МИНИСТЕРСТВО
СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО
ХОЗЯЙСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

(МИНСТРОЙ РОССИИ)

ПРИКАЗ

от "18" августа 2016 г. № 583/пр

Москва

Об утверждении Изменения № 1 к СП 37.13330.2012 «СНиП 2.05.07-91* Промышленный транспорт»

В соответствии с Правилами разработки, утверждения, опубликования, изменения и отмены сводов правил, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 1 июля 2016 г. № 624, подпунктом 5.2.9 пункта 5 Положения о Министерстве строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 18 ноября 2013 г. № 1038, пунктом 111 Плана разработки и утверждения сводов правил и актуализации ранее утвержденных сводов правил, строительных норм и правил на 2015 г. и плановый период до 2017 г., утвержденного приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 30 июня 2015 г. № 470/пр с изменениями внесенными приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 14 сентября 2015 г. № 659/пр, **п р и к а з ы в а ю:**

1. Утвердить и ввести в действие через 6 месяцев со дня издания настоящего приказа Изменение № 1 к СП 37.13330.2012 «СНиП 2.05.07-91* Промышленный транспорт», утвержденному приказом Министерства регионального развития Российской Федерации от 29 декабря 2011 г. № 635/7, согласно приложению к настоящему приказу.

2. Департаменту градостроительной деятельности и архитектуры в течение 15 дней со дня издания приказа направить утвержденное Изменение № 1 к СП 37.13330.2012 «СНиП 2.05.07-91* Промышленный

транспорт» на регистрацию в национальный орган Российской Федерации по стандартизации.

3. Департаменту градостроительной деятельности и архитектуры обеспечить опубликование на официальном сайте Минстроя России в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» текста утвержденного Изменения № 1 к СП 37.13330.2012 «СНиП 2.05.07-91* Промышленный транспорт» в электронно-цифровой форме в течение 10 дней со дня регистрации свода правил национальным органом Российской Федерации по стандартизации.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя Министра строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации Х.Д. Мавлиярова.

И.о. Министра Х.Д. Мавлияров

9

Изменение № 1
к СП 37.13330.2012
ОКС 93.100

Изменение № 1 СП 37.13330.2012 «СНиП 2.05.07–91* Промышленный транспорт»

Утверждаю и введено в действие Приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации (Минстрой России) от 18 августа 2016 г. **№** 583/пр

Дата введения 2017-02-13

Раздел 5 Железнодорожный транспорт колеи 1520 мм

5.1 Область применения

Пункт 5.1.2. Изложить в новой редакции:

«5.1.2 К подъездным железнодорожным путям необщего пользования относятся железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно к станции или раздельным пунктам, или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта или выполнения работ для собственных нужд.

При отсутствии промышленной станции примыкание осуществляется с погрузочно-разгрузочными путями или со стрелочным переводом первого ответвления технологических железнодорожных путей.».

5.3 План и продольный профиль

Пункт 5.3.5. Изложить в новой редакции:

«5.3.5 Прямые и кривые участки пути, а также смежные круговые кривые разных радиусов следует сопрягать посредством переходных кривых.

Длину переходной кривой при сопряжении прямых и кривых участков пути принимают по таблице 5.7.

Таблица 5.7

Радиус круговой кривой, м	Длина переходной кривой, м, при категории путей		
	I-п	II-п	III-п
2000 – 1500	20; 0; 0	0	0
1400 – 1000	40; 20; 0	20; 0; 0	0
900 – 700	60; 40; 20	20; 0; 0	0
600 – 400	80; 60; 40	20; 20; 0	0
300 – 250	80; 60;40	40; 20; 20	0
200 – 180	80; 60; 40	60; 40; 20	20; 0; 0
150 – 100	–	80; 60; 40	40; 20; 0
80	–	80; 60; 40	60; 40; 20
60	–	–	60; 40; 20

Примечания

1 Первые значения длины переходных кривых – основные; вторые – допускаемые в трудных условиях; третьи – допускаемые в особо трудных условиях.

2 Переходные кривые допускается не предусматривать на подходах к рабочим горизонтам карьеров и на отвалах, на подъездных и соединительных путях, обслуживаемых маневровым порядком, а также в трудных условиях и при поездном движении со скоростями не более 25 км/ч.

Пункт 5.3.6. Примечание изложить в новой редакции:

«Примечание – Разница в кривизне определяется отношением 1/R1R2/(R1–R2).».

Пункт 5.3.20. Изложить в новой редакции:

«5.3.20 В выемках длиной более 400 м должны предусматриваться встречные уклоны крутизной 2 ‰, образующие выпуклый профиль, а в выемках, устраиваемых в вечномерзлых грунтах, независимо от длины крутизна этих уклонов должна быть 4 ‰.».

