ҚОРЫТЫНДЫ

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Утверждаю:

Директор ТОО «Есик Строй Проект»

Б. А.Сандыбаев

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№17 от « 3 » « 10 » 2014 г.

по рабочему проекту «Строительство обгоночного железнодорожного пути для нужд ЮКРФ АО «Кедентранссервис»

ЗАКАЗЧИК: АО «Кедентранссервис»

ПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «КазНИИЖТ»

г. Алматы, 2014 г.

1. **Наименование проектной документации**: рабочий проект «Строительство обгоночного железнодорожного пути для нужд ЮКРФ АО «Кедентранссервис».

Настоящее заключение выполнено на основании Договора № 272 от 12 августа 2014 г. с ТОО «КазНИИЖТ» на проведение экспертизы рабочего проекта «Строительство обгоночного железнодорожного пути для нужд ЮКРФ АО «Кедентранссервис»

2. **Заказчик:** АО «Кедентранссервис», г. Астана.
3. **Генпроектировщик:** ТОО «КазНИИЖТ» (лицензия 01-ГСЛ № 007810 от 24.12.2001 г. на занятие изыскательской деятельностью и проектной деятельностью, категория I).

главный инженер проекта – Есиркепов А.Д. (приказ директора ТОО «КазНИИЖТ №02-П от 30 января 2014 года).

4. **Источник финансирования:** собственные средства.
5. **Основные исходные данные**

Основание для разработки

-Задание на проектирование, утверждённое исполняющим обязанности главного инженера АО «Кедентранссервис» А. Абдировым от 20.12.2013г.;

-Государственная лицензия ТОО «КазНИИЖТ» 01-ГСЛ № 007810 от 24.12.2001г. на занятие изыскательской деятельностью и проектной деятельностью I категории;

-Технические условия АО «НК «КТЖ» на примыкание внутриплощадочного подъездного пути ЮКРФ АО "Кедентранссервис" №2129-И от 13.06.2014г.

-Акт выбора места примыкания проектируемого внутриплощадочного железнодорожного пути ЮКРФ АО «Кедентранссервис» на станции Чимкент от 14.03.14 г.;

-Технические условия на электроснабжение подъездных путей ЮКРФ АО «Кедентранссервис» №384 от 17.07.2014г.

-Государственный акт землепользования №2025 от 21 ноября 2000г.

Документация, представленная на экспертизу:

- Пояснительная записка;

-Чертежи по железнодорожному пути и наружным сетям электроосвещения;

-Сметная документация;

-Топографическая съемка и инженерно-геологический отчет.

6. Основные данные объекта строительств и принятые проектные решения

Характеристика участка строительства и место размещения

Площадка строительство железнодорожного подъездного пути ЮКРФ АО «Кедентранссервис» расположена в юго-восточной части города Шымкента, Южно-Казахстанской области, на территории грузового двора ЮКРФ АО. На отведенной территории ЮКРФ АО «Кедентранссервис» планируется строительство обгоночного железнодорожного пути для безостановочного пропуска грузовых вагонов. Примыкания подъездного пути ЮКРФ АО «Кедентранссервис» будет осуществлены к существующему подъездному пути №13, отступив от стыка рамного рельса стрелочного перевода №21 на расстоянии 32 метров и с врезкой его с другой стороны к подъездному пути №13, отступив от стыка рамного рельса стрелочного перевода №30 на расстоянии 35 метров.

В составе данного рабочего проекта предусматривается проектирование подъездного железнодорожного пути для ЮКРФ АО «Кедентранссервис» общей длиной 302,51 метров.

Природно-климатические условия участка строительства

Природно-климатические условия участка строительства характеризуются следующими данными:

климатический район - IV зона,

подрайон IV-Г;

Район по весу снегового покрова – I;

Район по давлению ветра – III;

расчетная зимняя температура наружного воздуха наиболее холодной пятидневки - минус 17°С;

нормативная глубина промерзания грунта - 34 см;

средняя глубина проникновения «0» в почву - 0,44 м.

Территория проведения работ расположена в зоне сейсмичностью 7 баллов согласно СНиП 2.03-30-2006.

Проектные решения

План и продольный профиль ж/д пути. В соответствии с согласованной схемой и технического условия точки примыкания, проектируемый путь примыкает к существующему подъездному пути №13, отступив от стыка рамного рельса стрелочного перевода №21 на расстоянии 32 метра и с

врезкой его с другой стороны к подъездному пути №13, отступив от стыка рамного рельса стрелочного перевода №30 на расстоянии 35 метров.

На плане обгоночный путь длиной 302,51 метров проектируется на прямых и кривых участках. В рабочем проекте на подъездных железнодорожных путях из-за дефицита территории и высокой плотности застройки применены кривые малых радиусов – от 250 м до 175 м. Горизонтальные силы между гребнями колес подвижного состава и головками рельсов в таких кривых приводят к интенсивному износу колес и рельсов, распору рельсовой колеи и даже к сходу подвижного состава. Для обеспечения безопасности движения поездов у внутреннего рельса устанавливается контррельс (пункт 5.25 СНиП 32-01-95 «Железные дороги колеи 1520 мм»).

