



**МИНИСТЕРСТВО
СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО
ХОЗЯЙСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

(МИНСТРОЙ РОССИИ)

ПРИКАЗ

от "24" декабря 2019 г.

№ 864/пр

Москва

**Об утверждении Изменения № 1 к СП 119.13330.2017
«СНиП 32-01-95 Железные дороги колеи 1520 мм»**

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 43 Плана разработки и утверждения сводов правил и актуализации ранее утвержденных строительных норм и правил, сводов правил на 2019 г., утвержденного приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 25 декабря 2018 г. № 857/пр (в редакции приказов Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 18 февраля 2019 г. № 109/пр, от 1 апреля 2019 г. № 201/пр, от 6 июня 2019 г. № 330/пр, от 12 сентября 2019 г. № 539/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 прилагаемое Изменение № 1 к СП 119.13330.2017 «СНиП 32-01-95 Железные дороги колеи 1520 мм», утвержденному приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 12 декабря 2017 г. № 1648/пр.

2. Департаменту градостроительной деятельности и архитектуры Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации:

а) в течение 15 дней со дня издания приказа направить утвержденное Изменение № 1 к СП 119.13330.2017 «СНиП 32-01-95 Железные дороги колеи

1520 мм» на регистрацию в федеральный орган исполнительной власти в сфере стандартизации;

б) обеспечить опубликование на официальном сайте Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» текста утвержденного Изменения № 1 к СП 119.13330.2017 «СНиП 32-01-95 Железные дороги колеи 1520 мм» в электронно-цифровой форме в течение 10 дней со дня регистрации свода правил федеральным органом исполнительной власти в сфере стандартизации.

Министр



В.В. Якушев

УТВЕРЖДЕНО
приказом Министерства строительства и
жилищно-коммунального хозяйства
Российской Федерации
от « 24 » декабря 2019 г. № 864/пр

ИЗМЕНЕНИЕ № 1 К СП 119.13330.2017

«СНИП 32-01-95 ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ КОЛЕИ 1520 ММ»

Москва 2019

**Изменение № 1 к СП 119.13330.2017 «СНиП 32-01-95 Железные дороги
колеи 1520 мм»**

**Утверждено и введено в действие приказом Министерства
строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской
Федерации от 24 декабря 2019 г. № 864/пр**

Дата введения – 2020–06–25

Введение

Дополнить третьим абзацем в следующей редакции:

«Изменение № 1 к СП 119.13330.2017 выполнено авторским коллективом АО «ВНИИЖТ» (д-р техн. наук *В.О. Певзнер*, д-р техн. наук *П.И. Дыдышко*, канд. техн. наук *В.М. Прохоров*, канд. техн. наук *В.М. Богданов*, *В.Н. Сендеркин*, *Л.И. Копчугова*, *М.М. Гиншпарг*).».

1 Область применения

Пункт 1.1. Заменить слова: «погонную нагрузку восьмиосного вагона не более 103 кН (10,5 тс)» на «погонную статическую нагрузку не более 103 кН/м (10,5 тс/м), погонную динамическую нагрузку на базе тележки не более 17,1 т/м (168 кН/м)».

Пункт 1.2. Заменить слова: «внешних железнодорожных подъездных путей необщего пользования» на «железнодорожных путей необщего

пользования, по которым предусматривается движение организованных поездов».

2 Нормативные ссылки

СП 20.13330.2016. Дополнить ссылку словами: «(с изменениями № 1, № 2)».

СП 36.13330.2012. Заменить слова: «(с изменением № 1)» на «(с изменениями № 1, № 2)».

Дополнить перечень ссылочных документов нормативными документами в следующей редакции:

«СП 32.13330.2018 «СНиП 2.04.03-85 Канализация. Наружные сети и сооружения»;

«СП 38.13330.2018 «СНиП 2.06.04-82* Нагрузки и воздействия на гидротехнические сооружения (волновые, ледовые и от судов)»;

«СП 47.13330.2016 «СНиП 11-02-96 Инженерные изыскания для строительства. Основные положения»;

«ГОСТ Р 55056–2012 Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения»;

«ГОСТ Р 57181–2016 Сварка рельсов термитная. Технологический процесс».

