

**МИНИСТЕРСТВО УГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР**

**Нормы технологического проектирования  
предприятия угольной промышленности**

**Раздел Внешний транспорт**

ВНТП 13-80

**Минуглепром СССР**

**Москва - 1980г.**



ПЕРВЫЙ  
ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА  
УГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ  
С С С Р

121910, Москва, проспект Калинина, д. 23

24.07.81 № 3-35-46/783

№ М \_\_\_\_\_

Об изменении редакции  
ВНТИ 13-80

Г код

06.05.07.

Минуглепрому Украинской ССР,  
промышленному объединению "Куз-  
бассуголь", всесоюзным и прои-  
водственным объединениям, проект-  
ным и научно-исследовательским  
институтам

(по списку)

Примите к сведению и руководству изменение пункта 29  
Норм технологического проектирования предприятий угольной  
промышленности раздел "Внешний транспорт" <sup>ВНТИ 13-80</sup>  
внесённые в соответствии с рекомендациями Руководства по про-  
ектированию городских улиц и дорог ЦНИИПградоостроительства  
Госгражданстроя:

"29. В местах пешеходного движения через железнодорожные  
пути предусматривать пешеходные дорожки с установкой предуп-  
реждающих знаков "Берегись поезда" и оборудованием светофор-  
ной и звуковой сигнализацией, предупреждающей о приближении  
транспортных средств.

Пешеходные дорожки необходимо размещать за пределами  
передвижных элементов стрелочных переводов и их крестовин.

При интенсивном движении поездов или большой маневровой  
работе, либо при отстое вагонов на пересекаемых пешеходами  
путях - предусматривать тоннели или мости.

Пешеходные тоннели или мости следует предусматривать  
при расстоянии от кратчайшего пути следования пешеходов через  
железнодорожные пути до места возможного устройства пешеход-  
ных дорожек более 400 м.

Основные геометрические размеры пешеходных переходов в  
разных уровнях принимать согласно Руководства по проектированию  
городских улиц и дорог ЦНИИПградоостроительства Госгражданстроя".

В.В.Болый

Нормы технологического проектирования предприятий угольной промышленности раздел "Внешний транспорт" разработаны Всесоюзным научно-исследовательским и проектно-институтом "Центрогипрошахт" Минуглепрома СССР с учетом предложений проектных институтов и производственных объединений отрасли.

С введением в действие настоящих Норм утрачивает силу раздел 33.00 "Внешний транспорт" Основных направлений и норм технологического проектирования угольных шахт, разрезов и обогатительных фабрик, утвержденных Минуглепромом СССР 18 апреля 1973 года.

Министерство угольной про- мышленности СССР (Минуглепром СССР)	Ведомственные нормы технологического проектирования	ВНТИ 13-80
	Нормы технологическо- го проектирования предприятий угольной промышленности. Раздел "Внешний транспорт"	Минуглепром СССР Взамен раздела 33.00 "Внешний транспорт" Основных направлений и норм технологичес- кого проектирования угольных шахт, разре- зов и обогатительных фабрик

1. Настоящие Нормы распространяются на проектирование внешнего железнодорожного и автомобильного транспорта предприятий угольной промышленности.

К объектам внешнего транспорта следует относить соору-  
жения, здания и устройства железнодорожного, автомоби-  
льного, конвейерного, трубопроводного гидравлического и кон-  
тейнерного пневмотранспорта и подвесных канатных дорог,  
предназначенные для обеспечения транспортирования продукции  
предприятий к потребителям, в том числе для транспортиров-  
ки угля на центральные и групповые обогатительные фабрики.

При проектировании внешнего железнодорожного транс-  
порта предприятий угольной промышленности необходимо соб-  
людать требования главы СНиП по проектированию железных  
дорог колеи 1520мм, главы СНиП по проектированию промыш-  
ленного транспорта и норм технологического проектирования  
ремонтного хозяйства и экипировочных устройств железных  
дорог колеи 1520мм промышленных предприятий.

