«Шарбақты ауданы, Шарбақты ауылы, 9 Мая көшесі, мекенжайы бойынша «Sharbakty Bidai TERMINAL» ЖШС кіреберіс темір жолын салу» (сметалық құжаттамасыз) ЖЖ бойынша
(оң)

08.04.2020 ж. № 06-0065/20

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Sharbakty Bidai TERMINAL» ЖШС,
Павлодар облысы, Шарбақты ауданы, Шарбақты ауылы

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«NS Projectgroup» ЖШС,
Павлодар қаласы

Өскемен қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Шарбақты ауданы, Шарбақты ауылы, 9 Мая көшесі, мекенжайы бойынша «Sharbakty Bidai TERMINAL» ЖШС кіреберіс темір жолын салу» (сметалық құжаттамасыз)» жұмыс жобасы бойынша осы сараптау қорытындысы «Мемсараптама» РМК-нің Шығыс өңірі бойынша филиалымен берілді.

«Мемсараптама» РМК-нің Шығыс өңірі бойынша филиалының рұқсатынсыз осы сараптамалық қорытындыны толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 06-0065/20 от 08.04.2020 г.
(положительное)

по
РП «Строительство подъездного железнодорожного пути ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» по адресу: Щербактинский район, с.Шарбакты, ул. 9 Мая» (без сметной документации)

ЗАКАЗЧИК:
ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL»,
Павлодарская область, Щербактинский район,
село Шарбакты

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «NS Projectgroup»,
город Павлодар

город Усть-Каменогорск

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение по рабочему проекту **«Строительство подъездного железнодорожного пути ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» по адресу: Щербактинский район, с. Шарбакты, ул. 9 Мая» (без сметной документации).»** выдано филиалом РГП «Госэкспертиза» по Восточному региону.

Данное экспертное заключение не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения филиала РГП «Госэкспертиза» по Восточному региону.

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект «Строительство подъездного железнодорожного пути ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» по адресу: Щербактинский район, с. Шарбакты, ул. 9 Мая» (без сметной документации).

Настоящее заключение выполнено на основании договора № 01-0155 от 03.02.2020 года на проведение экспертизы по рабочему проекту «Строительство подъездного железнодорожного пути ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» по адресу: Щербактинский район, с. Шарбакты, ул. 9 Мая» (без сметной документации).

2. ЗАКАЗЧИК: ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL», Павлодарская область, Щербактинский район, село Шарбакты.

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «NS Projectgroup», город Павлодар:

государственная лицензия на проектную деятельность по II категории ГСЛ № 010515 от 18.04.2017 года, выдана ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля Павлодарской области». Акимат Павлодарской области;

государственная лицензия на изыскательскую деятельность ГСЛ № 17016961 от 29.09.2017 года, выдана ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля Павлодарской области». Акимат Павлодарской области.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: негосударственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на проектирование «Строительство подъездного железнодорожного пути ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» по адресу: Щербактинский район, с.Шарбакты, ул. 9 Мая» (без сметной документации), утвержденное ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» от 09.08.2019 года;

письмо исх.№ 04 от 24.01.2020 года ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» о финансировании объекта – за счет собственных средств ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL»;

акт на право временного возмездного (долгосрочного, краткосрочного) землепользования №0387063, кадастровый номер земельного участка 14-213-095-473, площадью 5,0685 га для строительства железнодорожного тупика и хлебоприемного пункта, изготовленный отделом Щербактинского района по земельному кадастру и недвижимости филиала некоммерческого акционерного общества «Государственная корпорация «Правительство для граждан» по Павлодарской области от 09.08.2019 года;

архитектурно-планировочное задание № KZ31VUA00199438 от 16.03.2020 года на проектирование «Строительство подъездного железнодорожного пути ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» по адресу: Щербактинский район, с.Шарбакты, ул. 9 Мая», выданное КГУ «Отдел реального сектора экономики Щербактинского района»;

протокол дозиметрического контроля №1 от 14 февраля 2020 года, выполненный Щербактинским районным отделением филиала РГП на ПХВ «НЦЭ» ККБТУ МЗ РК по Павлодарской области;

протокол испытаний щебня №3192-СП от 18 октября 2018 года, выполненный Павлодарским филиалом АО «Национальный Центр экспертизы и сертификации» Испытательный центр;

письмо исх.№ 008 от 20.08.2019 года ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» о планируемой годовой загрузке подъездных путей;

письмо исх.№ 15/24-5-10 от 14.02.2020 года Щербактинского районного отделения филиала РГП на ПХВ «Национальный центр экспертизы» ККБ БТУ МЗ РК ПО о проведении замеров радона;

письмо исх.№ 06 от 18.02.2020 года ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» о проведении замеров радона;

письмо исх.№ 07 от 03.03.2020 года ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» информация о пересечениях пути;

письмо исх.№ 09 от 03.03.2020 года ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» информация о водопропускной трубе;

письмо исх.№ 03 от 24.01.2020 года ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» информация о начале строительства;

письмо исх.№ 02 от 24.01.2020 года ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» о рассмотрении без сметной документации;

Эскизный проект «Строительство подъездного железнодорожного пути ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» по адресу: Щербактинский район, с.Шарбакты, ул. 9 Мая»;

справка исх.№35/15-2-03/254 от 04 марта 2020 года КГУ «Отдел реального сектора экономики Щербактинского района» об отсутствии зеленых насаждений на участке строительства;

отчет по топографо-геодезическим работам, выполненный в 2019 году ТОО «NS Projectgroup»;

отчет по инженерно-геологическим и топографическим работам, выполненный в 2020 году ТОО «NS Projectgroup».

Технические условия:

филиал АО «НК «КТЖ» «Павлодарская дистанция электроснабжения» от 21.10.2019 года №770, ТУ №14/2019 г. на электроснабжение железнодорожного тупика;

АО «НК КТЖ» от 07.10.2019 года №2834-и, ТУ на примыкание железнодорожного подъездного пути.

5.2 Согласования заинтересованных организаций:

письмо №153-и от 14.01.2020 года, АО «НК «КТЖ»-«Дирекция магистральной сети», согласование рабочего проекта;

лист согласований заинтересованных организаций по АО «НК КТЖ» по филиалу Павлодарского отделения;

письмо исх.№ 08 от 03.03.2020 года, ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» информация о согласовании тупикового упора;

письмо исх.№ 02 от 24.01.2020 года, ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL», согласование рабочего проекта.