3 Термины и определения

Изложить в новой редакции:

«3 Термины и определения

В настоящем своде правил применены термины по ГОСТ Р 55056, а также следующие термины с соответствующими определениями:

3.1 железнодорожные пути необщего пользования: Железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд.

3.2 категория железнодорожной линии: Показатель функционирования железнодорожной линии, определяемый ее техническими и эксплуатационными параметрами и предназначенный для установления требований к ее устройству при строительстве и содержанию при эксплуатации.

3.3 максимальная расчетная скорость движения поездов: Предельная по условиям безопасности движения скорость, принятая для данной категории железнодорожной линии.

3.4 нагрузка на ось: Вертикальная статическая нагрузка железнодорожного подвижного состава на рельсы, отнесенная к одной колесной паре, с учетом фактического расположения центра тяжести наддрессорного строения.

3.5 особо трудные условия: Условия, которые исключают или технико-экономически не оправдывают применение основных или допускаемых для трудных условий норм.

3.6 показатель функционирования железнодорожного пути: Характеристика пути как линейного объекта капитального строительства, определяющая условия его строительства и эксплуатации.

Примечание – К показателям функционирования железнодорожного пути относятся категория железнодорожной линии и проектная максимальная нагрузка на ось.

3.7 трудные условия: Сложные топографические, инженерно-геологические, планировочные и другие местные условия, когда применение основных норм проектирования вызывает значительное увеличение объема строительно-монтажных работ, а на существующих линиях необходимость переустройства земляного полотна, станционных железнодорожных путей и искусственных сооружений, сноса капитальных строений.

3.8 эксплуатационные параметры железнодорожного пути: Характеристики потребительских свойств, предназначенные для установления требований к содержанию железнодорожного пути при эксплуатации и ремонте.

Примечание – К эксплуатационным параметрам железнодорожного пути относят класс, группу, подгруппу, тип железнодорожного пути, тип рельсов, проектную (расчетную) максимальную грузонапряженность, проектную (расчетную) максимальную скорость.

3.9 уравнительные рельсы: Рельсы, укладываемые в уравнительный пролет.

3.10 **уравнительный пролет:** Участок между концами стыкуемых рельсовых плетей, включающий несколько пар уравнительных рельсов и предназначенный для компенсации за счет стыковых зазоров изменения длины концевых участков плетей при изменении температуры.».

4 Общие положения

Пункт 4.1. Первый абзац. Исключить слова: «и сооружаемых одновременно со строительством железной дороги».

Дополнить четвертым абзацем в следующей редакции:

«Инженерные изыскания для подготовки проектной документации, строительства, реконструкции и капитального ремонта железнодорожных линий необходимо выполнять в соответствии с СП 47.13330. Для капитального ремонта перечень видов инженерных изысканий устанавливается заказчиком.».

Пункт 4.2. Таблица 4.1. Графа «Суммарный расчетный объем перевозок грузов (нетто) на 10-й год эксплуатации, млн т». Строка III. Заменить показатель: «8» на «10».

Строка IV. Заменить показатель: «8» на «10».

Примечание 1. Исключить.

Пункт 4.3. Дополнить абзацами в следующей редакции:

«Значение максимального уклона на затяжных подъемах в кривых участках пути следует уменьшать на величину, эквивалентную дополнительному сопротивлению от кривой.

В НАБОР

Продолжение Изменения № 1 к СП 119.13330.2017

При реконструкции железнодорожной линии, реконструкции и капитальном ремонте железнодорожного пути допускается на перегонах и станциях оставлять существующие значения максимальных уклонов без изменений.

Смежные элементы продольного профиля следует сопрягать в вертикальной плоскости кривыми радиусом не менее R_B , км:

20 – на скоростных линиях;

15 – на линиях категорий I и II;

10 – на особогрузонапряженных линиях и линиях категории III;

5 – на железных дорогах категории IV.

При проектировании дополнительных главных путей и усиления (реконструкции) существующих железных дорог в трудных условиях, а также железнодорожных подъездных путей допускается уменьшать радиусы вертикальных кривых, км, до:

15 – на скоростных линиях;

10 – на линиях категорий I и II;

5 – на особогрузонапряженных линиях и линиях категории III;

3 – на линиях категории IV.