Внесены Всесоюзным научно- исследовательским и проект- ным институтом угольной промышленности "Центро- гидрошахт"	Утверждены протоколом Мин- углепрома СССР 16 января 1980г.	Срок введения в действие 1 марта 1980г.
---	---	---

При проектировании внешнего автомобильного транспорта предприятий угольной промышленности необходимо соблюдать требования главы СНиП по проектированию автомобильных дорог, главы СНиП по проектированию предприятий по обслуживанию автомобилей и общесоюзных норм технологического проектирования автотранспортных предприятий.

При проектировании непрерывных видов внешнего транспорта — конвейерного, трубопроводного гидравлического и контейнерного пневмотранспорта, а также подвесных канатных дорог необходимо соблюдать требования главы СНиП по проектированию промышленного транспорта и соответствующих нормативных документов.

2. В нормах содержатся указания по выбору основных параметров сооружений и устройств внешнего транспорта, на основании которых следует разрабатывать проектные технические решения, обеспечивающие оптимальные технико-экономические показатели.

3. Проектирование внешнего железнодорожного и автомобильного транспорта должно осуществляться по техническим условиям, прилагаемым к заданию на проектирование объекта.

4. Внешний транспорт следует проектировать с учетом: возможности его развития в соответствии со схемами развития транспорта района, возможного обслуживания смежно расположенных предприятий, объединения сооружений и устройств транспорта /водоснабжения, канализации, теплоснабжения, энергоснабжения, связи и т.п. / с соответствующими сооружениями и устройствами промышленных предприятий.

5. Выбор оптимального вида транспорта и транспортных средств производить на основе технико-экономических расчетов.

При одинаковых или близких технико-экономических показателях преимущества следует отдавать непрерывным видам транспорта.

6. Режим работы внешнего транспорта принимать: при перевозке товарной продукции железнодорожным транспортом - круглосуточный, в течение всех дней недели; во всех остальных случаях - соответственно режиму работы обслуживаемых предприятий.

7. Разработку проектов внешнего транспорта осуществлять с учетом типовых проектов научной организации труда, комплексной механизации и автоматизации производственных процессов, архитектурно-художественного оформления производственных зданий, сооружений, территорий и их озеленения.

8. Техничко-экономическая часть проектов внешнего транспорта должна разрабатываться исходя из общих объемов транспортирования грузов.

9. Принимать в проектах наиболее совершенное серийно выпускаемое оборудование или оборудование, успешно прошедшее промышленные испытания и планируемое к серийному выпуску.

10. В тех случаях, когда разрабатываемым проектом предусматривается использование объектов, сооружение которых предусматривалось ранее разработанными проектами, но не осуществлено, следует рассматривать планируемые сроки сооружения этих объектов и в соответствии с этим принимать решение о возможности использования ранее запроектированных объектов.

II. Выбор основных технических решений должен производиться с учетом рекомендаций соответствующих научно-исследовательских и проектно-конструкторских институтов.

I2. Производственные и служебные здания промышленного транспорта проектировать, как правило, с использованием типовых проектов с учетом размещения в них необходимых производств и служб.

Производственные и служебно-технические здания должны иметь необходимые бытовые помещения — для сушки одежды, душевые, для приема пищи и другие.

Станционные служебные здания и здания постов ЭЦ следует проектировать отдельно от производственных зданий промышленных предприятий и облокированными между собой. В этих же зданиях допускается размещать служебно-бытовые помещения и другие службы (околоток пути, участки связи, контактной сети, пути и т.п.).

I3. При проектировании зданий, сооружений и устройств внешнего транспорта вблизи от разрезов необходимо учитывать воздействие на них взрывных работ, производимых на территории разреза.

I4. При проектировании строительства зданий, сооружений и устройств внешнего транспорта на территориях, под которыми производятся или намечаются к проведению подземные горные разработки, следует предусматривать необходимые строительные и горно-технические мероприятия по защите зданий, сооружений и устройств в соответствии с нормами главы СН и П по проектированию зданий и сооружений на подрабаты-

заемных территориях, а также учитывая требования Правил и Указаний по охране сооружений и природных объектов от вредного влияния подземных горных разработок.

