебного эксперта руководителя экспертной группы.



Скан свидетельства и выписка НП «СРО Судебных экспертов» руководителя экспертной группы.



Скан полиса/договора страхования профессиональной ответственности судебного эксперта Куликова Д.В.:

ПОЛИС/ДОГОВОР СТРАХОВАНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СУДЕБНОГО ЭКСПЕРТА № 0991R/950/0000159/23



г. Москва

5 декабря 2023 г.

Акционерное общество «АльфаСтрахование», именуемое в дальнейшем «Страховщик», в лице Руководителя дирекции АО «АльфаСтрахование» (Московский региональный центр/Корпоративный блок/Управление коммерческого страхования/Дирекция страхования ответственности) Бузавского Ивана Владимировича действующего «на основании Доверенности № 6483/22N от «28» июля 2022 г. с одной стороны и Куликов Денис Владимирович (ИНН 732803327904), именуемый(я) в дальнейшем «Страхователь», действующий(ая) от своего имени, с другой стороны, именуемые в дальнейшем «Стороны», на основании Заявления Страхователя заключили Настоящий Полис, который является договором страхования (далее по тексту «Договор») о нижеследующем:

1. Предмет Договора

- 1.1. По настоящему Договору Страховщик обязуется за обусловленную настоящим Договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного настоящим Договором события (страхового случая) выплатить страховое возмещение в пределах установленных настоящим Договором страховых сумм и лимитов возмещения.
- 1.2. Настоящий Договор заключен и действует в соответствии с «Правилами страхования профессиональной ответственности, утвержденными Страховщиком «25» декабря 2017г. (далее по тексту «Правила страхования»). Правила страхования прилагаются к настоящему Договору и являются его неотъемлемой частью. Взаимосвязанные «сторон» по настоящему Договору (права и обязанности) и иные условия страхования не оговоренных настоящим Договором, регулируются Правилами страхования.
- 1.3. Страхователем по настоящему Договору является физическое лицо (ИП) – являющееся членом (либо претендующее на прием в члены) СРО – Некоммерческое партнерство «Саморегулируемая организация судебных экспертов», регистрационный номер 0206 в Федеральной службе государственной регистрации, кадастра и картографии (Росреестр), оказывающее услуги по проведению независимой судебной экспертизы в соответствии с Федеральным законом от 31.05.2001 № 73-ФЗ «О государственной судебной-экспертной деятельности в Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями).
- 1.4. Подписывая настоящий Договор, Страхователь подтверждает, что получил Правила страхования, ознакомлен с ними и обязуется выполнять. В случае если какое-либо из положений настоящего Договора противоречит Правилам страхования, преимущественную силу имеют положения настоящего Договора.
- 1.5. Настоящий Договор заключен в пользу лиц, которым может быть причинен вред (Выгодоприобретатели). Выгодоприобретатели вправе предъявить «непосредственно» Страховщику требование о возмещении вреда в пределах объема страхового покрытия, обеспечиваемого настоящим Договором.
- 1.6. Территория страхования: Российская Федерация.
- 1.7. При этом под территорией страхования понимается территория, указанная в п. 1.5 настоящего Договора, на которой осуществляется застрахованная деятельность Страхователя (Застрахованного лица) и в пределах (в границах) которой может быть причинен вред третьим лицам (Выгодоприобретателям).

