

**THÔNG TƯ**

**Sửa đổi, bổ sung một số nội dung của Định mức vật tư cho một chu kỳ bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia ban hành kèm theo Thông tư số 58/2012/TT-BGTVT ngày 28 tháng 12 năm 2012 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải**

*Căn cứ Luật Đường sắt số 35/2005/QH11 ngày 14 tháng 6 năm 2005;*

*Căn cứ Nghị định số 14/2015/NĐ-CP ngày 13 tháng 02 năm 2015 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường sắt;*

*Căn cứ Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10 tháng 02 năm 2017 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;*

*Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông và Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam;*

*Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số nội dung của Định mức vật tư cho một chu kỳ bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia ban hành kèm theo Thông tư số 58/2012/TT-BGTVT ngày 28 tháng 12 năm 2012 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.*

**Điều 1. Sửa đổi, bổ sung một số nội dung của Định mức vật tư cho một chu kỳ bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia ban hành kèm theo Thông tư số 58/2012/TT-BGTVT ngày 28 tháng 12 năm 2012 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải**

1. Mục 2.3, Chương I, Tập 1 Định mức vật tư cho một chu kỳ bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, hạng mục đường, cầu, cống, hầm và các công trình kiến trúc được sửa đổi, bổ sung như sau:

“2.3. Với những đoạn đường khác với điều kiện tiêu chuẩn, định mức tiêu hao vật tư cho đoạn đường cong có bán kính R được xác định như sau:

- Xác định số ray trong đường cong thực hiện theo Phụ lục B.

- Số lượng tà vẹt và phụ kiện nối giữ lấy theo định mức trong điều kiện tiêu chuẩn nhân với hệ số  $K_1$ , được xác định như sau:

$$K_1 = \frac{n_1}{n_2}$$

Trong đó:  $n_1$  là số tà vẹt trên 01 km đường cong (thanh);  $n_2$  là số tà vẹt trên 01 km đường thẳng (thanh); các vật tư khác theo như định mức trong điều kiện tiêu chuẩn.

- Với những tuyến có đôi tàu, tốc độ, trọng lượng không tiêu chuẩn, định mức tiêu hao vật tư lấy theo định mức trong điều kiện tiêu chuẩn nhân hệ số  $K_2$ , được xác định như sau:

$$K_2 = \frac{30}{100} \times \frac{V_x^2}{60^2} \times \frac{X_i}{10} \times \frac{Q_i}{600} + \frac{70}{100}$$

Trong đó:  $V_x$  là tốc độ trung bình của tuyến đường sắt (km/h);  $X_i$  là số đôi tàu vận dụng bình quân một ngày đêm trên tuyến đường;  $Q_i$  là tổng trọng bình quân của đoàn tàu (tấn).

- Định mức tiêu hao vật tư cho đoạn đường có độ dốc  $i$  (‰) được xác định như sau:

+ Đối với đoạn đường thẳng, lấy định mức trong điều kiện tiêu chuẩn nhân hệ số  $K_3$ ;

+ Đối với đoạn đường cong, lấy định mức trong điều kiện đường cong nhân hệ số  $K_3$ ;

Trong đó, hệ số  $K_3$  được xác định như sau:

Khi  $i < 10‰$   $K_3 = 1,00$ ;

Khi  $10‰ \leq i \leq 12‰$   $K_3 = 1,05$ ;

Khi  $12‰ < i \leq 15‰$   $K_3 = 1,10$ ;

Khi  $i > 15‰$   $K_3 = 1,15$ .

- Những tuyến đường chở hóa chất có thể gây ăn mòn kim loại được nhân thêm hệ số ăn mòn  $K_4 = 1,10$  cho những vật tư có nguồn gốc kim loại (ray, phụ kiện).

- Với tuyến đường lòng, do nước thải vệ sinh rơi xuống đúng vị trí đặt phụ kiện nổi giữ gây hư hỏng nhanh, các chi tiết phụ kiện như đỉnh đường, bu lông, cóc giữ ray, vòng đệm, đệm sắt nhân thêm hệ số điều chỉnh  $K_5 = 1,05$ .

- Định mức tiêu hao vật tư cho đường ga, đường nhánh xác định theo định mức tiêu chuẩn và hệ số điều chỉnh  $K_2$ .

- Định mức tiêu hao vật tư cho các bộ ghi đường sắt lấy theo định mức vật tư của bộ ghi đơn tg tg 1/10 – 43 – 24,414 m (lấy theo Bảng 17) nhân hệ số  $K_g$ , được xác định như sau:

$$K_g = \frac{L_g}{24,414}$$

Trong đó:  $L_g$  là chiều dài bộ ghi đơn tà vẹt gỗ cần xác định định mức (m); 24,414 là chiều dài bộ ghi đơn tg 1/10 – 43 – 24,414 (m).”

2. Mục I, Phụ lục A, Tập 1 Định mức vật tư cho một chu kỳ bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia; hạng mục đường, cầu, cống, hầm và các công trình kiến trúc được sửa đổi như sau:

“I. Số ray (thanh) cần thay cho 01 km đường thẳng xác định như sau:

$$n_r = \frac{N_r}{50}$$

Trong đó:  $N_r$  là số ray trên 01 km đường (ray dài 25 m là 80 thanh; ray dài 12,5 m là 160 thanh); 50 là tuổi thọ (năm) của ray trên đường thẳng.”

## **Điều 2. Điều khoản thi hành**

1. Thông tư này có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.


2. Trong quá trình thực hiện, trường hợp có khó khăn, vướng mắc, các đơn vị phản ánh kịp thời để Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu sửa đổi, bổ sung cho phù hợp.

3. Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, các Vụ trưởng, Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam, Tổng Giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này. /.

### **Nơi nhận:**

- Như Điều 2;
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- Cục Kiểm tra văn bản (Bộ Tư pháp);
- Công báo;
- Cổng Thông tin điện tử Chính phủ;
- Cổng Thông tin điện tử Bộ GTVT;
- Báo Giao thông, Tạp chí GTVT;
- Lưu: VT, KCHT.

**BỘ TRƯỞNG**



Trương Quang Nghĩa