При алгебраической разности уклонов смежных элементов менее 2,0 ‰ при $R_B = 20$ км; 2,3 ‰ при $R_B = 15$ км; 2,8 ‰ при $R_B = 10$ км; 4,0 ‰ при $R_B = 5$ км и 5,2 ‰ при $R_B = 3$ км вертикальные кривые допускается не предусматривать.

Вертикальные кривые следует размещать вне переходных кривых, а также вне пролетных строений мостов и путепроводов с безбалластной проезжей частью.

При этом наименьшее расстояние T , м, от переломов продольного профиля до начала или конца переходных кривых и концов пролетных строений следует определять по формуле:

$$T = R_B \cdot \Delta i / 2000, \quad (4.1)$$

где Δi – алгебраическая разность уклонов на переломе профиля, ‰.

На железнодорожных линиях категории IV в трудных условиях и на внутристанционных соединительных путях допускается располагать переломы продольного профиля вне зависимости от размещения переходных кривых.».

Пункт 4.4. Первый и второй абзацы. Изложить в новой редакции:

«4.4 Кривые участки главного пути в плане на вновь строящихся, реконструируемых и капитально ремонтируемых линиях следует проектировать постоянными или (при реконструкции и капитальном ремонте) максимально приближенными к постоянному значению радиуса. Значения радиусов кривых в плане определяются по расчету и в обычных условиях принимают возможно большего радиуса, м, но не менее:

800 – на скоростных линиях;

350 – на пассажирских линиях;

300 – на особогрузонапряженных линиях и линиях категорий I–III;

250 – на линиях категорий IV и V.

В трудных и особо трудных условиях при соответствующем технико-экономическом обосновании допускается применять значения радиусов кривых в плане не менее 200 м.».

Пункт 4.6. Второй абзац. Исключить слова: «с соответствующим снижением скорости движения поездов».

Пункт 4.11. Первый абзац. Заменить слова: «железнодорожного пути» на «новой железнодорожной линии».

Второй абзац. Заменить слова: «железной дороги» на «железнодорожной линии».

Дополнить раздел 4 пунктом 4.18 в следующей редакции:

«4.18 Перед приемкой железнодорожной линии в эксплуатацию и в период эксплуатации для проверки технических параметров железнодорожного пути следует использовать контрольно-измерительную технику, в том числе мобильные средства диагностики.».

5 Земляное полотно

Пункт 5.5. Первый абзац. Заменить слово: «горизонтальной» на слова: «без поперечного уклона».

Дополнить шестым абзацем в следующей редакции:

«Расчет пропускной способности водоотводных канав, лотков и очистных сооружений необходимо выполнять по СП 32.13330 с учетом стока с железнодорожной инфраструктуры и возможного стока с полевой стороны.».

Пункт 5.19. Дополнить абзацем после четвертого абзаца в следующей редакции:

«Высоту ветрового нагона и высоту наката волн следует определять по СП 38.13330 для указанных выше обеспеченностей наивысших расчетных уровней воды.».

Пункт 5.21. Изложить в новой редакции:

«5.21 Возвышение бровки земляного полотна над уровнем воды (с учетом подпора и аккумуляции) при паводках и половодьях на подходах к малым мостам и трубам должно быть не менее 0,5 м, а для труб при напорном или полунпорном режиме работы – не менее 1,0 м.».

Пункт 5.29. Первый абзац. Изложить в новой редакции:

«5.29 Продольный уклон нагорных и водоотводных канав должен быть не менее 3 ‰, на болотах и речных поймах – не менее 2 ‰, а в трудных и особо трудных условиях – не менее 1 ‰. Наибольший уклон дна канавы следует определять в зависимости от расходов воды, степени размываемости грунтов и типа укрепления. Размеры поперечного сечения нагорных канав и кюветов, а также водоотводных канав в пределах нулевых мест и водосбросов следует определять по расходу воды с вероятностью превышения 1:100 (1 %) – на линиях скоростных, особогрузонапряженных, категорий I и II; 1:33 (3 %) – на

линиях категории III; 1:20 (5 %) – на линиях категории IV, а продольных канав у насыпей и поперечных водоотводных канав – соответственно 1:25 (4 %), 1:15 (7 %) и 1:10 (10 %).».