2. Объект страхования. Страховой случай

- 2.1. Объектом страхования являются имущественные интересы Страхователя (Застрахованного лица), связанные с:
 - А) риском наступления ответственности за причинение вреда жизни, здоровью и/или имуществу граждан, имуществу юридических лиц, муниципальным образованиям, субъектам Российской Федерации или Российской Федерации в результате непреднамеренной профессиональной ошибки Страхователя (Застрахованного лица) в ходе осуществления застрахованной профессиональной деятельности;
 - Б) риском возникновения непредвиденных судебных и иных расходов Страхователя (Застрахованного лица), связанных с заявленными ему требованиями (исками, претензиями) о возмещении убытков и/или вреда, риск наступления ответственности за причинение которого застрахован по договору страхования.
- 2.2. Страховым риском является предполагаемое событие, на случай наступления которого проводится страхование.
- Рисками, по которым осуществляется страхование по настоящему Договору, в соответствии с Правилами страхования и с исключениями, предусмотренными пунктами 2.4 и 2.4.1 – 2.4.4, настоящего Договора, являются:
 - 2.2.1 предъявление Страхователем (Застрахованному лицу) претензии (иска, требования) о возмещении убытков и/или вреда, причиненного жизни, здоровью и/или имуществу третьих лиц (Выгодоприобретателей), в результате непреднамеренной профессиональной ошибки (упущения, допущенной Страхователем (Застрахованным лицом) и/или его работниками при осуществлении застрахованной профессиональной деятельности при условии, что претензия (иск, требование) о возмещении убытков и/или вреда признана Страхователем (Застрахованным лицом) добровольно с предварительного согласия Страховщика или вступившим в силу решением суда;
 - 2.2.2 профессиональная ошибка (упущение) повлекшая причинение убытков и/или вреда, допущенная Страхователем (Застрахованным лицом), в течение периода страхования или иного периода, указанного в договоре страхования (ретроактивного периода);
 - 2.2.3 наличие прямой причинно-следственной связи между профессиональной ошибкой (упущением), допущенной при осуществлении застрахованной деятельности, и убытками и/или вредом, о возмещении которого предъявлена претензия;
 - 2.2.4 требование о возмещении убытков и/или вреда (иски, претензии), причиненного данным событием, впервые заявлено пострадавшей стороной (Выгодоприобретателем) Страхователю (Застрахованному лицу) в течение периода страхования;
 - 2.2.5 возникновение непредвиденных судебных и иных расходов Страхователя (Застрахованного лица), связанных с заявленными ему требованиями (исками, претензиями) о возмещении убытков и/или вреда, риск наступления ответственности за причинение которого(ых) в соответствии с п.2.2.1 настоящего Договора застрахован при условии, что такие расходы предварительно письменно согласованы со Страховщиком, а также такие расходы произведены с целью отклонить требования (иски, претензии) о возмещении убытков и/или вреда или снизить размер возмещения.
- 2.3. Страховыми случаями в рамках п.2.1 (А) настоящего Договора являются события, предусмотренные п.2.2.1 настоящего Договора, с наступлением которых возникает обязанность Страховщика произвести страховую выплату Выгодоприобретателю.
- Страховым случаем в рамках п.2.1 (Б) настоящего Договора является событие, предусмотренное п.2.2.2 настоящего Договора, с наступлением которого возникает обязанность Страховщика произвести страховую выплату Страхователю (Застрахованному лицу), у которого возникли непредвиденные судебные и иные расходы, связанные с заявленными ему требованиями (исками, претензиями) о возмещении убытков и/или вреда, риск наступления ответственности за причинение которого(ых) в соответствии с п.2.2.1 настоящего Договора застрахован при условии, что такие расходы предварительно письменно согласованы со Страховщиком, а также такие расходы произведены с целью отклонить требования (иски, претензии) о возмещении вреда или снизить размер возмещения.
- 2.4. По настоящему Договору страхование не проводится (не распространяется) на требования, претензии, иски о возмещении убытков и/или вреда, возникшего(ых) в результате событий, указанных в п.3.6 Правил страхования, а также на требования, претензии, иски о возмещении убытков и/или вреда, указанные(ых) в п.3.8 Правил страхования, а также на:
 - 2.4.1 любые требования, связанные с утратой, повреждением вещественных доказательств и/или имущества, в отношении которого проводилась экспертиза, назначенная по решению государственных, судебных органов или иных заказчиков;
 - 2.4.2 любые убытки, связанные с возмещением Страхователем стоимости услуг по договору о проведении экспертизы, а также с нарушением сроков выполнения договора на проведение экспертизы;
 - 2.4.3 требования (претензии, иски), связанные с тем, что сторону судебного процесса, в рамках которого проводилась экспертиза, и/или заказчика не устраивает результат (Выводы заключения), содержащегося в отчете о проведении экспертизы (договора об исключении ответственности за не выигрыш дела в суде);
 - 2.4.4. Ни при каких обстоятельствах событие не является страховым случаем и не покрывается требованиями (претензиями, исками), поданные на территории и под юрисдикцией США и Канады. При этом под юрисдикцией США и Канады понимаются:
 - любое требование или судебное действие, осуществленное:
 - (i) на территории Соединенных Штатов Америки и/или Канады и на территориях, попадающих под юрисдикцию Соединенных Штатов Америки и/или Канады;
 - (ii) для принудительного взыскания через суд, находящийся на территории Соединенных Штатов Америки и/или Канады и на территориях, попадающих под юрисдикцию Соединенных Штатов Америки и/или Канады;
- 2.5. Настоящий Договор заключен в отношении деятельности:
 - по проведению судебных экспертиз в соответствии с Федеральным законом от 31.05.2001 № 73-ФЗ «О государственной судебной-экспертной деятельности в Российской Федерации»;
- 2.6. По настоящему Договору в сумму страхового возмещения включаются:
 - а) расходы в случае причинения вреда здоровью потерпевшего физического лица в соответствии с п.10.7.2 а) Правил страхования;
 - б) расходы в случае смерти потерпевшего физического лица в соответствии с п.10.7.2 б) Правил страхования;
 - в) расходы в случае причинения вреда имуществу потерпевших лиц в соответствии с п.10.7.2 в) Правил страхования;
 - г) расходы Выгодоприобретателя по уменьшению причиненного страховым случаем ущерба в соответствии с п.10.7.2 г) Правил страхования;
 - д) «необходимые и целесообразные» расходы Выгодоприобретателя по выяснению обстоятельств событий, приведших к причинению вреда и/или степени виновности Страхователя (Застрахованного лица) и/или его работников, в том числе расходы на защиту при ведении дел в суде, включая расходы на оплату услуг экспертов и адвокатов, которые Выгодоприобретатель понес. Работа собственного персонала Выгодоприобретателя к вышеуказанным расходам не относится и страхованием не покрывается – в соответствии с п.10.7.2 д) Правил страхования;
 - е) иные расходы Выгодоприобретателя, необходимые для восстановления своего нарушенного права в связи с причинением реального ущерба имущественным интересам, не указанные в подпункте (а) - (д) п.10.7.2 настоящих Правил, в размере действительных расходов Выгодоприобретателя, подтвержденных документально, но не более 5% от страховой суммы;
 - ж) расходы Страхователя (Застрахованного лица), произведенные в целях уменьшения убытков, подлежащих возмещению Страховщиком, если такие расходы были необходимы или были произведены для выполнения указанной Страховщиком – в соответствии с п.10.7.2 ж) Правил страхования;
 - з) судебные и иные расходы Страхователя (Застрахованного лица), связанные с заявленными ему требованиями (исками, претензиями) о возмещении вреда: риск наступления ответственности за причинение которого застрахован по договору страхования, независимо от наступления ответственности Страхователя за причинение вреда, в размере документально подтвержденных, но не более 5% от страховой суммы, указанной в договоре страхования.
- 2.7. По настоящему Договору в сумму страхового возмещения не включаются (возмещению не подлежат) убытки, расходы, указанные в п.10.10 Правил страхования.