Проектируемый профиль пути от ПК0+00.00 до ПК 1+70.00 составляет 7‰, от ПК1+70.00 до ПК3+02,61 составляет 4 ‰.

Технические характеристики железнодорожных путей

Таблица 1

№ поз.	Наименование	Кол-во	Ед. изм.	Примечание
1	Длина пути	302,51	м	
	в том числе:			
	прямой участок	147,09	м	
	кривой участок	123,79	м	
	Длина от центра перевода до заднего стыка рамного рельса	38,6	м	Входит в комплект СП
2	Количество путей	1	шт	
3	Стрелочный перевод	2	Комплект	Ручной Р-65, 1/9
4	Разработка грунта			
	выемка (срезка ПРС и вырезка уступов)	1880,5	$м^3$	
	насыпь	3527	$м^3$	
6	Балласт (щебень)	270	$м^3$	
7	Шпалы деревянные			
	для прямого участка	1440	шт/км	

	для кривого участка	1600	шт/км	

Земляное полотно

На проектируемом участке производится планировка верха земляного полотна с левой стороны с необходимым уширением от существующего земляного полотна. При возведении насыпи проектируемого пути следует произвести на откосах существующей насыпи со стороны присыпки запроектировать уступы шириной не менее 1 до 1,5м (в проекте принят 1,1) с устройством поперечного уклона в полевую сторону 0,01.

Верхнее строение пути

Верхнее строение пути запроектировано согласно требованиям СНиП 2.05.07-91* и ВСН 94-77 - «Инструкция по устройству верхнего строения железнодорожных путей».От точки примыкания до врезки проектируется рельсошпальная решетка из старогодних рельсов на скреплениях Р-65 на новых деревянных шпалах. Эпюра шпал в кривых 1600 и на прямых 1440 шпал на 1 км пути. Длина рельсовых звеньев 12,5 м.

Инженерные сооружения

Существующие водопропускные трубы состоят из сборных железобетонных труб (звеньев) диаметром и длиной 1000 мм, толщина стенки 100 мм. Для удлинения существующей водопропускной железобетонной трубы применяется стальная труба диаметром 820 мм. Стальная труба проходит через существующие водопропускные трубы, и пространство между трубами бетонируются нагнетанием раствора.

Наружные поверхности звеньев и стенок оголовков, соприкасающейся с грунтом покрываются обмазочной гидроизоляцией из двух слоев горячей или холодной битумной мастики. Конструкция трубы принята по типовому проекту серии 3.501.1-144 выпуск 0-1 "Трубы водопропускные круглые железобетонные сборные для железных и автомобильных дорог".

Конструкция укрепления русел и откосов насыпи принята по типовому проекту серии 501-0-46 «Укрепление и откосов насыпей у водопропускных труб». Металлические изделия окрашиваются эмалью ПФ-155 ГОСТ 6465-76* за два раза по слою грунтовки ГФ - 021 ГОСТ 25129-82*

Наружные сети электроосвещения

Проект электроснабжения и освещения подъездных путей ЮКРФ АО "Кедентранссервис", выполнен на основании задания заказчика и ТУ №384 от 17.06.2014 г., выданных ЮКРФ АО "Кедентранссервис".
Проектом предусматривается перенос существующей мачты №1 на 8 метров и замена существующего провода для 3 мачт. Освещенность принята в соответствии с СНиП РК 2.04.05-02, не менее 10 Лк. Электромонтажные работы согласно ПУЭ и СНиП РК 4.04-10-2002 "Электротехнические устройства".

7. ОХРАНА ТРУДА И ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ

Строительство и эксплуатация железнодорожного подъездного пути должны производиться с учетом требований и правил по технике безопасности в строительстве, изложенных в СНиП 111-4-80 «Техника безопасности в строительстве».

8.ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА

Общая продолжительность строительства обгоночного железнодорожного пути определена по «Расчетным показателям для определения продолжительности строительства» тI 1991г. составляет 4,5 месяца, в том числе 1 месяц – подготовительный период.

9. СМЕТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

Сметная документация разработана в соответствии со СНиП РК 1.02.-01-2007 «Инструкции о порядке разработки, согласования и составе проектно-сметной документации на строительство предприятий, зданий и сооружений», СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан, на основании сборников сметных цен и расценок на строительные работы СН РК 8.02-05-2002, на монтаж оборудования СН РК 8.02-06-2002, на строительные материалы, изделия и конструкции СН РК 8.02-04-2002, изменений и дополнений выпусков 1-9.

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса «АВС-4» (редакция 5.1) по выпуску сметной документации в ценах 2001 года.