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу:

Паспорт проекта	- том 1. (12-19-П 001)
Пояснительная записка	- том 2. (12-19-ПЗ 002)
Архитектурно-строительные решения	- альбом 2. (12-19-АС 001-003)
Сигнализация, централизация и блокировка	- альбом 1. (12-19-СЦБ 001)
Пути железнодорожные	- том 3. (12-19-ПЖ 003)
Наружное электроосвещение. Электроснабжение. Силовое электрооборудование. Электроосвещение. Операторская	- альбом 3. (12-19-ЭН, ЭС, ЭОМ 003)
Проект организации строительства	- том 4. (12-19-ПОС 004)
Раздел: «Оценка воздействия на окружающую	

среду (ОВОС)» - том 5. (12-19-ОВОС)

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Цель и назначение – строительство подъездного железнодорожного пути, для загрузки и разгрузки железнодорожных вагонов.

Целесообразность строительства определена заказчиком.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Площадка строительства расположена в юго-восточной части села Шарбакты, Щербактинского района, Павлодарской области.

Природно-климатические условия района строительства:

Климатический район – IIIА.

Температура воздуха наиболее холодной пятидневки (обеспеченностью 0,92) – минус 34,6ºС.

Снеговой район – II.

Ветровой район – III.

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Инженерно-геологические условия площадки строительства подъездного железнодорожного пути ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL», расположенного в селе Шарбакты Павлодарской области приняты по материалам инженерных изысканий, выполненных ТОО «NS Projectgroup» в 2019 году.

В геоморфологическом отношении площадка строительства приурочена к поверхности аллювиальной Кулундинской равнины. Абсолютные отметки поверхности рельефа в пределах 145,45 – 147,50 м.

Согласно лабораторных данных выделены два инженерно-геологических элемента:

ИГЭ-1. Почвенно-растительный слой – супесь гумусированная, мощность слоя 0,10 м, выработкой №1 вскрыт насыпной грунт – супесь, мощность слоя 0,80 м.

ИГЭ-2. Песок средней крупности, маловлажный, средней плотности сложения, выработками вскрыт с глубины 0,10 – 0,80 м, полная мощность песка выработками глубиной 5,0 м полностью не вскрыта.

Согласно лабораторных данных приняты следующие характеристики грунта при естественной влажности:

$C_н$=3,0 кПа; $\varphi_н$=32°; р=1,74 г/см^3; C_{II}=2,0 кПа; φ_{II}=32°; p_{II}=1,74 г/см^3; Е=19,0 МПа.

Грунтовые воды на момент проведения инженерно-геологических изысканий (сентябрь 2019 г.) выработками глубиной 5,0 м не вскрыты.

Грунты неагрессивные к бетону нормальной плотности на портландцементе.

Коррозийная активность грунтов к углеродистой стали – низкая, к свинцовой и алюминиевой оболочке кабеля – высокая.

Согласно СП РК 5.01-102-2013 (прил. Г), город Павлодар расположен на территории с нормативной глубиной промерзания грунтов до 2,20 м.

6.2 Проектные решения

Проектом предусмотрено строительство железнодорожного тупика для погрузочно-разгрузочных операций.

6.2.1 Пути железнодорожные

Железнодорожный подъездной путь

Рабочий проект выполнен в соответствии с техническими условиями № 2834-и от 07.10.2019 года, выданными филиалом АО «НК «Қазақстан Темір Жолы» - «Дирекция магистральной сети», заданием на проектирование выданным ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL»;

СП РК 3.03-114-2014; СН РК 3.03-14-2014 «Железные дороги»;

СП РК 2.04-01-2017 «Строительная климатология»;

ВСН 94-77 «Инструкция по устройству верхнего строения железнодорожного пути»;

СН РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство»;

СН РК 3.03-22-2013; СП РК 3.03-122-2013 «Промышленный транспорт»;

СТ РК 1413-2005 «Дороги автомобильные и железные. Требования по проектированию земляного полотна».

Участок под строительство железнодорожного пути находится в селе Шарбакты, Щербактинского района, Павлодарской области, в юго-восточной части села, севернее птицефабрики.

Расчетные объемы перевозок

Годовой объем перевозок по планируемой отгрузке и выгрузке составит 204,0 тыс. тонн/год, на основании письма заказчика № 008 от 20 августа 2019 г.:

погрузка 3000 вагонов /год (ячмень, овес, лен, пшеница и пр.);

выгрузка 1000 вагонов/год (пшеница, гречиха, лен, и пр.).

Рис. 1. Ситуационная схема

Принятые технические параметры

Согласно СП РК 3.03-122-2013 проектирование железнодорожного пути планируется по нормам III-п категории при объеме перевозок до 1,0 млн. тонн брутто в год.

Таблица № 1

Основные технические показатели

№ п/п	Наименование параметров	Ед. изм.	Показатели	
			По проекту	По нормам
1	2	3	4	5
1	Протяженность пути	км	1,092	-
2	Строительная длина пути	м	1060,51	-
3	Полезная длина пути	м	1054,65	-
4	Категория по СП РК 3.03-122-2013		III-п	III-п
5	Минимальный радиус кривой в плане	м	180	160
6	Максимальный продольный уклон	‰	9.5	30
7	Марка стрелочного перевода (проект 2434.00.000)		правый 1/9	-
8	Тип рельса (старогодный)		Р65(С)	Р65(С)
9	Тип шпал:			
	- ПК0+31,04-ПК0+49,79		дер. II типа	дер. II типа
	- ПК0+49,79-ПК10+91,55		ж/б Ш-1	ж/б Ш-1
10	Количество шпал:			
	- на прямых	шт/км	1600	1600
	- на кривых	шт/км	1840	1840
11	Род балласта:			
	- щебень	см	30	30
12	Род балласта на стрел.переводах		щебень	щебень
13	Ширина земляного полотна	м	5,8	5,8
14	Уширение земляного полотна на кривой	м	0,3	0,3
15	Ширина балластной призмы по верху	м	3,2	3,2
16	Уширение балласт. призмы на кривой	м	0,1	0,1
17	Сбрасывающий остряк (1 шт.)	м	12,5	-
18	Путевой упор	шт	1	-

План и продольный профиль

Проектируемый подъездной железнодорожный путь предназначен для подачи вагонов на территорию ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» для погрузки и выгрузки сыпучих грузов.