3. Страховая сумма, страховая премия, франшиза

- 3.1. Страховая сумма по всем страховым случаям составляет 1 000 000,00 руб. (Один миллион рублей 00 копеек)
- Лимит ответственности по одному страховому случаю составляет 1 000 000,00 руб. (Один миллион рублей 00 копеек)
- 3.2. По настоящему Договору франшиза не установлена
- 3.3. Страховая премия по настоящему Договору составляет 2 000,00 руб. (Две тысячи рублей 00 копеек)
- Страховая премия должна быть оплачена Страхователем путем единовременного безналичного перечисления на расчетный счет Страховщика в срок до 23 декабря 2023 г. в соответствии со счетом Страховщика

115162, г. Москва, ул. Шаболовка, д. 31, стр. Б

8 800 333 0 999, www.alfastrah.ru

Скан копия сертификата соответствия руководителя экспертной группы.



НП «Саморегулируемая организация судебных экспертов»
ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ, КАДАСТРА И
КАРТОГРАФИИ (РОСРЕЕСТР)
МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РФ
Регистрационный номер 0206

**СЕРТИФИКАТ
СООТВЕТСТВИЯ**
ОСЭ 2024/01-7328/2

Действителен с 21.01.2024г. по 21.01.2027г.
(сведения о приостановке действия www.exprus.ru)
Ранее выдан сертификат: ОСЭ 2021/01-5821 от 21.01.2021г.

Решением Комиссии по сертификации

КУЛИКОВ ДЕНИС ВЛАДИМИРОВИЧ

сертифицирован(а) в соответствии с правилами системы добровольной
сертификации деятельности экспертов и экспертных учреждений в области
судебной экспертизы «ЭКСПРУС», зарегистрированной в Федеральном
агентстве по техническому регулированию и метрологии
(Регистрационный номер РОСС RU.И1515.04ИЖБ0)
и имеет право самостоятельного производства
судебных экспертиз по специализации

**38.1 «Исследование фактического технического состояния
железнодорожной инфраструктуры и железнодорожного
подвижного состава»**

Протокол заседания Комиссии по сертификации № 1741 от 17.01.2024г.

