

СПРАВКА

Согласно примечанию 2 к п. 1 СТН Ц-01-95 «Железные дороги колеи 1520 мм»: «Внутренние подъездные железнодорожные пути надлежит проектировать по СНиП 2.05.07-91 «Промышленный транспорт»».

СНиП 2.05.07-91 «Промышленный транспорт»

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.12. В зависимости от местных топографических, инженерно-геологических, гидрогеологических, планировочных условий нормы проектирования объектов промышленного транспорта надлежит применять **основные и допускаемые в трудных** или **особо трудных условиях**.

Степень трудности условий проектирования следует принимать по табл. 1.

Таблица 1

Местные условия	Характеристика местных условий по степени трудности	
	трудные	особо трудные
Топографические	Пересеченный или горный рельеф с разницей отметок долин и водоразделов свыше 50 м на расстоянии не более 500 м; наличие глубоких балок с изрезанными недостаточно устойчивыми откосами	Участки перевалов через горные хребты; участки горных ущелий со сложными, сильно изрезанными или неустойчивыми склонами
Инженерно-геологические и гидрогеологические	Инженерно-геологические и гидрогеологические условия при применении основных норм проектирования вызывают увеличение объемов работ или стоимости строительства:	
	св. 20 до 60%	св. 60 %
Планировочные	Применение основных норм проектирования вызывает уменьшение оптимальной плотности застройки территории предприятия:	
	до 10%	св. 10 %
Условия существующей застройки	Применение основных норм проектирования вызывает снос или переустройство существующих капитальных зданий и сооружений, стоимость которых составляет от стоимости строительства соответствующего участка дороги (пути):	
	св. 20 до 60 %	св. 60 %

3. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ШИРИНОЙ КОЛЕИ 1520 ММ

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

3.1*. Нормы и правила настоящего раздела должны соблюдаться при проектировании и строительстве **внешних (подъездных)** и **внутренних** железнодорожных путей колеи 1520 мм, комплексов зданий, сооружений и устройств промышленного железнодорожного транспорта.

К внешним (подъездным) путям относятся железнодорожные пути с комплексом зданий, сооружений и устройств при них, предназначенные для обслуживания внешних перевозок грузов предприятий и организаций и соединяющие станцию (пункт) примыкания железнодорожных магистральных линий общей сети с промышленной станцией и другими отдельными пунктами, а при их отсутствии - с погрузочно-разгрузочными путями или со стрелочным переводом первого ответвления внутренних железнодорожных путей.

К внутренним путям относятся:

пути промышленных железнодорожных отдельных пунктов (станций, включая входные сортировочные станции промышленных районов, узлов и отдельных предприятий, разъезды, посты и обгонные пункты) со зданиями и сооружениями при них;

соединительные пути, связывающие пути отдельных пунктов или отдельных производств предприятий, расположенных на обособленных площадках, с веером путей грузовых фронтов, контейнерных площадок и с другими погрузочно-разгрузочными путями грузовых фронтов, с путями локомотивно-вагонного хозяйства, промывочно-пропарочных станций, вагонных весов и других транспортных сооружений и объектов;

погрузочно-разгрузочные пути, включая пути грузовых дворов, контейнерных площадок, складских баз и т.п. объектов предприятий и организаций;

пути и комплексы зданий и сооружений ремонтных хозяйств, локомотивно-вагонных депо, пунктов экипировки локомотивов и подготовки вагонов к погрузке, тяговых подстанций и прочих транспортных объектов предприятий и организаций.

3.3*. Расчетные скорости движения подвижного состава для проектирования элементов плана и продольного профиля подъездных и соединительных путей следует принимать по табл. 2*.

Таблица 2*

Категория подъездных и соединительных путей	Расчетные скорость движения, км/ч		
	основные	допускаемые в условиях	
		трудных	особо трудных
I	80	60	40
II	40	30	25
III	25	15	10
<i>Примечание. Расчетные скорости движения на погрузочно-выгрузочных путях принимают до 5 км/ч, при въезде в здания - не более 3 км/ч.</i>			

3.5. На кривых участках пути радиусом менее 350 м (при деревянных шпалах) ширину колеи следует предусматривать согласно табл. 3.

Таблица 3

Радиус кривой в плане, м	Ширина колеи, мм
349 - 150	1535
149 - 100	1545
99 и менее	1550

3.13*. Кривые участки подъездных и соединительных путей следует проектировать возможно большими радиусами, но не более 2000 м на путях I категории и 1000 м на путях II и III категорий. Наименьшую допускаемую величину радиусов кривых в плане вне зависимости от типов обращающегося подвижного состава следует принимать по табл. 4*.

Таблица 4*

Категория подъездных и соединительных путей	Радиусы кривых в плане, м		
	основные	допускаемые в условиях	
		трудных	особо трудных
I	500	250	180
II	300	250	160
III	250	180	160

*Примечания: 1. При объеме перевозок более 5 млн т брутто/год (кроме путей горнодобывающих предприятий) наименьшие допускаемые радиусы кривых для путей II и III категорий следует принимать по нормам для путей I и II категорий соответственно.
2. На передвижных путях карьеров и отвалов, а также на подходах к рабочим уступам радиус кривых допускается уменьшать до 150 м.*

3.14. Радиусы кривых на соединительных путях, располагаемых на территории предприятий, при надлежащем обосновании допускается уменьшать в зависимости от типа подвижного состава и назначения путей до величин, указанных в табл. 5.

Таблица 5

Тип подвижного состава и назначение путей	Наименьшие радиусы кривых на соединительных путях, м
Тепловозы магистральные с осевой формулой $3_0 - 3_0$	120
Тепловозы маневровые с осевой формулой $3_0 - 3_0$ и $(2_0 + 2_0) - (2_0 + 2_0)$; тяговые агрегаты	80
Тепловозы промышленные с осевой формулой $0 - 3 - 0$; $0 - 2 - 0$; $2 - 2$	60
Электровазны магистральные с осевой формулой $3_0 - 3_0$; $2_0 - 2_0$	150 80
Электровазны промышленные; вагоны четырехосные	80
Вагоны шести- и восьмиосные	120
Сцепы с длинномерными грузами и транспортеры	150
То же, при сопряжении обратных кривых без прямых вставок	160
Пути для перевозки жидкого чугуна, шлака и горячих слитков	120/80
Пути передвижения чугуновозных ковшей миксерного типа	120

Пути передвижения мурьдовых тележек и шлаковозные пути конвертерных цехов	100/80
Соединительные пути, где производится сцепка или расцепка вагонов	140
<p><i>Примечания:</i></p> <ol style="list-style-type: none"><i>1. Перед чертой приведены наименьшие радиусы кривых на новых соединительных путях, после черты - на реконструируемых.</i><i>2. На застроенных территориях в особо трудных условиях реконструкции слитковозных путей и путей для движения мурьдовых тележек наименьший радиус кривых допускается принимать 60 м.</i>	