

Изменение № 1  
к СП 84.13330.2016  
ОКС 93.100

**Изменение № 1 к СП 84.13330.2016 «СНиП III-39—76 Трамвайные пути»**

**Утверждено и введено в действие Приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации (Минстрой России) от 5 июля 2018 г. № 394/пр**

Дата введения — 2019—01—06

## **Введение**

Дополнить третьим абзацем в следующей редакции:

«Изменение № 1 к СП 84.13330.2016 было разработано авторским коллективом АО «Научно-исследовательский центр «Строительство», ООО «Научно-технический центр НИИ Горэлектротранспорта», ФГБОУ ВПО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I»..

## **3 Термины и определения**

Пункт 3.2. Изложить в новой редакции:

«**3.2 верхнее строение трамвайного пути:** Рельсы, контррельсы, стыковые и промежуточные скрепления, противоугоны, путевые и междупутные тяги, температурные компенсаторы (уравнительные приборы), подрельсовые основания — шпалы, брусья, рамы, лежни, балласт, монолитные и сборные железобетонные конструкции, а также спецчасти — стрелочные переводы и глухие пересечения; элементы шумо- и виброзащиты: виброзащитные маты, рельсовые кожухи и прирельсовые прокладки; кроме того, на совмещенном и обособленном полотнах — дорожное покрытие пути, а на мостах, путепроводах, эстакадах и насыпях — охранные рельсы и брусья.».

Пункт 3.19. Изложить в новой редакции:

«**3.19 реконструкция (модернизация) трамвайного пути:** В комплексе с реконструкцией проезжей части улиц, ливневой канализацией и другими обустройствами или самостоятельно:

- повышение мощности рельсового пути;
- изменение плана и профиля трассы;
- перекладка спецчастей;
- приведение котлована до установленных размеров.».

## **4 Общие положения**

Пункт 4.1. Изложить в новой редакции:

«**4.1 Требования настоящего свода правил** следует соблюдать при производстве и приемке работ по строительству (реконструкции) трамвайных путей колеи 1524 (1521) мм.».

Пункт 4.2. В первом предложении исключить слова: «,как правило,».

Пункт 4.7. Заменить слова: «с местными органами самоуправления» на «с органами исполнительной власти».

Пункт 4.8. Дополнить слова: «следует ограждать с требованиями правил дорожного движения» словами: «и в соответствии с проектом организации дорожного движения».

Пункт 4.9. Исключить слова: «в ночное время».

Пункт 4.11. Изложить в новой редакции:

«**4.11 При разборке существующих дорожных покрытий и трамвайных путей** дорожно-строительные материалы, пригодные для повторного применения, следует отсортировывать и размещать штабелями в удобных для последующего использования местах согласно Проекту организации строительства (ПОС); при этом следует учитывать требования безопасности движения городского транспорта.».

Пункт 4.13. Дополнить первым предложением в следующей редакции:

«**4.13 Работы по устройству продольного путевого дренажа** осуществляют до начала работ по земляному полотну трамвайных путей.».

## 5 Земляное полотно и водоотводные устройства

Дополнить раздел пунктом 5.22 в следующей редакции:

«5.22 На участках путей, проходящих в плотной жилой застройке, допускается применение шумо- и виброгасящих матов. Укладку матов проводят на подготовленное земляное полотно до засыпки щебнем либо обустройства сборного или монолитного бетонного основания.».

## 6 Верхнее строение пути; балластировочные работы

Пункт 6.1. Исключить предпоследний абзац.

Таблица 1. Исключить.

Пункт 6.5. Изложить в новой редакции:

«6.5 В качестве подрельсовых оснований следует применять железобетонные и деревянные шпалы, укладываемые на балласт (упругое основание).

Допускается предусматривать под балластным слоем сборные железобетонные конструкции или монолитные бетонные основания (пружинистые основания).

Конструкцию основания принимают на стадии проекта и обосновывают технико-экономическими расчетами.».

Пункт 6.6. Исключить.

Пункт 6.22. Изложить в новой редакции:

«6.22 При использовании шпалной конструкции путей допускается использование шпал: деревянных, трамвайных железобетонных по ГОСТ 21174, железнодорожных железобетонных по ГОСТ 33320, а также иных типов шпал, лежней и других подрельсовых оснований, сертифицированных для использования на трамвайных путях. Выбор типа шпал определяется проектом.

При укладке трамвайного пути на железобетонных шпалах рекомендуется использование необслуживаемых рельсовых скреплений.

В путях, укладываемых на железобетонных шпалах или иных железобетонных конструкциях, следует предусматривать упругие прокладки (нормальной или повышенной эластичности) и упругие элементы прижатия рельса. В безбалластных конструкциях необходимо применение прирельсовых вкладышей для уменьшения шума и вибрации.».