Генеральный директор  С.В. Дмитренко



АО «КБН», г. Краснодар, 2021 г., «Г», УТЗТ83, т. 2000

Скан копия сертификата соответствия руководителя экспертной группы.



НП «Саморегулируемая организация судебных экспертов»
ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ, КАДАСТРА И
КАРТОГРАФИИ (РОСРЕЕСТР)
МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РФ
Регистрационный номер 0206

**СЕРТИФИКАТ
СООТВЕТСТВИЯ**

ОСЭ 2024/01-7328/1

Действителен с 21.01.2024г. по 21.01.2027г.
(сведения о приостановке действия www.exprus.ru)

Решением Комиссии по сертификации

КУЛИКОВ ДЕНИС ВЛАДИМИРОВИЧ

сертифицирован(а) в соответствии с правилами системы добровольной
сертификации деятельности экспертов и экспертных учреждений в
области судебной экспертизы «ЭКСПРУС», зарегистрированной в
Федеральном агентстве по техническому регулированию и метрологии
(Регистрационный номер РОСС RU.И1515.04ИЖБ0)
и имеет право самостоятельного производства
судебных экспертиз по специализации

**38.2 «Исследование обстоятельств и причин происшествия на
железнодорожном транспорте»**

Протокол заседания Комиссии по сертификации № 1741 от 17.01.2024г.

Генеральный директор  С.В. Дмитренко



Диплом о высшем образовании Куликова Д.В.



Свидетельство о дополнительном профессиональном образовании.



ПРИЛОЖЕНИЕ №2. ДОКУМЕНТЫ ИЗМЕРИТЕЛЬНЫХ УСТРОЙСТВ.

Путеизмерительная тележка ПТ-7МК (автоматизированный комплекс натурального осмотра пути). Свидетельство о калибровке. Действительно до 19.04.2025г.

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ И МЕТРОЛОГИИ
ЦЕНТР СТАНДАРТИЗАЦИИ И МЕТРОЛОГИИ
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «АВЕРНИМ»
(ЦСМ ООО «АВЕРНИМ»)
RA.RU.312821

СВИДЕТЕЛЬСТВО О КАЛИБРОВКЕ № КА-1277

Действительно до: 19.04.2025

Объект калибровки Путеизмерительная тележка ПТ-7 МК
наименование, тип, модификация

если в состав средств измерений входят несколько автономных измерительных блоков, то приводится их перечень и заводские номера

отсутствует
Серия и номер знака предыдущей калибровки (если такие серия и номер имеются)

Заводской номер (номера) 495

откалибровано
в соответствии с методикой калибровки
наименование величин, диапазонов, на которых откалибровано средство измерений (если предусмотрено методикой)

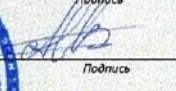
Откалибровано в соответствии с
Методика калибровки 2822.00.000 ПМЗ
наименование документа, на основании которого выполнена поверка

3.6.MMM.0061.2017, 3.6.MMM.0025.2017, 3.6.MMM.0017.2017, 3.6.MMM.0028.2017
наименование, тип, заводской номер, регистрационный номер(при наличии), разряд, класс или погрешность эталона, применяемого при поверке

при следующих значениях влияющих факторов:
Темп. окружающей среды 20,3 °С, отн. влажность 45%, атм. давление 738 мм рт.ст.
и на основании результатов калибровки признано соответствующим
установленным в описании типа метрологическим требованиям и пригодным к
применению в сфере государственного регулирования обеспечения единства
измерений

Знак калибровки 

Начальник отдела метрологической службы  /А.В. Иванов /
Подпись

Калибровщик  /А.В. Иванов /
Подпись

Дата калибровки 19.04.2024



Сертификат калибровки. Штангенциркуль. Действительно до 13.03.2025г.