Пункт 5.3.42. Изложить в новой редакции:

«5.3.42 Переходные кривые на путях грузовых фронтов, в том числе передвижных и временных, не предусматриваются.

Между смежными круговыми кривыми указанных путей, если радиус одной из кривых менее 200 м, следует предусматривать прямые вставки длиной не менее 20 м.

Кривые участки погрузочно-разгрузочных путей следует проектировать без возвышения наружного рельса, за исключением путей перегрузочных пунктов, на которых производится выгрузка вагонов-самосвалов (думпкаров), и путей отвалов в пределах фронта разгрузки, где следует предусматривать возвышение рельса со стороны откоса независимо от плана пути. Значение такого возвышения следует принимать в зависимости от устойчивости кромки откоса отвала равным 100–150 мм.».

5.4 Земляное полотно

Пункт 5.4.4. Изложить в новой редакции:

«5.4.4 При расположении пути на общем земляном полотне с автомобильной дорогой необходимо предусмотреть мероприятия, обеспечивающие безопасность дорожного движения, а также проверку устойчивости и недеформативности земляного полотна от действия дополнительной подвижной нагрузки. Ширину земляного полотна определяют с учетом параметров поперечного профиля железнодорожного пути и автомобильной дороги и расстояния между ними, принимаемого по 5.3.11.».

5.5 Верхнее строение пути

Пункт 5.5.14. Изложить в новой редакции:

«5.5.14 Железобетонные шпалы следует укладывать на прямых и кривых участках пути радиусом 350 м и более при обращении подвижного состава с осевыми нагрузками не более 265 кН без ограничения объема перевозок.

При применении специальных конструкций шпал и промежуточного скрепления укладывают железобетонные шпалы на кривых участках пути радиусом менее 350 м, но не менее 200 м.

При этом старогодные железобетонные шпалы I группы годности допускается применять на всех подъездных и технологических путях, а шпалы II группы — на всех путях, кроме подъездных и соединительных категории I-п и специальных путей для перевозки горячих грузов.

Участки путей, предназначенные для выполнения погрузочно-разгрузочных операций с легковоспламеняющимися и горючими грузами в железнодорожных цистернах, участки путей, расположенные на расстоянии менее 25 м от стационарных сосудов для хранения этих грузов или от сливо-наливных устройств для них, следует предусматривать с железобетонными шпалами на гравийном или щебеночном балласте.

На путях грузовых фронтов, где осуществляют погрузку и выгрузку агрессивных грузов и загрязняющих окружающую среду грузов, следует предусматривать деревянные шпалы, обработанные битумом или другими материалами, устойчивыми в соответствующей агрессивной среде, а также устройство специальных твердых водонепроницаемых покрытий и лотков для отвода и сбора агрессивных жидкостей и загрязненных поверхностных стоков.

Укладка в одном звене железобетонных шпал различных конструкций и групп годности или чередующихся шпал разного рода запрещается. Допускается замена двух–шести железобетонных шпал в зонах болтовых стыков деревянными шпалами.

На подходах к переездам, стрелочным переводам и мостам, где применены деревянные шпалы и брусья, укладку пути следует предусматривать с деревянными шпалами взамен железобетонных.

Не допускается укладка разного типа шпал на подходах (непосредственно стыкующемся звене длиной 25 м и 6–6,5 м предыдущего звена) к переездам, стрелочным переводам и мостовым сооружениям.

В трудных условиях смежной укладки стрелочных переводов на брусьях разного типа допускается укладывать шпалы, соответствующие типу брусьев, на половине вставки между стрелочными переводами, длина которой должна быть не менее 12,5 м.

На путях категории III-п допускается укладка участков пути звеньями с железобетонными и деревянными шпалами.

Переход от одного типа шпал к другому в этом случае следует осуществлять таким образом, чтобы зона стыковки (6–6,5 м от стыков) имела равнопрочное основание и одинаковые шпалы.

Укладка металлических шпал допускается на погрузочно-разгрузочных путях при обосновании их применения расчетом пути на прочность.».

Пункт 5.5.16. Изложить в новой редакции:

«5.5.16 При укладке железобетонных шпал на участках пути с электрической тягой, а также оборудуемых рельсовыми цепями необходимо обеспечить электрическую изоляцию рельсов от шпал.

Вид балласта и толщину под стрелочными переводами принимают такими же, как и для укладки пути. Переводные железобетонные брусья и шпалы необходимо укладывать на щебеночном балласте и обеспечивать равнопрочную конструкцию на примыкающих звеньях пути.».

Пункт 5.5.23. Дополнить предложением в следующей редакции:

«Для стрелочных переводов используют переводные железобетонные брусья.».

Пункт 5.5.27. Первый абзац. Изложить в новой редакции:

«5.5.27 Установку противоугонов предусматривают (кроме случаев применения противоугонных промежуточных скреплений) на подъездных и соединительных путях, на путях раздельных пунктов, по которым осуществляют безостановочный пропуск поездов (подач), а также на приемо-отправочных путях, путях в пределах головы сортировочных парков, на сортировочных и вытяжных путях в пределах зоны торможения, на передвижных путях, расположенных на уклонах более 1,5 ‰.».