15. Предусматривать оптимальную транспортную схему завоза грузов на предприятия и вывоза с них готовой продукции исходя из сравнения вариантов использования различных видов транспорта.

Вопрос о замене вида транспорта, необходимой модернизации или реконструкции существующих транспортных устройств с целью приведения их в состояние, обеспечивающее требуемые объемы перевозок, решать на основе технико-экономических расчетов.

16. Проектирование транспортных сооружений и устройств центральных и групповых обогатительных фабрик вести в увязке с имеющимися средствами транспорта угля с шахт и разрезов, являющихся сырьевой базой этих фабрик.

При проектировании перевозок угля на обогатительные фабрики Минуглепрома СССР железнодорожным транспортом предусматривать, как правило, осуществление этих перевозок в вагонах и по путям угольной промышленности без выхода на железнодорожные пути МПС.

17. Проекты строительства и реконструкции железнодорожных подъездных путей должны быть согласованы с Управлениями железных дорог и в необходимых случаях с Министерством путей сообщения согласно действующих положений о порядке согласования с ними проектов железнодорожного транспорта промышленных предприятий.

Сооружения и устройства внешнего железнодорожного



транспорта и погрузочно-разгрузочных фронтов угольных предприятий должны обеспечивать пропуск и использование вагонов габарита "Т".

18. При проектировании железнодорожного транспорта предприятий угольной промышленности предусматривать:

а) тепловозную или электрическую тягу, выбор которой производить на основе технико-экономических расчетов. Выбор типа локомотивов и вагонов должен быть обоснован;

б) электрическую централизацию стрелок и сигналов с автоматической очисткой стрелок, путеую полуавтоматическую или автоматическую блокировку, в необходимых случаях диспетчерскую централизацию, селекторную связь с тональным избирательным вызовом, автоматическую телефонную связь, радиосвязь машинистов с дежурным по станции и представителями поездов, парковую связь громкоговорящего оповещения, автоматизированные системы управления работой промышленного транспорта;

в) электроснабжение устройств СЦБ и связи, сооружений и устройств для технического обслуживания и экипажировки подвижного состава по условиям, предусмотренным для электроприемников I категории;

г) защиту сооружений и устройств автоматики, телемеханики и связи от мешающего и опасного влияния тяговых токов, воздушных линий электропередач и грозных разрядов;

д) контрольно-испытательные пункты и мастерские по ремонту аппаратуры и устройств железнодорожной автоматики, телемеханики и связи;

е) техническое обслуживание локомотивов — совмещенное, как правило, с экипажировкой и производством его в закрытых помещениях;

ж) депо для ремонта и технического обслуживания подвижного состава, путевых машин и механизмов.

В депо, выполняющих подъемочные ремонты локомотивов и заводские ремонты вагонов, кроме обязательных цехов, отделений и мастерских предусматривать:

- экспериментальное отделение по изг овлению нестандартного оборудования, приспособлений и механизмов;
- энергетическое - по ремонту электрооборудования;
- отделение производственного обучения.

Необходимость в этих отделениях должна оговариваться заданием на проектирование.

Стойла для технического осмотра и ремонта локомотивов должны быть оборудованы устройствами централизованной заправки смазкой и подачей воздуха для обдува, токоотборными точками для подключения переносных светильников, электрифицированного инструмента, а также иметь скрытую проводку сварочных сетей.

Депо должны оборудоваться: устройствами для ввода на пониженном напряжения ( не более 250в) электровозов, тепловозов с электрической передачей и электропоездов и маневровыми устройствами для ввода локомотивов и мотор-вагонных поездов, неимеющих электрической передачи, звуковой и световой сигнализацией, предупреждающей производственный персонал о предстоящих передвижениях и наличии напряжения в контактной сети и в сети ввода подвижного состава, а также прямой оперативной и местной телефонной связью, устройствами громкоговорящего оповещения городской радиотрансляции, пожарной сигнализацией и т.д.

19. При нецелесообразности строительства ремонтной базы на проектируемом предприятии - определять годовую потребность в ремонтах и ремонтные базы, на которых целесообразно производить эти ремонты, и предусматривать, при необходимости, средства на соответствующее расширение или реконструкцию этих баз.