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"	
Куйбышевский центр метрологии - структурное подразделение Куйбышевской железной дороги - филиала ОАО "РЖД"	
446026, Самарская обл., г. Сызрань, ул. Октябрьская, д. 1	
СЕРТИФИКАТ	
калибровки средства измерений	
№ <u>12 С 01849-24</u>	
Действительно до 13 марта 2025 г.	
Средство измерений	Штангенциркуль ШЦ-I-300 (наименование, тип средства измерений)
(если в состав средства измерений входят несколько автономных блоков, то приводят их перечень)	
заводской номер (номера)	22022859
представленное	ООО "ПромЖД-Гарант" (наименование и адрес подразделения ОАО "РЖД" (или юридического лица), предоставившего средство измерений на калибровку, ИНН и КПП (если они существуют))
калибровка выполнена в соответствии с	ГОСТ 8.113-85 Штангенциркули ШЦ (наименование документа (документов), на основании которого Методика поверки.
выполнена калибровка и на основании калибровки признано соответствующим требованиям, установленным в Признано пригодным к применению согласно соответствующим наименование и условное обозначение (если имеется) документа, которым установлены требования к средству измерений требованием, установленным в ГОСТ 8.113-85	
Начальник Узловой лаборатории на ст. Уфа Должность, руководителем подразделения	 Жаринова Елена Петровна Инициалы, фамилия
Электромеханик Должность специалиста, проводящего калибровку	 Газин Разиф Ралифович Инициалы, фамилия
Дата выдачи сертификата калибровки	14 марта 2024 г.

Сертификат калибровки. Линейка измерительная. Действительно до 27.12.2024г.

ФГУП ВНИИМС
ФЕДЕРАЛЬНОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР СТАНДАРТИЗАЦИИ,
МЕТРОЛОГИИ И ИСПЫТАНИЙ В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ-
(ФБУ «УЛЬЯНОВСКИЙ ЦСМ»)

Свидетельство о регистрации в Росаккредитации № РОС.АККРЕДИТ.1616.26 от 27.05.2026
Свидетельство о регистрации в Росстандарте № 009152/04-23

СЕРТИФИКАТ КАЛИБРОВКИ № 009152/04-23

Наименование, тип, заводской номер СИ Линейка измерительная
металлическая 400 мм № Z0590

Дата поступления на калибровку 27 декабря 2023 г.

Наименование и адрес заказчика Общество с ограниченной
ответственностью "СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА"

432072, Ульяновская обл, Ульяновск г. Инженерный 8-й проезд, дом 8,
офис 21.22.23

Место проведения калибровки ФБУ "Ульяновский ЦСМ"

Дата проведения калибровки 27 декабря 2023 г.

Методика калибровки (наименование, номер, кем утверждена) МИ 2024-89
Линейки измерительные металлические. Методика поверки

Результаты калибровки (действительные значения метрологических характеристик) Отклонения от номинальных значений длины шкалы $\leq \pm$
0,10 мм

Условия проведения калибровки температура 20,8 °С, относит. влажность
47,4%

*Неопределенность измерения и/или указание о соответствии установленным метрологическим требованиям или отдельным метрологическим характеристикам _____

Доказательства прослеживаемости измерений (сведения об используемых при калибровке эталонах) 1514.61.4P.00894330; 1514.61.4P.00894328;

*Приложения к Сертификату калибровки (протоколы, градуировочные таблицы, отчеты – указывается количество страниц)

*Рекомендуемая периодичность калибровки 12 месяцев

Инженер по метрологии
2 категории

Должность, ФИО лица проводившего калибровку
оттиск калибровочного клейма

Начальник отдела

*Должность, ФИО лица утверждающего Сертификат калибровки

Сертификат калибровки не может быть воспроизведен полностью или частично без письменного разрешения ФБУ «Ульяновский ЦСМ»

*указывается при необходимости



Свидетельство о поверке средства измерения.

Шаблон путеизмерительный ЦУП-1-01 №61. Действительно до 19.02.2025г.

СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПОВЕРКЕ СРЕДСТВА ИЗМЕРЕНИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ "ГОСУДАРСТВЕННЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР
СТАНДАРТИЗАЦИИ, МЕТРОЛОГИИ И ИСПЫТАНИЙ В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ" (ФБУ "УЛЬЯНОВСКИЙ ЦСМ")
наименование аккредитованного в соответствии с законодательством Российской Федерации об аккредитации в национальной системе
аккредитация юридического лица или индивидуального предпринимателя, выполняющего поверку

Уникальный номер записи об аккредитации в реестре аккредитованных лиц RA.RU.311219

СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПОВЕРКЕ № С-Вь/20-08-2024/363973481

