МИНИСТЕРСТВО УГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР

Нормы технологического проектирования предприятий угольной промышленности

Раздел Внешний транспорт

ВНТП 13-80

Минуглепром СССР

Москва - 1980г.

gost.e-ecolog.ru

Код 06.05.07.

ПЕРВЫЙ
ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА
УГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
СССР

121910, Москва, проспект Калинина, д. 23

24.07.81 № 3-35-46/783

На №

Минуглепрому Украинской ССР, промышленному объединению "Кузбассуголь", всесоюзным и производственным объединениям, проектным и научно-исследовательским институтам

(по списку)

Об изменении редакции ВНТП I3-80

Примите к сведению и руководству изменение пункта 29 Норм технологического проектирования предприятий угольной промышленности раздел "Внешний транспорт" ВНТП I3-80 Минуглепрома СССР, внесённые в соответствии с рекомендациями Руководства по проектированию городских улиц и дорог ЦНИИПградостроительства Госгражданстроя:

"29. В местах пешеходного движения через железнодорожные пути предусматривать пешеходные дорожки с установкой предупреждающих знаков "Берегись поезда" и оборудованием светофорной 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 мосты.

Пешеходные тоннели или мосты следует продусматривать при расстоянии от кратчайшего пути следования пешеходов через железнодорожные пути до места возможного устройства пешеходных дорожек более 400 м.

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

В.В.Белый

Нормы технологического проектирования предприятий угольной промышленности раздел "Внешний транспорт" разработаны Всесоюзным научно-исследовательским и проектным 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 промышленности СССР /Минуглепром СССР)	Ведомственные нормы технологического проектирования Нормы технологического проектирования предприятий угольной промышленности. Раздел "Внешний транспорт"	ВНТП I3-80 Минуглепром СССР Взамен раздела 33.00 "Внешний транспорт" Основных направлений и норм технологического проектирования угольных шахт, разрезов и обогатительных фабрик

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

К объектам внешнего транспорта следует относить сооружения, здания и устройства железнодорожного, автомобильного, конвейерного, трубопроводного гидравлического и контейнерного пневмотранспорта и подвесных канатных дорог, предназначенные для обеспечения транспортирования продукции предприятий к потребителям, в том числе для транспортировки угля на центральные и групповые обогатительные фабрики.

При проектировании внешнего железнодорожного транспорта предприятий угольной промышленности необходимо соблюдать требования главы СНиП по проектированию железных дорог колеи 1520мм, главы СНиП по проектированию промышленного транспорта и норм технологического проектирования ремонтного хозяйства и экипировочных устройств железных дорог колеи 1520мм промышленных предприятий.

Внесены Всесоюзным научно-исследовательским и проектным институтом угольной промышленности "Центрогипрошахт"	Утверждены протоколом Минуглепрома СССР 16 января 1980г.	Срок введения в действие I 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 преимущество 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. Технико-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.

Стационные служебные здания и здания постов ЭЦ следует проектировать отдельно от производственных зданий промышленных предприятий и сблокированными 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-

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

I5. 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 требующиеся объемы перевозок, решать на основе технико-экономических расчетов.

I6. 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".

I8. 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, путевую 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 составителями поездов, парковую связь громкоговорящего оповещения, автоматизированные системы управления работой промышленного транспорта;

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

г) защиту сооружений и устройств автоматики, телемеханики и связи от мешающего и опасного влияния тягового тока, воздушных линий электропередач и грозовых разрядов;

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

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

к) 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 изготовлению 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 напряжении (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.

I9. 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-I200,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 базы 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 клееболтовых 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 токс отборных точек для подключения электроисполнительного путевого инструмента;

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

2I. 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 планово-му.

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 - I8%;
- для внутренних железнодорожных путей - 15%;

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

печения ритмичности грузовой и поездной работы, рационального использования технических средств (локомотивов, вагонов, погрузочно-разгрузочных средств и т.п.), нормирования оборота вагонов следует решать на основе суточного 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 вагонов, требований маршрутизации, наличия транзитных направлений, погрузки и выгрузки прочих грузов и т.п.

24. Углесборочные станции проектировать с учетом обеспечения возможности приема, формирования и отправления составов, равных по величине или кратных составам, обращающимся на прилегающих участках сети МПС.

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

26. Станционные здания размещать в местах, обеспечивающих обзор всей территории станции из помещения дежурного по станции или маневрового диспетчера.

В случае невозможности такого размещения, применять установки промышленного телевидения, обеспечивающие обзор стрелочных горловин, фронтов погрузки и выгрузки, маневровых районов.

27. Для работников по содержанию и ремонту пути, сигнализации 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 находятся 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 раздельных 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 светофорной 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 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;

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 определять 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.

gost.e-ecolog.ru