Пункт 6.27. Изложить в новой редакции:

«6.27 Нижний слой балласта следует укладывать непосредственно на уплотненное земляное полотно, подстилающий слой песка, либо шумо- и виброгасящие маты, а верхний слой — на уплотненный нижний слой балласта после укладки на него путевой рельсошпальной решетки.

Движение транспортных средств по земляному полотну при неустойчивом состоянии грунта не допускается.».

Пункт 6.51. Дополнить первым абзацем в следующей редакции:

«6.51 Рабочий рельс должен крепиться к шпале с обеих сторон».

Следующий абзац. Заменить: «6.51 Крепление» на «Крепление».

Пункт 6.55. Изложить в новой редакции:

«6.55 Сварку рельсов следует проводить электроконтактным, термитным или алюминотермитным способом.

Допускается сварка дуговым способом рельсов и специальных частей из высокомарганцовистой стали, а также рельсов из углеродистой стали с рельсами и специальными частями из высокомарганцовистой стали. Допускаются иные способы сварки, обеспечивающие безопасную эксплуатацию трамвайных путей.

При сварке рельсов и специальных частей следует соблюдать требования соответствующих нормативных документов, технических условий и инструкций на сварочные работы, утвержденных в установленном порядке. Все сварныестыки следует проверять дефектоскопом.».

Пункты 6.63, 6.64. Изложить в новой редакции:

«6.63 Для пути на мостах следует применять железобетонные шпалы на щебеночном балласте, безбалластные железобетонные плиты либо конструкции из монолитного железобетона. Толщина щебеночного балласта под шпалами должна быть не менее 0,25 м, а на реконструируемых мостах (при проектировании модернизации трамвайных путей) — не менее 0,2 м при укладке щебня на дренирующую прослойку из нетканого геотекстиля на слое щебня фракции 5—25 мм. Ширина балластных корыт пролетных строений и устоев мостов должна обеспечивать ремонт пути с помощью щебнеочистительных

машин и предусматривать возможность повышения отметок пути при ремонтах до 0,1 м с обеспечением необходимого плеча балластной призмы.

6.64 Конструкция пути на подходах к мосту определяется проектной документацией.».

Пункт 6.76. Изложить в новой редакции:

«6.76 Конструктивные решения опирания железобетонных боковых трамвайных плит должны обеспечивать устойчивое положение плит под автомобильной нагрузкой. Покрытие трамвайных путей крупноразмерными железобетонными плитами следует осуществлять по рельсошпальной решетке на деревянных или железобетонных шпалах.».

## **7 Дорожные покрытия трамвайных путей**

Пункт 7.7. Первый абзац изложить в новой редакции:

«7.7 Железобетонные плиты покрытия должны опираться на подстилающий слой всей своей поверхностью.».

## **8 Технические требования по сооружению контактной сети трамваев**

Пункт 8.1. Изложить в новой редакции:

«8.1 Установку опор контактной сети и прокладку кабельных линий, кабельных выводов, предусмотренных проектом, следует проводить до окончания работ по верхнему строению пути.

При расположении путей в общем уровне по оси проезжей части установка опор контактной сети в междупутье допускается только при обустройстве дорожного ограждения.

Тип опор, количество и глубина фундамента должны определяться в проекте.».

## **10 Мероприятия по обеспечению экологической безопасности при строительстве трамвайных путей**

Пункт 10.5. Заменить слова: «участках пути.» на «участках пути (экраны, шлифовка рельсов, лубрикация).».

## Изменение № 1 к СП 84.13330.2016

---

УДК 69.002.5

ОКС 93.100

Ключевые слова: трамвайные пути, контактные сети, электроснабжение, электротяговые подстанции, депо, ремонтные мастерские, стоянки, строительство, реконструкция, модернизация

---

Технический редактор *В.Н. Прусакова*  
Корректор *Е.Р. Ароян*  
Компьютерная верстка *Ю.В. Половой*

Сдано в набор 09.08.2018. Подписано в печать 21.08.2018. Формат 60 × 84<sup>1</sup>/<sub>8</sub>. Гарнитура Ариал.  
Усл. печ. л. 0,47. Уч.-изд. л. 0,37.

Подготовлено на основе электронной версии, предоставленной разработчиком изменения

---

ИД «Юриспруденция», 115419, Москва, ул. Орджоникидзе, 11.  
[www.jurisizdat.ru](http://www.jurisizdat.ru) [y-book@mail.ru](mailto:y-book@mail.ru)

Создано в единичном исполнении ФГУП «СТАНДАРТИНФОРМ»  
для комплектования Федерального информационного фонда стандартов,  
123001 Москва, Гранатный пер., 4. [www.gostinfo.ru](http://www.gostinfo.ru) [info@gostinfo.ru](mailto:info@gostinfo.ru)