Действительно до 19.02.2025

Средство измерений	Шаблон путеизмерительный ЦУП-1-01, 14643-07
наименование и обозначение типа, модификация (при наличии) средства измерений, регистрационный номер в Федеральном информационном фонде по обеспечению единства измерений, присвоенный при утверждении типа	
заводской номер	61
заводской (серийный) номер или буквенно-цифровое обозначение	
в составе	в полном объеме
поверено	наименование единиц величин, диапазонов измерений, на которых поверено средство измерений
в соответствии с	Приложение Б 2668 000-01 ПС "Шаблон путеизмерительный ЦУП-1-01. Методика поверки"
наименование или обозначение документа, на основании которого выполнена поверка	
с применением	24342.03 СИ 00667584;
эталонов:	регистрационные номера эталонов и (или) наименования и обозначения типов стандартных образцов и (или) средств измерений, заводские номера, обязательные требования к эталонам
при следующих значениях влияющих факторов:	температура: 21,1 °С; атм. давление: 99,4 кПа, отн. влажность: 42 %; другие факторы: 49,99 Гц 220,1 В
перечень влияющих факторов, при которых проводилась поверка, с указанием их значений	
и на основании результатов периодической поверки признано пригодным к применению.	
Постоянный адрес записи сведений о результатах поверки в ФИФ ОЕИ: https://fgis.gost.ru/fundmetrology/cm/results/1-363973481	
Номер записи сведений о результатах поверки в ФИФ ОЕИ: 363973481	
Поверитель	Пилигина Д.А.
фамилия, инициалы	
Знак поверки	
Инженер по метрологии 2 категории	Пилигина Наталья Петровна
должность руководителя или другого уполномоченного лица	
Дата поверки	20.08.2024

Свидетельство калибровки. Шаблон универсальный 00316. Действительно до 21.08.2025г.

ФГУП ВНИМС
ФЕДЕРАЛЬНОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР СТАНДАРТИЗАЦИИ,
МЕТРОЛОГИИ И ИСПЫТАНИЙ В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ.
(ФБУ «УЛЬЯНОВСКИЙ ЦСМ»)

Россия, 432002, г. Ульяновск, ул. Урицкого, 13. Тел. (8422) 46-42-13.
Свидетельство о регистрации № 6-УЮ/01/201, действительно до 27.05.2026

СЕРТИФИКАТ КАЛИБРОВКИ № 006380/04-24

Наименование, тип, заводской номер СИ
Шаблон универсальный 00316 № 70021

Дата поступления на калибровку 21 августа 2024 г.

Наименование и адрес заказчика Общество с ограниченной ответственностью
"СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА"
432072, Ульяновская обл, Ульяновск г. Инженерный 8-й проезд, дом 8,
офис 21.22.23

Место проведения калибровки ФБУ "Ульяновский ЦСМ"

Дата проведения калибровки 21 августа 2024 г.

Методика калибровки (наименование, номер, кем утверждена) МП 203-18-
2016 Шаблоны универсальные модели ПШ00316А. Методика поверки

Результаты калибровки (действительные значения метрологических характеристик) ПГ стыковых рельсовых зазоров $\leq \pm 0,5$ мм, ПГ глубины и
протяженности поверхностных дефектов, вертикальных и горизонтальных
ступенек резьбовых стыков $\leq 0,25$ мм

Условия проведения калибровки температура: 20,8 °С; давление: 98,9 кПа,
отн. влажность: 57 %

*Неопределенность измерения и/или указание о соответствии установленным метрологическим требованиям или отдельным метрологическим характеристикам _____

Доказательства прослеживаемости измерений (сведения об используемых при калибровке эталонах) Штангенциркуль, ШЦЦ-I-150-0.01, А102151, ПГ $\pm 0,03$
мм; 432.92.4Р.00306660; 1514.61.4Р.00894330; 12437.90.3Р.00285600;

*Приложения к Сертификату калибровки (протоколы, градуировочные таблицы, отчеты – указывается количество страниц) _____

*Рекомендуемая периодичность калибровки 12 месяцев

Инженер по метрологии Антошин Д.А.
Должность, ФИО лица поверившего калибровку
оттиск калибровочного клейма поверки
Инженер по метрологии Пилюгина Н.П.
2 категории поверки
Должность, ФИО лица подписавшего Сертификат калибровки

Сертификат калибровки не может быть воспроизведен полностью или частично без письменного разрешения ФБУ «Ульяновский ЦСМ»

*указывается при наличии

1533832

**ПРИЛОЖЕНИЕ №3. ПЛАН И ПРОФИЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ
НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ АО «КОЛОМЕНСКИЙ ЗАВОД».**

План и профили железнодорожного пути необщего пользования АО «Коломенский завод» представлены на флеш-носителе.