Примыкание проектируемого подъездного железнодорожного пути планируется выполнить в централизованной зоне к станционному приемо-отправочному пути №1 в нечетной горловине станции Шарбакты, на расстоянии 122 м от изолирующего стыка выходного светофора «Ч1» в направлении поста электрической централизации.

За начало проектируемого пути принят стык рамного рельса проектируемого стрелочного перевода №25 с автоматическим переводным механизмом, запирание остряков на запорные накладки, стрелочный перевод марки 1/9 правый (ПТКБ ЦП 2434.00.000), тип рельс Р65, на деревянных брусьях, балласт щебёночный. Стрелочный перевод укладывается в централизованную зону станционного приемо-отправочного пути №1 в нечетной горловине станции Шарбакты, на расстоянии 122 м от изолирующего стыка выходного светофора «Ч1» в направлении поста электрической централизации. За конец пути принят тупиковый упор №1, расположенный в конце проектируемого пути на территории ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL». Врезка проектируемого стрелочного перевода выполняется в станционный путь №1, являющийся бесстыковым. Врезка выполняется в соответствии с «Инструкцией по устройству, укладке, содержанию и ремонту бесстыкового пути». Под стрелочный перевод демонтируется участок бесстыкового пути длиной 31,04 м. Стрелочный перевод отделяется от бесстыкового пути двумя парами уравнительных рельсов длиной 12,5 м с каждой стороны перевода. Разделение рельс выполняется путем их резки. Соединить рельсы предусмотрено накладками. Рельсошпальная решетка длиной 37,5 метров перешивается с железобетонных шпал на деревянные.

Грузовой фронт предусмотрен на 31 вагон.

В плане путь состоит из:

прямолинейных участков общей протяженностью 875,47 м;

криволинейного участка У1 - 30°32’16”, R – 200 м, Т – 54,60 м, К –106,60 м.

криволинейного участка У2 - 34°50’58”, R – 180 м, Т – 56,49 м, К –109,48 м.

Полная длина пути составила –1091,55 м.

Полезная длина пути –1054,65 м.

На пути расположены вагонные весы (ПК06+37,20-ПК06+55,27).

Для предупреждения самопроизвольного выхода подвижного состава на станционный путь №1, на проектируемом пути на ПК01+52,25, предусмотрено устройство сбрасывающего остряка 27СС.

На ПК06+37,20 вблизи весов, предусматривается установка лебёдки маневровой для перетягивания вагонов при погрузке/выгрузке.

Погрузочно-разгрузочные устройства и склад устраиваются по отдельному проекту.

В конце пути устанавливается тупиковый упор.

Продольный профиль земляного полотна запроектирован в условной системе координат, в Балтийской системе высот на основании материалов натурных полевых изысканий, в увязке с горизонтальной планировкой прилегающей территории.

В продольном профиле проектируемые железнодорожные пути запроектированы с привязкой к отметкам головок рельсов существующего станционного пути №1 и в увязке между собой. Продольные уклоны не превышают значений в соответствии с нормами СП РК 3.03-122-2013.

Видимость в продольном профиле обеспечена без дополнительных мероприятий.

Верхнее строение пути

Конструкция поперечных профилей верхнего строения пути принята в соответствии с ВСН 94-77 «Инструкция по устройству верхнего строения железнодорожного пути».

Конструкция поперечных профилей верхнего строения пути и типовые поперечные профили балластных призм приведены на чертеже 12-19-ПЖ 003.006.

Ширина открытой балластной призмы принята 3,20 м (на кривых 3,30 м), ширина заглубленной балластной призмы определена по расчёту в зависимости от толщины балластного слоя под шпалой и конструктивного решения и составила в нижней части под балластным слоем 3,20 м. Крутизна откосов открытой балластной призмы принимается 1:1,5, заглубленной 1:1,5.

Балластный слой предусмотрен однослойным, из щебня толщиной слоя 30 см.

На участке пути с деревянными шпалами балластная призма принята на 3 см ниже верхней постели шпалы. Балластная призма на участке пути с железобетонными шпалами устраивается в одном уровне с поверхностью средней части железобетонных шпал Ш1.

Пути укладываются звеньями длиной 12,50 м, рельсы термоупрочненные типа Р65 старогодные. Эпюра шпал на прямых участках пути - 1600 шт/км, на кривых - 1840 шт/км. Шпалы используются предварительно напряженные железобетонные типа Ш1, скрепление типа КБ-65. На участке пути с деревянными шпалами, шпалы укладываются II типа, скрепление костыльное ДО. Стрелочный перевод старогодный, марки 1/9 из рельс Р65 на деревянных брусьях длиной-31,04 м, проект ПТКБ ЦП 2434.00.000. Для предотвращения угона пути на участке деревянных шпал предусмотрена установка пружинных противоугонов в количестве 14 пар на звено 12,5 м.

Ширина колеи между внутренними гранями головок рельсов – 1520 мм. Ширина колеи измеряется между головками рельсов на уровне 13 мм ниже поверхности касания колёс. В изолирующих и переходных стыках поверхность катания должна быть в одном уровне. В кривых радиусом 200 м предусматривается уширение колеи до 1535 мм.

Укладываемые в путь рельсы Р-65 соответствуют СТ РК ГОСТ Р 51685-2005.

Рельсы укладываются в путь так, чтобы разница в износе соседних рельсов была по высоте и ширине головки (по рабочему канту) не более 1 мм.

Сборка рельсошпальной решетки производится на стенде рельсо-сборочной базы.

Укладываемые в путь рубки должны иметь длину, кратную стандартной длине рельсов, но не менее 3,125 м.

Шпалы приняты в соответствии с действующим СТ РК 1447-2005 и ГОСТ 78-2014. Деревянные шпалы пропитываются антисептиками.

На деревянных шпалах предусматривается подкладочное костыльное смешанное типа ДО.

При применении скреплений ДО на прямых участках пути рельсы пришивают на каждом конце промежуточной шпалы четырьмя костылями, а на стыковой - пятью. В кривых радиусом 1200 м и менее на всех шпалах рельсы пришивают пятью костылями.

Ширина подкладки к рельсам Р65 меньше ширины верхней постели шпалы и составляет 170 мм. Для того чтобы уменьшить вероятность образования трещин в шпалах, костыльные отверстия смещены одно относительно другого так, что на одной прямой, параллельной продольной оси шпалы, находится не более одного костыля. Ни одно отверстие не совпадает с продольной осью шпалы.