20. При проектировании строительства новых и реконструкции существующих железнодорожных путей предусматривать:

а) на постоянных железнодорожных путях - железобетонные шпалы, рельсы, сваренные в длинные плети, щебеночный балласт, покрытый слоем асбестовых отходов; в кривых радиусом менее 350м - укладку деревянных шпал;

б) машины для выправки, подбивки, рихтовки и отделки путей и стрелочных переводов (ВПО-3000, ВПР-1200, ВПРС-500 и др.), машины для очистки щебня, лежащего в пути, машины для очистки путей от снега и мусора, передвижные мастерские на автомобильном ходу для служб пути и СЦБ, а также машины и механизмы для других работ по ремонту и содержанию железнодорожных путей.

С целью исключения затруднений в работе перечисленных машин на станциях, следует избегать размещения столбовых линий связи, энергоснабжения и освещения на междупутьях.

Гаражи для хранения и обслуживания путевых машин и механизмов, передвижных мастерских и т.п. следует размещать, как правило, на площадках ремонтных баз;

в) эксплуатационные оазы для каждого околотка и участка пути. В случаях, когда проектируемые пути располагаются обособленно от существующей сети подъездных путей и имеют протяженность значительно меньше нормативной для околотка пути, предусматривать помещения для хранения путевых механизмов, инструмента, оборудования и материалов;

г) организацию путевых машинных станций, звеносборочных баз, механизированных колонн, мастерских по изготовлению клеболтовых стыков, по ремонту и восстановлению элементов верхнего строения пути, балластных карьеров.

Организацию путевых машинных станций со строительством необходимых производственных и служебно-технических зданий и оснащением техническими средствами, предусматривать при годовых объемах ремонтно-строительных работ 0,6 млн.руб. и выше;

д) как правило, постоянные средства снегозащиты - снегозащитные заборы или лесонасаждения.

Породы деревьев и кустарников для снегозащитных лесонасаждений выбирать исходя из почвенно-климатических условий района, с учетом создания долговечной и быстро вступающей в работу защиты.

На период до вступления в действие снегозащитных лесонасаждений следует предусматривать временные средства снегозащиты - переносные щиты;

е) схемы железнодорожных станций без применения, как правило, глухих пересечений и перекрестных съездов.

На станциях следует предусматривать устройство токовых отборных точек для подключения электроисполнительного путевого инструмента;

ж) помещения для сушки одежды и приема пищи работниками службы пути.

21. Потребную пропускную и провозную способность железнодорожных станций и перегонов определять по размерам грузооборота с учетом коэффициента неравномерности перевозок по месяцам.

Этот коэффициент определяется как отношение фактического месячного объема перевозок к плановому.

Для расчетов следует принимать наибольшую величину этого коэффициента, определяемого по материалам соответствующих погрузочно-транспортных управлений /транспортных отделов/ за последние три года, предшествовавших году разработки проекта внешнего транспорта.

Кроме того должен быть предусмотрен резерв на технологические перерывы для содержания и ремонта сооружений и устройств и на внутрисуточные колебания размеров движения.

Величина коэффициента, учитывающего этот резерв, принимается равной:

- для внешних железнодорожных путей - 18%;
- для внутренних железнодорожных путей - 15%;

22. При проектировании строительства и реконструкции предприятий расчет пропускной способности станций и перегонов, определение необходимого количества подвижного состава и прямо-отправочных путей, а также вопросы организации работы подъездного железнодорожного пути, обеспеч-

печения ритичности грузовой и поездной работы, радио-  
нального использования технических средств (локомотивов,  
вагонов, погрузочно-разгрузочных средств и т.п.), норми-  
рования оборота вагонов следует решать на основе суточ-  
ного плана-графика, который включается составной частью  
в проект.

23. Схемы путевого развития погрузочных станций  
разрабатывают с учетом номенклатуры отгружаемой продукции,  
технологии погрузки и принятой схемы погрузочного пункта,  
способа маневрового обслуживания на подаче и уборке ваго-  
нов, требований маршрутизации, наличия транзитных направ-  
лений, погрузки и выгрузки прочих грузов и т.п.