7 Автомобильный транспорт

7.5 Поперечный профиль

Пункт 7.5.2. Таблицу 7.9 изложить в новой редакции:

«Таблица 7.9

Категория автомобильных дорог	Число полос движения	Ширина проезжей части внутриплощадочных дорог при габарите автомобиля, м			Ширина проезжей части на межплощадочных дорогах при габарите автомобиля, м			Ширина обочин внутриплощадочных дорог при габарите автомобиля до, м			Ширина обочин межплощадочных дорог при габарите автомобиля, м		
		до 2,5	от 3,0 до 5,0	от 3,0 до 10	до 2,5	от 3,0 до 5,0	от 3,0 до 10	до 2,5	от 3,0 до 5,0	от 3,0 до 10	до 2,5	от 3,0 до 5,0	от 3,0 до 10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
I-в	2	7,5	9,0 – 15,0	–	7,5	11,0 – 18,0	–	1,5	1,5	–	2,0	2,0	–
II-в	2	7,0	8,0 – 14,0	–	7,5	10,0 – 17,0	–	1,5	1,5	–	1,5	1,5	–
III-в	2	6,0	7,5 – 12.5	–	6,5	9,5 – 15,5	–	1,5	1,5	–	1,5	1,5	–
IV-в	1	4,5	4,5 – 7,5	–	4,5	4,5 – 7,5	–	1,0	1,0	–	1,0	1,0	–
I-л	2	7,5	9,0 – 15,0	–	7,5	11,0 – 18,0	–	1,5	1,5	–	2,0	2,0	–
II-л	2	7,0	8,0 – 13,0	–	7,5	10,0 – 15,0	–	1,5	1,5	–	2,0	2,0	–
III-л	1	4,5	4,5 – 7,5	–	4,5	4,5 – 7,5	–	1,0	1,0	–	1,0	1,0	–
IV-л	1	4,5	4,5 – 7,5	–	4,5	4,5 – 7,5	–	1,0	1,0	–	1,0	1,0	–
I-к	2	–	–	10,0 – 33,0	8,0	–	12,0 – 40,0	–	–	1,5 – 3,0	–	–	2,0 – 4,0
II-к	2	8,0	–	9,5 – 32,0	9,5	–	11,5 – 38,0	1,5	–	1,5 – 3,0	2,0	–	2,0 – 4,0
III-к	2	7,5	–	9,0 – 30,0	9,0	–	11,0 – 36,0	1,5	–	1,5 – 2,5	2,0	–	2,0 – 3,0
IV-к	1	4,5	–	4,5 – 15,0	4,5	–	9,0 – 29,0	1,0	–	1,5 – 2,5	1,5	–	1,5 – 2,5

Примечания

1. Ширина проезжей части приведена в габаритах расчетного автомобиля.

2. Для промежуточных значений габаритов автомобилей по ширине минимальные значения параметров поперечного профиля определяются интерполяцией с округлением в большую сторону до 0,5 м.

3.Ширину проезжей части однополосных дорог категорий Iк,IIк,IIIк,Iв,IIв,IIIв, Iл,IIл,IIIл (внутриплощадочные и межплощадочные) надлежит принимать в размере 2 габаритов расчетного автомобиля при условии кольцевого движения и отсутствия встречного движения и обгонов.

В стесненных условиях для дорог категорий IIк,IIIк, IIв,IIIв, IIл,IIIл ширину проезжей части однополосных дорог допускается принимать в размере 1.5 габарита расчетного автомобиля при условии обеспечения безопасности дорожного движения (установка дорожных знаков ,ограждения ,освещения и т.п.). Ширина обочин принимается в размере не менее 1.5 м.

4 При расположении карьера в I дорожно-климатической зоне и для нагорных карьеров ширина проезжей части внутриплощадочных дорог категорий I-к, II-к, III-к должна быть не менее 3,5; 3,4 и 3,2 габарита расчетного автомобиля по ширине соответственно.

5. Под габаритом в соответствии с ГОСТ 22748-77 подразумевается расстояние между крайними боковыми точками автотранспортного средства с учетом всех жестко закрепленных деталей ,не относящихся к дополнительному оборудованию (зеркала заднего вида, габаритные указатели и др.)

УДК [69+658.286](083.74) ОКС 93.100

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, гидравлический транспорт, канатный подвесной транспорт, конвейерный транспорт, контейнерные площадки, охрана окружающей среды

Руководитель организации-разработчика

ЗАО «ПРОМТРАНСНИИПРОЕКТ»

Директор В.А. Сидяков

Зам. директора,

Руководитель темы Л.А. Андреева