Земляное полотно

Конструкция земляного полотна на участке строительства железнодорожного пути принята в соответствии с СП РК 3.03-122-2013, СТ РК 1413-2005 и альбомами типовых поперечных профилей.

В высотном отношении земляное полотно пути запроектировано в увязке с отметками производственной базы ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL».

Типовой поперечный профиль планируется 2-х типов:

Тип I - земляное полотно с заглубленной балластной призмой в выемке, под один путь, ширина земляного корыта переменная. Крутизна откосов земляного полотна принимается 1:1,5. Устраивается на участках ПК0+00-ПК0+15,19, ПК02+51,97-ПК06+13,50, ПК09+66,53-ПК10+91,55.

Тип II - досыпаемое земляное полотно с открытой балластной призмой в насыпи под один путь, ширина земляного полотна 5,8 м. Крутизна откосов земляного полотна принимается 1:1,5. Поперечный уклон от существующего земляного полотна станционных путей в полевую сторону 20‰. Устраивается на ПК0+15,19-ПК0+55,03.

Тип III - земляное полотно с открытой балластной призмой в насыпи из обыкновенных грунтов под один путь, ширина земляного полотна 5,80 м, на кривой 6,1 м. Крутизна откосов земляного полотна принимается 1:1,5. Устраивается на участке ПК0+55,03-ПК02+51,97, ПК06+13,50-ПК09+66,53.

Перед началом производства работ по устройству земляного полотна, необходимо провести работы подготовительного периода, в которые входят:

снятие плодородного слоя почвы толщиной 10 см;

расчистка полосы отвода от мусора;

вынос трассы в натуру.

Земляные работы являются важной частью единого технологического комплекса работ по сооружению железной дороги.

Вагонные весы

На проектируемом ж/д пути на ПК06+37,20-ПК06+55,27, предусмотрена установка вагонных весов «Эталон 150 В». Размер весов, длина 18,07 м, ширина 2,6 м.

Наружное пожаротушение

Согласно техническо-распорядительного акта станции Шарбакты ближайший пожарный поезд расположен на железнодорожном пути «Восстановительный поезд» станции. Техническое обслуживание осуществляет дежурный по пожарному поезду ст. Шарбакты. Отправление пожарного поезда производится по приказу ДНЦ переданного ДСП. Дежурный по станции обязан обеспечить беспрепятственный пропуск маневрового локомотива с составителем поездов к месту стоянки пожарного поезда, для выставления его на приемоотправочный путь станции.

Под пожарный поезд подается любой локомотив, кроме электровоза. Отправление пожарного поезда производится не позднее 22 минут после получения приказа. Перед отправлением пожарного поезда ДСП обязан убедиться в наличии у машиниста бланка предупреждения.

Первичными средствами пожаротушения до приезда пожарного поезда служат:

пожарный щит и ящики с песком, находящиеся у здания дежурного по станции;

огнетушители углекислые порошковые ОП-5, массой заряда 5 кг, в количестве 15 единиц, установленные на металлическом стеллаже и закрепленные на металлический крюк внутри здания дежурного по станции;

дежурство по всей территории предприятия – круглосуточное.

6.2.2 Конструктивные решения

Операторская

Уровень ответственности – III.

Степень огнестойкости – III.

Операторская – одноэтажная, прямоугольной формы в плане здание с размерами в осях 2,10 х 2,70 м, высотой до низа покрытия – 2,25 м.

За относительную отметку 0,000 принят уровень чистого операторской, соответствующий абсолютной отметке 146,35 м.

Конструктивная схема здания – бескаркасная с поперечными несущими стенами. Пространственная жесткость операторской обеспечивается совместной работой стен и горизонтального диска покрытия.

Фундаменты – ленточные из сборных бетонных блоков по ГОСТ 13579-78*, глубина заложения фундаментов – на отметке минус 1,20 м.

Под фундаменты предусмотрена бетонная подготовка толщиной 100 мм.

Основанием фундаментов служит песок средней крупности со следующими расчетными характеристиками: C_{II}=2,0 кПа; φ_{II}=32°; ρ_{II}=1,74 г/см^3; E=19,0 МПа.

Горизонтальная гидроизоляция на отметке 0,000 м выполняется из двух слоев гидроизола на битумной мастике, вертикальная гидроизоляция – окрасочная из двух слоев горячего битума.

Стены – из газобетонных блоков толщиной 300 мм со средней плотностью D=1000 кг/куб.м на цементно-песчаном растворе М100 с последующей теплоизоляцией стен снаружи и устройством навесного фасада из винилового сайдинга.

Теплоизоляционный слой – из минераловатных жестких плит ПЖ-140 по ГОСТ 9573-2012.

Перемычки – металлические из равнополочного углового проката по ГОСТ 8509-93.

Перекрытие и конструкция крыши – из деревянных элементов хвойных пород по ГОСТ 8486-86*.

Крыша – совмещенная, кровля – из профилированных стальных листов с трапециевидными гофрами по ГОСТ 24045-2010 по деревянной обрешетке.

Дверной блок – из поливинилхлоридных профилей по ГОСТ 30970-2014.

Оконные блоки – из поливинилхлоридных профилей по ГОСТ 30674-99 с двухкамерным стеклопакетом.

По периметру наружных стен устраивается бетонная отмостка шириной 1,0 м.

Наружная и внутренняя отделка

Наружные стены – виниловый сайдинг цвета RAL 5005.

Оконные и дверные блоки – из поливинилхлоридных профилей цвета RAL 5005.

Стены – штукатурка, водоэмульсионная окраска.

Потолок – подвесной типа «Армстронг».

Покрытие пола – из керамических плиток по ГОСТ 6787-2001.

Железнодорожный путь

Согласно технологического задания к строительному разделу проектом предусмотрено устройство фундаментов под маневровую лебедку и под электронно-тензометрические вагонные весы.

Фундамент под вагонные весы – плитный из тяжелого бетона класса В20, F75 с обрамлением прокатным профилем по ГОСТ 8240-97. Армирован сетками с размерами ячеек 150х150 мм из стержневой арматуры класса А400 по ГОСТ 34028-2016.

Проектом предусмотрено включение уплотнительной добавки типа «Пенетрон Адмикс» в фундамент весов.

Основанием фундамента служит щебеночный балласт фракцией 20 – 40 мм.