24. Углесборочные станции проектировать с учетом  
обеспечения возможности приема, формирования и отправле-  
ния составов, равных по величине или кратных составам, об-  
рабатываемым на прилегающих участках сети ИПС.

25. Схемы станций должны исключать организованное  
движение поездов вагонами вперед.

26. Станционные здания размещать в местах, обеспечи-  
вающих обзор всей территории станции из помещения дежур-  
ного по станции или маневрового диспетчера.

В случае невозможности такого размещения, применять  
установки промышленного телевидения, обеспечивающие обзор  
стрелочных горлови, фронтов погрузки и выгрузки, манев-  
ровых районов.

27. Для работников по содержанию и ремонту пути, сиг-  
нализации связи и электрификации предусматривать помеще-

ния для обогрева и укрытия от непогоды.

Размещать эти помещения следует, как правило, в служебных и производственных зданиях станций, депо, мастерских и т.п.

В тех случаях когда отсутствует возможность выделения в них таких помещений или указанные здания неходят-ся на расстоянии от места работы больше 3 км, следует предусматривать строительство специальных пунктов обогрева.

В северной строительно-климатической зоне помещения для обогрева и укрытия от непогоды в зависимости от местных условий могут строиться и на меньших расстояниях.

28. При проектировании железнодорожного транспорта предусматривать электрическое освещение:

- прожекторами и ксеноновыми лампами (на мачтах)- на станциях с числом путей не менее 5 ;
- светильниками с галогеновыми лампами - на станциях и других отдельных пунктах с числом путей до 5 и на переездах.

В необходимых случаях предусматривать смешанное освещение: пути-прожекторами или ксеноновыми лампами, а горловины и другие объекты - светильниками с галогеновыми лампами.

29. В местах пешеходного движения через железнодорожные пути предусматривать пешеходные дорожки с установкой предупреждающих знаков "Берегись поезда" и оборудованием светорфрфной и звуковой сигнализацией, предупреждающей о

приближении транспортных средств.

При интенсивном движении поездов или большой маневровой работе, либо при отстое вагонов на пересекаемых пешеходами путях - предусматривать пешеходные тоннели или мосты.

30. При проектировании железнодорожного транспорта следует рассматривать технико-экономическую целесообразность передачи подъездных путей в ведение Министерства путей сообщения.

31. При проектировании автомобильного транспорта предусматривать:

а) на технологических перевозках - грузовые автомобили и спецмашины в соответствии с технико-экономическими расчетами.

Проектирование постоянных проездов и автодорог, используемых в период строительства, осуществлять с учетом повышенных грузопотоков и нагрузок на эти проезды и автодороги. Покрытие временных автодорог, где это необходимо, проектировать с учетом возможного его использования в качестве основания под постоянные;

б) в случае перевозки угля потребителям с выходом на общую сеть автодорог-автомобили, соответствующие категории этих дорог;

в) организацию при большой сети собственных автодорог-дорожно-эксплуатационных участков;

г) создание баз для ремонта автомобилей.

При нецелесообразности строительства депо и базы



на проектируемом предприятии - определять годовую потребность в ремонтах и ремонтные базы, на которых целесообразно производить эти ремонты и предусматривать, при необходимости, средства на соответствующее расширение или реконструкцию этих баз;

д) обслуживание предприятий угольной промышленности автотранспортом общего пользования при отсутствии технологических перевозок и собственных автохозяйств угольной промышленности в соответствующем районе проектируемых предприятий.

Целесообразность обслуживания предприятий угольной промышленности собственными автопарками или автопарками общего пользования определить технико-экономическим расчетом.

32. Рассматривать в проектах вопросы перевозок к месту работы трудящихся проектируемых предприятий угольной промышленности.

Предусматривать эти перевозки, как правило, транспортом общего пользования.

В случае отказа соответствующих органов в осуществлении таких перевозок, предусматривать перевозки трудящихся средствами угольной промышленности. Выбор вида транспорта решается проектом.