

Об изменении СНиП II-39-76

Постановлением Госстроя СССР от 17 мая 1983 г. № 99 утверждены и с 1 июля 1983 г. введены в действие разработанные ЦНИИСом Минтрансстроя и ЦНИИ МПС изменения главы СНиП II-39-76 «Железные дороги колеи 1520 мм», утвержденной постановлением Госстроя СССР от 14 июля 1976 г. № 107. Текст изменений публикуется ниже.

1. П. 1.11 после абзаца шестого дополнить абзацем следующего содержания:

«в зоне вечной мерзлоты на участках распространения подземных льдов и просадочных (при оттаивании) грунтов предусматривать мероприятия по предотвращению возможности скопления поверхностных вод у проектируемого сооружения».

2. П. 2.25. Абзац второй изложить в новой редакции:

«При размещении отдельных пунктов на линиях всех категорий необходимо учитывать удобства эксплуатации линии и обслуживания населенных пунктов, топографические, геологические (вечномерзлые грунты, марьи, глубокие болота, обвалы, лавины, сели, оползни) и другие местные условия».

3. П. 3.22 изложить в следующей редакции:

«3.22. Насыпи, возводимые на болотах и марьях, следует проектировать с учетом категории железной дороги, вида используемого грунта, высоты насыпи, типа болот, торфяников и марей, уклона минерального дна, степени просадочности мерзлого торфа при оттаивании, рельефа местности, с обоснованием принимаемых решений технико-экономическими расчетами».

В пределах марей и торфяников, распространенных в районах вечной мерзлоты, не допускается удаление торфа и растительно-мохового покрова в основании насыпей, а при необходимости их удаления следует предусматривать соответствующие противодеформационные мероприятия».

4. П. 3.23 дополнить текстом следующего содержания:

«а также мероприятия, исключающие повышение уровня воды и увеличение площади заболачивания в верховой части болота».

5. П. 6.2 после первого абзаца дополнить текстом следующего содержания:

«При выборе мест переходов через водотоки следует, по возможности, избегать наледных и потенциально наледноопасных участков, мест залегания подземных льдов, излучин, где вероятны спрямления русел в период прохождения паводков поверх ледового покрова, подмываемых и подверженных эрозии берегов, оседающих и оползневых склонов».

6. П. 7.5. Абзац четвертый изложить в новой редакции:

«Фундаменты порталных стен следует закладывать на глубине, определяемой по расчету с учетом несущей способности, глубины промерзания грунта, а также мерзлотно-грунтовых условий основания в данной местности».

7. П. 11.20 дополнить текстом следующего содержания:

«Для крупных железнодорожных узлов, где расположены управления железных дорог, следует предусматривать главные материальные склады, для пунктов расположения отделений железных дорог — материальные склады отделений, а для станций, где располагаются 2—3 линейных предприятия, — филиалы материальных складов отделений».

Материальные склады следует располагать вблизи грузового двора или другого предприятия железной дороги, предусматривать необходимое путевое развитие, погрузочно-разгрузочные сооружения и устройства: крытые и открытые склады и платформы, площадки для тяжеловесных и длинномерных грузов, склады горючих и смазочных материалов, хранилища для грузов в баллонах и др. Для размещения обслуживающего персонала складов следует предусматривать соответствующие служебно-бытовые помещения».

Территория материального склада должна ограждаться, оборудоваться противопожарными средствами, связью, освещением, иметь водоотвод; автомобильные проезды и погрузочно-разгрузочные площадки должны иметь твердое покрытие».

8. П. 14.13 дополнить абзацем следующего содержания:

«В районах распространения вечномерзлых грунтов для размещения котельных следует выбирать площадки с непросадочными (при оттаивании) грунтами. Котельные следует располагать, как правило, ниже по рельефу от жилой и производственной застройки. При этом располагать котельные в бессточных котловинах и лощинах не допускается».

9. П. 15.28. Последний абзац изложить в новой редакции:

«В районах распространения вечномерзлых грунтов следует предусматривать мероприятия по защите фундаментов опор контактной сети от воздействия морозного пучения грунтов, просадок оснований при оттаивании и обеспечению устойчивости опор. В этих районах следует, как правило, применять опоры с нижними вентиляционными отверстиями».

10. П. 16.8. Абзац первый изложить в новой редакции:

«16.8. Электроснабжение промежуточных станций, разъездов, обгонных пунктов, пассажирских остановочных пунктов и линейных потребителей (здания на перронах, переезды и др.) на участках железных дорог с электрической тягой следует, как правило, предусматривать от линий продольного электроснабжения, подвешиваемых на опорах контактной сети. На неэлектрифицированных железнодорожных линиях, располагаемых в районах распространения вечномерзлых грунтов, опоры высоковольтных линий продольного электроснабжения следует устанавливать в пределах габаритов опор контактной сети с обеспечением мероприятий по их защите от морозного пучения и с учетом возможности в дальнейшем подвески на них контактной сети. Продольные линии следует проектировать, как правило:».