Фундаменты под лебедку – столбчатые из тяжелого бетона класса В20, F100 с армированием пространственным каркасом из плоских сеток с размерами ячеек 200х200 мм типа 2С по ГОСТ 23279-2012 из стержневой арматуры класса А400 по ГОСТ 34028-2016.

Из фундаментов предусмотрены выпуски фундаментных болтов по ГОСТ 24379.1-80 для крепления вышележащих конструкций.

Под фундаменты предусмотрена бетонная подготовка толщиной 100 мм.

Вертикальная гидроизоляция – окрасочная из двух слоев горячего битума.

Антикоррозионные мероприятия

Антикоррозионные мероприятия приняты в соответствии с требованиями СН РК 2.01-01-2013 и СП РК 2.01-101-2013 «Защита строительных конструкций от коррозии».

Согласно материалов инженерно-геологических изысканий грунты площадки не агрессивные к бетону на портландцементе.

Закладные и соединительные металлические элементы и металлоконструкции, после очистки покрываются лакокрасочными материалами.

Деревянные конструкции защищаются составом КСД-1 по ТУ 2389-008-36567372-96.

Принятые основные конструктивные решения обеспечивают прочность и устойчивость несущих конструкций здания операторской, нормативную огнезащиту конструкций.

6.2.3 Инженерное обеспечение, сети и системы

Электротехнические решения

Раздел электротехнических решений данного рабочего проекта предусмотрен на основании задания на проектирование и в соответствии нормативно-техническим документам и ПУЭ РК, а также техническими условиями за № 2834-и, выданными АО «НК «КТЖ» от 07.10.2019 г. и техническими условиями № 14/2019 г, выданными филиалом АО «НК «КТЖ» – «Павлодарская дистанция электроснабжения»

В электротехнической части проекта запроектированы:

установка комплектной однотрансформаторной подстанции наружной установки;

монтаж ВЛ-10 кВ;

монтаж КЛ-0,4 кВ;

реконструкция существующих ВЛ-10 кВ, пересекающих проектируемые железные пути;

укладка резервных каналов.

Для электроснабжения предусматривается установка комплектной однотрансформаторной подстанции наружной установки типа КТПН-100 кВА 10/0,4. КТПН проектируется с воздушным вводом 10 кВ и кабельными выводами на 0,4 кВ.

Проектируемая ВЛ-10 кВ выполняется неизолированным проводом марки АС сечением 50 мм² на железобетонных опорах марки СВ105-3,5 с установкой разъединителя на первой опоре № 6 и устройством ответвления на существующей опоре № 2.

Вводно-распределительное устройство операторской (ВРУ) подключено от КТПН.

Подключение лебедки маневрового и интегрирующего модуля весов, предусматривается непосредственно от ВРУ операторской.

Кабельные линии прокладываются в траншее на глубине 0,7 м от планировочных отметок земли. Прокладку кабелей выполнить согласно серии А5-92.

В местах пересечения существующих ВЛ-10 кВ с проектируемой железной дорогой расстояние от нижних проводов по вертикали до поверхности головки рельс составляет менее 7,5 м. В связи с этим, для обеспечения нормируемого провиса провода, проектом предусмотрена реконструкция существующих ВЛ-10 кВ:

в месте пересечения ВЛ-10 кВ с железнодорожными путями № 1 произведена замена существующих деревянных одноцепных опор на железобетонные опоры с маркой стойки СВ105-3,5 и подвес на них нового неизолированного провода марки АС сечением 50мм²;

в месте пересечения ВЛ-10 кВ с железнодорожными путями № 2 произведена замена существующих деревянных двухцепных опор на железобетонные опоры с маркой стойки СВ164-12 и заменой неизолированного провода марки ПСО-5 на провод марки АС сечением 35 мм².

Все опоры ВЛ-10 кВ подлежат заземлению.

В месте пересечения существующей кабельной линии СЦБ (ШЧ-24) с железной дорогой, проектом предусмотрена прокладка резервного канала из металлической трубы Дн=219 мм и ПНД труб Дн=110 мм.

Электроосвещение

Электроосвещение участков проектируемого железнодорожного подъездного пути к территории объекта запроектировано выполнить светодиодными светильниками с питанием от сетевого напряжения 380/220 В для освещения переезда и внутренней площадки завода.

Нормируемая освещенность выставочных путей составляет – 10 Лк, переездов – 5 Лк, стрелочных переводов – 5 Лк.

Схема расположения светильников принята однорядная и местами отдельно стоящие, с установкой по контуру выставочных железнодорожных путей на расстоянии не менее 3,0 м от крайнего рельса.

Для установки светильников и прокладки самонесущих проводов приняты опоры типа СВ110-3,5 с креплениями светодиодных светильников на опорах кронштейнами «КС-1», типовой серии 3.407.1-136.22.01.

Электропитание светильников запроектировано с подвесом самонесущего изолированного провода СИП-4 2(4)х16 мм2. Крепление провода СИП предусмотрено при помощи подвесной арматуры фирмы ENSTO. Подключение к источнику электропитания запроектировано от шкафа БУНО в здании КТП.

Подключение светильников на опоре принято кабелем АВВГ 3х2,5 мм², через предохранители В 6770 с плавкой вставкой 1 А на каждый светильник в отдельности.

Для управления освещением принят ящик управления освещением типа БУНО типового исполнения.

Силовое электрооборудование. Электроосвещение. Операторская

Раздел внутреннего электроснабжения здания помещения операторской на весовой, выполнен на основании технического задания на проектирование.

Проектом предусматриваются:

установка вводно-распределительного устройства (ВРУ);

устройство сетей внутреннего электроснабжения;

монтаж светильников, розеток и выключателей;

устройство отопления помещения.

В качестве ВРУ проектом предусмотрен шкаф марки ЩУРн-3-18 зо-1 36 УХЛ3 IP31.

Светотехнический расчет выполнен методом коэффициентов использования.

Типы светильников выбраны с учетом характеристики помещения и указаны на плане. Крепление светильников выполняется: к потолку - внутри помещения и к стене над дверью - снаружи помещения. Управление освещением - местное, от одноклавишных выключателей наружной установки.

Групповые сети прокладываются: по стене - открыто в гофрированной трубе диаметром 16 мм с креплением на держателях с защелкой. Все сети выполняются кабелем марки ВВГнг-FRLS.

Силовое электрооборудование операторской представлено силовыми электроприемниками: маневровой лебедкой марки ЛЭМ-10Ш2, электроконвекторы ЭВУБ(э). Управление силовыми электроприёмниками осуществляется от силовых щитков управления.