Пункт 5.32. Заменить слово: «вечномерзлых» на «многолетнемерзлых».

Пункт 5.35. Дополнить восьмым абзацем в следующей редакции:

«Осадки насыпей на многолетней мерзлоте могут устраняться, в том числе путем замораживания оттаивающих грунтов длинномерными термосифонами.».

6 Верхнее строение пути

Пункт 6.1. Второе предложение. Заменить слова: «эксплуатации и» на «эксплуатации и/или».

Таблица 6.1. Графа «Особогрузонапряженные». Строка «- на прямых и кривых радиусом 1200 м и более». Заменить показатель: «1840» на «2000».

Дополнить таблицу 6.1 примечаниями 3, 4, 5 и 6 в следующей редакции:

«3 Допускается при капитальном ремонте на железнодорожной линии категорий III и IV укладывать старогодные рельсы Р65.

4 (с) – старогодные.

5 Допускается применять композитные, металлические и другие виды шпал и брусьев при условии обеспечения безопасной эксплуатации железнодорожного пути в соответствии с нормативными документами.

6 При капитальном ремонте верхнего строения пути допускается применение щебеночного балласта категории, аналогичной использованной ранее.».

Второй абзац. Исключить.

Третий абзац. Первое перечисление. Изложить в новой редакции:

« - для верхнего строения – на пропуск 1400 млн т брутто (с учетом промежуточных ремонтов);».

Пункт 6.2. Второй абзац. Изложить в новой редакции:

«Короткие плети допускается укладывать:

- в местах интенсивного бокового износа рельсов в кривых;
- на станциях между стрелочными переводами;
- на мостовых сооружениях (ограничение длины рельсовых плетей температурными пролетами в зависимости от конструкции и длин пролетных строений, схем размещения опорных частей, годовых перепадов температуры рельсов, типа верхнего строения пути (безбалластное или на балласте)).».

Дополнить пункт 6.2 пятым абзацем в следующей редакции:

«Сварка новых рельсовых плетей между собой, восстановление старогодных рельсовых плетей и сварка их между собой, сварка с уравнительными стыками, а также сварка рельсовых стыков стрелочных переводов может производиться как электроконтактным, так и термитным (алюминотермитным) способом. Термитная (алюминотермитная) сварка должна соответствовать ГОСТ Р 57181.».

Пункт 6.11. Третий абзац. Заменить слово: «полиуретановой» на «полимерной».

Пункт 6.17. Второй абзац. Дополнить предложением в следующей редакции:

«До проведения реконструкции допускается эксплуатация без вставок между стрелочными переводами.».

Пункт 6.20. Дополнить слово: «рельсов» словами: «на больших мостах и в тоннелях.».

7 Защита пути и сооружений от опасных природных воздействий

Пункт 7.19. Третий абзац. Изложить в новой редакции:

«Для указания границ полосы отвода и охранных зон железных дорог и обозначения на поверхности земли сооружений, скрытых под землей, должны быть установлены соответствующие знаки.».

9 Примыкания и пересечения

Пункт 9.3. Дополнить шестым абзацем в следующей редакции:

«На железнодорожных переездах на протяжении не менее 10 м от крайнего рельса автомобильная дорога в продольном профиле должна иметь горизонтальную площадку или вертикальную кривую большого радиуса или уклон, обусловленный превышением одного рельса над другим, когда пересечение находится в кривом участке железнодорожного пути, с твердым покрытием.».

Пункт 9.12. Дополнить третьим абзацем в следующей редакции:

«При проектировании переходов трубопроводов водопроводных и канализационных сетей через железнодорожные пути следует предусматривать мероприятия по предотвращению подмыва или подтопления железнодорожного пути при повреждении трубопроводов. При этом на трубопроводе с обеих сторон подземного перехода под железнодорожными путями следует предусматривать колодцы с установкой в них запорной арматуры.».

10 Охрана окружающей среды

Пункт 10.5. Заменить слова: «зонах вечной мерзлоты» на «районах многолетней мерзлоты».

Библиография

Позиция [4]. Исключить.