Расчеты выполнены с учетом регионального коэффициента на основные строительные материалы, изделия и конструкции.

Накладные расходы определены в соответствии с Приложением № 1 СН РК 8.02-02-2002.

Ненормируемые и непредвиденные затраты в размере 6% от суммы прямых затрат и накладных расходов по СН РК 8.02-02-2002.

Дополнительные затраты определены:

на временные здания и сооружения по СН РК 8.02-09-2002;

затраты на производство работ в зимнее время по НДЗ-2001 (СН РК 8.02-07-2002);

на дополнительные отпуска и выслугу лет по СН РК 8.02-02-2002.

Переход на текущий уровень сметной стоимости строительства от базового уровня цен 2001 года выполнен через индекс изменения месячного расчетного показателя, установленные на 2014 год в размере 2,3896774. Налоги, сборы и обязательные платежи начислены согласно действующему законодательству в размере 2%.

Налог на добавленную стоимость принят в размере 12%, установленный законодательством Республики Казахстан, от сметной стоимости строительства в текущем уровне цен с учетом налогов, сборов и обязательных платежей.

10.ОЦЕНКА ПРИНЯТЫХ ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ .

Проект разработан в необходимом объеме, в соответствии с заданием на проектирование, исходно-разрешительной документацией, техническими условиями и нормативными требованиями.

Проектом предусмотрена безопасность и устойчивость эксплуатации обгоночного железнодорожного пути.

Технико-экономические показатели

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели	
			Заявленные до экспертизы	Рекомендуемые к утверждению
1	Общая длина обгоночного железнодорожного пути		302,51	302,51

	(1 ед.) в том числе: прямой участок кривой участок	 м м	 147,09 123,79	 147,09 123,79
2	Стрелочный перевод Р65 1/9	Комп л.	2	2
3	Объем земляных работ/ Выемка/насыпь	м3/м3	1880,5/3527	1880,5/3527
4	Балласт (щебень)	м3	270	270
5	Протяженность наружных сетей электроосвещения	м	225	225
6	Протяженность конструкции водопропускной трубы д=1000 мм (в т.ч. тела трубы)	м м	21,925 17,735	21,925 17,735
7	Продолжительность строительства	мес	4,5	4,5
8	Общая расчетная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г., всего в том числе: СМР оборудование прочие затраты	тыс. тенге	14 294,61 14 099,94 0 194,67	14 294,61 14 099,94 0 194,67
9	Общая расчетная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах, всего в том числе: СМР	тыс. тенге	39 023,82 33 694,3	39 023,82 33 694,3

	оборудование прочие затраты		0 5 329,52	0 5 329,52
10	Общая расчетная стоимость строительства по сводному сметному рассчету в текущих и прогнозных ценах, всего в том числе: СМР оборудование прочие затраты	тыс. тенге	44 834,836 33 694,3 0 11 140,536	44 834,836 33 694,3 0 11 140,536

ВЫВОД

Рабочий проект «Строительство обгоночного железнодорожного пути для нужд ЮК РФ АО «Кедентранссервис» соответствует требованиям законодательных актов и нормативных документов, действующих на территории Республики Казахстан, и рекомендуется к утверждению со следующими основными технико-экономическими показателями:

Общая длина железнодорожных путей, м	-302,5
в том числе:	
прямой участок,м	-147,09
кривой участок,м	-123,79
стрелочный перевод Р65 -1/9 компл.	- 2
объем земляных работ,м3	-3527
в том.числе : выемка, м3	-1880,5
насыпь, м3	-3527
балласт (щебень), м3	-270
протяженность конструкции трубы д=1000 мм (в т.ч. тела трубы),м	-21,925/17,735
протяженность наружных сетей электроосвещения, м	-225
продолжительность строительства,мес	-4,5
общая расчетная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г., всего,тыс.тенге	-14 294,61

в том числе: СМР, тыс. тенге	-14 099,94
оборудование, тыс. тенге	-0
прочие затраты, тыс. тенге	-194,67
общая расчетная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах по сметному расчету, всего,тыс. тенге	-39 023,82
в том числе: СМР, тыс. тенге	- 33 694,3
оборудование тыс. тенге,	- 0
прочие затраты, тыс. тенге	-5 329,52
общая расчетная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах по сводному сметному расчету, всего,тыс. тенге	-44 834,836
в том числе: СМР, тыс. тенге	-33 694,3
оборудование тыс. тенге,	- 0
прочие затраты, тыс. тенге	-11 140,536

При представлении на утверждение и выдаче разрешения на производство работ Рабочий проект подлежит проверке на соответствие его с настоящим заключением экспертизы.

До начала производства работ рабочий проект подлежит утверждению в установленном порядке в течении 3 месяцев.

Специалисты: Джилкибаев Д.Б.

Сандыбаев Б.А.

Горбачева Н.Н.

Данное экспертное заключение выдано в связи с изменением технических условий.

« 3 » « 10 » 2014 г.