Таблица № 2

Основные технические показатели по разделу ЭС

Наименование	Ед.изм	Количество
Категория надежности электроснабжения		II/III
Напряжение питающей сети	В	380/220
Опора CD110-3.5 в комплекте с светодиодным светильником	шт.	10
Длина ВЛ-10 кВ	м	202
Длина КЛ-0,4 кВ	м	87

Системы связи и сигнализации

Раздел системы связи рабочего проекта, запроектирован в соответствии с нормативно-техническими документами и техническими условиями: № 2834-И от 07.10.2019 г., выданными филиалом АО «НК «Қазақстан Темір Жолы».

Прямая телефонная связь с дежурным по станции предусмотрена непосредственно от объекта. В качестве резервной связи со станцией принята - сотовая связь.

Проектом предусматривается включение в электрическую централизацию рельсовой цепи 25СП, маневрового светофора М1, стрелок 25, 27СС с ручным переводом и контролем плюсового охранного положения в зависимость ЭЦ с передачей на местное управление маневрового светофора М1.

Согласно техническому заданию АО «НК «Қазақстан Темір Жолы», на станции сохраняются действующие устройства электрической централизации.

Длина проектируемого подъездного пути составляет 1060,51 м, стрелочный перевод тип Р65 марки 1/9 примыкает к централизованной зоне, сбрасывающая стрелка при выезде с подъездного пути.

На станции Шарбакты проектом предусматривается включение в электрическую централизацию рельсовой цепи 25СП, мачтового маневрового светофора М1, стрелок 25, 27СС с ручным переводом и контролем плюсового охранного положения в зависимости ЭЦ с передачей на местное управление маневрового светофора М1.

Новые устройства СЦБ, включаемые в существующую электрическую централизацию, также включаются в диспетчерскую централизацию «Нева».

Вновь укладываемые кабельные линии СЦБ осуществляются кабелем марки СБзПУ с гидрофобным заполнением.

При строительстве примыкания подъездного пути ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» дополнительные реле и приборы размещаются в существующем релейном помещении действующего поста ЭЦ на имеющихся свободных местах стативов.

Для обозначение кабельной траншей, предусмотрено применить сигнальную ленту. В траншее принято применить постель и засыпку из песка в соответствии с требованиями ПУЭ РК.

В целях электробезопасности запроектировано оборудование МАПС заземлить и соединить с контуром заземления выполненной из угловой стали 50х50х5 мм длиной 2,5

м соединённый между собой стальной полосой 40х4 мм в земляной траншее на глубине 0,5 м от уровня земли.

6.3 Оценка воздействия на окружающую среду

Материалы разработаны товариществом с ограниченной ответственностью «NS Projectgroup» (государственная лицензия от 18.04.2017 г. № 010515 выданная ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля Павлодарской области»).

Влияние на атмосферу

Период эксплуатации

Источниками выбросов загрязняющих веществ в атмосферу на период эксплуатации будут являться: маневровые тепловозы (источник неорганизованный 6001).

Нормативы предельно допустимых выбросов (ПДВ) загрязняющих веществ в атмосферу от передвижных источников согласно п. 19 Методики определения нормативов эмиссий в окружающую среду от 16.04.2012 г. № 110-ө не устанавливаются.

Период строительства

Источником выбросов загрязняющих веществ в атмосферу на период строительства будет являться строительная площадка (земляные, сварочные, покрасочные, буровые, паяльные, газосварочные работы, обмазка битумом, шлифовальный, сверлильный станки, работа автотракторной техники) - источник неорганизованный 6001.

Обоснованные нормативы предельно допустимых выбросов (ПДВ) загрязняющих веществ в атмосферу на период строительства, установлены без учета автотранспорта согласно ст. 28 Экологического кодекса РК и представлены в таблице №3

Таблица № 3

Нормативы выбросов

Производство, цех, участок	Номер источника	Нормативы выбросов загрязняющих веществ						
Код и наименование загрязняющего вещества		Существующее положение		СМР		ПДВ		Год достижения
		г/с	т/год	г/с	т/год	г/с	т/год	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Неорганизованные источники:								
Оксид железа (0123)	6001	-	-	0,0275	0,00055	0,0275	0,00055	2020
Марганец и его соединения (0143)	6001	-	-	0,001	0,000012	0,001	0,000012	2020
Олово оксид (0168)	6001	-	-	0,00004	0,00000015	0,00004	0,00000015	2020
Свинец и его неорганические соединения (0184)	6001	-	-	0,00009	0,00000029	0,00009	0,00000029	2020
Дисурьма триоксид (0190)	6001	-	-	0,0000008	0,000000003	0,0000008	0,000000003	2020
Диоксид азота (0301)	6001	-	-	0,0112	0,000305	0,0112	0,000305	2020
Оксид азота (0304)	6001	-	-	0,0019	0,000051	0,0019	0,000051	2020
Оксид углерода	6001	-	-	0,0175	0,00034	0,0175	0,00034	2020

Фтористые газообразные соединения (0342)	6001	-	-	0,0002	0,000002	0,0002	0,000002	2020
Фториды неорганические плохо растворимые (0344)	6001	-	-	0,0009	0,00001	0,0009	0,00001	2020
Диметилбензол (0616)	6001	-	-	0,2575	0,00153	0,2575	0,00153	2020
Метилбензол (0621)	6001	-	-	0,2094	0,001435	0,2094	0,001435	2020
Этанол (1061)	6001	-	-	0,0681	0,0002	0,0681	0,0002	2020
2-этоксиэтанол (1119)	6001	-	-	0,0077	0,00003	0,0077	0,00003	2020
Бутилацетат (1210)	6001	-	-	0,0403	0,00033	0,0403	0,00033	2020
Пропан-2-он (1401)	6001	-	-	0,1065	0,00072	0,1065	0,00072	2020
Циклогексанон (1411)	6001	-	-	0,0681	0,0002	0,0681	0,0002	2020
Бензин (нефтяной, малосернистый) (2704)	6001	-	-	0,2778	0,007	0,2778	0,007	2020
Керосин (2732)	6001	-	-	0,2778	0,0129	0,2778	0,0129	2020
Уайт-спирит (2752)	6001	-	-	0,1791	0,0009	0,1791	0,0009	2020
Углеводороды предельные C_{12}-C_{19} (2754)	6001	-	-	0,0056	0,00002	0,0056	0,00002	2020
Взвешенные вещества (2902)	6001	-	-	0,0054	0,00061	0,0054	0,00061	2020
Пыль неорганическая с содержанием двуокиси кремния 70-20% (2908)	6001	-	-	0,0282	0,306384	0,0282	0,306384	2020
Пыль неорганическая с содержанием двуокиси кремния менее 20% (2909)	6001	-	-	0,003	0,0221	0,003	0,0221	2020
Пыль древесная (2936)	6001	-	-	0,0032	0,0004	0,0032	0,0004	2020
Итого по неорганизованным:		-	-	1,5980308	0,356029443	1,5980308	0,356029443	2020
Всего по предприятию		**-**	**-**	**1,5980308**	**0,356029443**	**1,5980308**	**0,356029443**	**2020**

Расчеты рассеивания загрязняющих веществ в приземном слое атмосферы выполнены на электронно-вычислительной машине с использованием программного комплекса «ЭРА-2.5» в пределах расчетного прямоугольника (принят 2000х2000 м), охватывающего район размещения предприятия, его санитарно-защитную зону и

ближайшую жилую зону. Значения фоновых концентраций приняты как для населенных пунктов с численностью населения до 10 тысяч жителей по таблице 9.15 части I РД 52.04.186-89 «Руководство по контролю загрязнения атмосферы».

Анализ результатов расчета вредных веществ в атмосфере показал, что в жилой зоне и на границе санитарно-защитной зоны превышения нормативных концентраций отсутствуют. При совместном присутствии в атмосферном воздухе нескольких веществ, содержащихся в выбросах предприятия и обладающих суммацией действия, сумма их концентраций не превышает единицу.

Условия работы и технологические процессы, применяемые при строительно-монтажных работах, не допускают возможности залповых и аварийных выбросов.

Ближайшая жилая зона расположена в северном направлении на расстоянии 140 м от участка проектирования. По значимости и полноте оценки воздействия на окружающую среду проектируемый объект относится к III категории, согласно ст. 40 Экологического кодекса РК.

При соблюдении установленных правил воздействие на атмосферный воздух от объекта строительства будет находиться в пределах установленных норм.

Влияние на водный бассейн

По данным раздела «Охрана окружающей среды» в районе намечаемого строительства водные объекты отсутствуют.

Грунтовые воды на момент проведения изысканий не вскрыты на глубине 5 м.

На период строительства предусмотрено использование привозной воды для хозяйственно-питьевых нужд. Водоотведение будет осуществляться в биотуалет с последующим вывозом сточных вод по договору со спецорганизацией.

Воздействие на поверхностные и подземные воды оценивается как допустимое.

Земельные ресурсы. Отходы производства и потребления

Проектом предусматривается снятие плодородного слоя почвы с последующим использованием на укрепление откосов насыпи железнодорожного подъездного пути.

Данные по видам и количеству образования отходов, образующихся в период строительства и эксплуатации приведены в таблице № 4

Таблица№ 4

Нормативы размещения отходов производства и потребления

Наименование отходов	Образование, т/год	Размещение, т/год	Передача сторонним организациям, т/год
1	2	3	4
Период строительства			
Всего:	**21,58005**	**-**	**21,58005**
в т.ч. отходов производства	21,20205	-	21,20205
отходов потребления	0,378	-	0,378
Янтарный уровень			
Промасленная ветошь (AD060)	0,00635	-	0,00635
Загрязненный упаковочный материал (AD070)	0,0283	-	0,0283
Зеленый уровень			
Твердо-бытовые отходы (GO060)	0,378	-	0,378
Огарки сварочных электродов (GA090)	0,0003	-	0,0003
Остатки упаковочного	0,0004	-	0,0004

материала (GI014)			
Отходы кабеля (GH013)	0,3452	-	0,3452
Древесные отходы (GL010)	0,675	-	0,675
Лом черных металлов (GA090)	7,1105	-	7,1105
Строительные отходы (GG170)	13,036	-	13,036
Период эксплуатации			
Всего:	0,0011	-	0,0011
в т.ч. отходов производства	0,0011	-	0,0011
отходов потребления	-	-	-
Зеленый уровень			
Отработанные светодиодные лампы (GC020)	0,0011	-	0,0011

Сбор и временное хранение (не более 6 месяцев) всех образующихся отходов осуществляется на специально отведенных местах в соответствии с уровнем опасности. Исключается смешивание отходов. Периодичность вывоза отходов - по мере наполнения контейнера. Транспортировка отходов до мест санкционированного размещения (утилизации) предприятия осуществляется специально оборудованным транспортом, исключающим возможность потерь по пути следования и загрязнения окружающей среды.

При соблюдении установленных правил воздействие на земельные ресурсы проектируемого объекта будет находиться в пределах установленных норм.

Растительный и животный мир

Рассматриваемая территория не относится к заповедной, древние культурные и исторические памятники, подлежащие охране, отсутствуют. Редкие растения, занесенные в Красную Книгу, также отсутствуют.

Воздействие на животный и растительный мир незначительное – в результате антропогенного воздействия со стороны действующего предприятия представители животного мира переместились на сопредельные участки. Непосредственно на промплощадке растительность отсутствует, так как присутствуют техногенные образования.

Экологические риски

Для предупреждения возникновения аварийных ситуаций предусматриваются меры по соблюдению правил пожарной безопасности, техники безопасности ведения процесса строительства, правил охраны труда, промышленной санитарии.

Возможность экологического риска и аварийных ситуаций при соблюдении технологического регламента и условий проведения работ отсутствует.

Социально-экономическая среда

Реализация данного проекта направлена на строительство подъездного железнодорожного пути ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» в с. Шарбакты Щербактинского района Павлодарской области, что благоприятно скажется на социальные условия населения.

Справка об отсутствии зеленых насаждений ГУ «Отдел реального сектора экономики Щербактинского района» от 04.03.2020 г. № 35/15-2-03/254.

Соответствует требованиям Экологического кодекса РК, Инструкции по проведению оценки воздействия на окружающую среду, нормативно-правовым актам и нормативно-методической документации в области охраны окружающей среды РК.

6.4 Оценка соответствия рабочего проекта санитарным правилам и гигиеническим нормам

Проектом предусмотрено строительство подъездного железнодорожного пути ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» по адресу: Щербактинский район, с.Шарбакты. Естественный радиационный гамма-фон на земельном участке не превышает нормативных значений (протокол дозиметрического контроля №1 от 14.02.2020 г.). Определение радона с поверхности грунта будет выполнено после схода снежного покрова с принятием необходимых мер безопасности при необходимости. (Письмо Щербактинского отделения филиала РГП на ПХВ «НЦЭ» МЗ РК №15/24-5-10 от 14.02.2020 г и письмо ТОО «Sharbakty Bidai Terminal» №6 от 18.02.2020 г). Радиологическая безопасность используемых строительных материалов (песчано-гравийная смесь) подтверждена результатами испытаний (протокол Павлодарский филиал АО НЦЭиС ИЦ №3192-СП от 18.10.2018 г.). Поверхностные водоемы в непосредственной близости от участка строительства отсутствуют, поэтому прямое воздействие на них исключается.

Проектируемый подъездной железнодорожный путь предназначен для подачи вагонов на территорию ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» для погрузки и выгрузки сыпучих грузов (зерновые культуры). Длина проектируемого подъездного пути составляет 1091,5 м, грузовой фронт предусмотрен на 31 вагон. Вагоны под погрузку/выгрузку будут перетягиваться маневровой лебедкой. Для персонала предусмотрено здание операторской. После погрузки-выгрузки, вагоны маневровым тепловозом будут подаваться на станцию Шарбакты (погрузочно-разгрузочные устройства и склады будут выполнены отдельным проектом). На проектируемом ж/д пути предусмотрена установка вагонных весов «Эталон 150 В». Для электроснабжения предусматривается установка комплектной однотрансформаторной подстанции (КТПН 10/0,4 100кВА). Светильники принимаются светодиодные марки «Самурык 150», обеспечивающие нормативную освещенность территории грузовых операций.

Для проектируемых железнодорожных путей, с учетом использования площадки под разгрузки сыпучих грузов (зерно и т.д.) установлена санитарно-защитная зона 100 м. Нормативная возможность организации СЗЗ имеется (ближайшая жилая застройка расположена на расстоянии 140 м).

Территория строительной площадки обеспечена проездами и подъездными дорогами с двумя въездами. Территория стройплощадки будет иметь ограждение и освещение в темное время суток. Для обеспечения нужд строителей предусмотрены временные бытовые помещения (вагоны-бытовки), помещения для обогрева персонала, помещение для сушки одежды, столовая, складские помещения контейнерного типа. Все рабочие будут обеспечены спецодеждой, средствами индивидуальной защиты, медицинскими аптечками. Водоснабжение в период строительных работ привозное, питьевой водой нормативного качества. Для бытовых целей будут использоваться биотуалеты. Строительная площадка в ходе строительства своевременно очищается от строительного мусора.

Рабочий проект соответствует требованиям санитарных правил: «Санитарно-эпидемиологические требования по установлению санитарно-защитной зоны производственных объектов», утвержденных приказом Министра национальной экономики РК №237 от 20.03.2015 года; «Санитарно-эпидемиологические требования к условиям труда и бытового обслуживания при строительстве, реконструкции, ремонте и

вводе, эксплуатации объектов строительства», утвержденных приказом Министра национальной экономики РК №177 от 28 февраля 2015 года.

6.5 Организация строительства

Продолжительность строительства и расчет задела по годам РП «Строительство подъездного железнодорожного пути ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» по адресу: Щербактинский район, с.Шарбакты, ул. 9 Мая» (без сметной документации), принято директивным сроком 3 месяца. Календарный план согласован заказчиком.

Начало работ предусмотрено в мае 2020 года (письмо ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» от 24.01.2020 года исх.№03).

Распределение инвестиций (заделы) по годам строительства:

на 2020 – 100%.

6.6 Сметная документация

Рабочий проект представлен на экспертизу без рассмотрения сметной документации письмо ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» от 24.01.2020 года исх.№ 02.

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Дополнения и изменения, внесенные в рабочий проект в процессе экспертизы

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиала РГП «Госэкспертиза» по Восточному региону, в рабочий проект «Строительство подъездного железнодорожного пути ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» по адресу: Щербактинский район, с.Шарбакты, ул. 9 Мая» (без сметной документации), внесены следующие изменения и дополнения:

Железнодорожные пути

1. Представлено письмо от заказчика о годовом объеме перевозок № 008 от 20 августа 2019 г.;
2. На листе «общих данных» представлены обозначение, отметка и местоположение исходного репера п.4 СТ РК ГОСТ Р 21.1702-2005 «Система проектной документации для строительства. Правила выполнения рабочей документации железнодорожных путей»;
3. Представлена ведомость реперов;
4. Представлено письмо – согласование от заказчика о карьерах, обеспечивающих доставку строительных материалов;
5. Предоставлено письмо – согласование от заказчика о применении упора из металлического профиля №08 от 03.03.2020 г.;
6. В ПЗ представлена таблица ТЭП с указанием основных принятых решений по проекту и сравнение с проектными;
7. Обосновано письмом заказчика отсутствие водопропускных труб на проектируемом участке №09 от 03.03.2020 г.;
8. Предусмотрено восстановление существующего пути после укладки стрелочного перевода;
9. На продольном профиле указаны все пересекаемые коммуникации;
10. Указано расстояние от стыка рельса до перехода одного вида шпал к другому;
11. Представлено описание укладки внутренней нити в кривых участках пути;
12. Представлен раздел «наружное пожаротушение» подвижного состава;
13. Пояснительная записка дополнена разделом «Грузовая и маневровая работа»;

14. Указан способ укрепление откосов насыпи и учтен в ВОР;
15. ВОР дополнена пунктом по установке предельного столбика;
16. В ВОР учтен послеосадочный ремонт пути;
17. В ВОР учтена сборка звеньев рельсошпальной решетки на базе.

Конструктивные решения

18. Откорректирована расчетная температура наружного воздуха согласно п.3.24 СП РК 2.04-01-2017.
19. Указана абсолютная отметка 0,000 здания операторской.
20. Выполнена схема размещения здания операторской на площадке, обеспечен отвод паводковых и атмосферных стоков от здания.

Электротехнические решения

21. Уточнен угол пресечения ВЛ с ж/д согласно ПУЭ.
22. Выполнен профиль пересечения с ж/д.
23. Выхода кабельных труб при пересечении с ЖД оборудованы электронными маркерами.

Сети связи и сигнализации

24. Учтена кабельно-проводниковая продукция линии СЦБ.
25. Спецификация оборудования, изделий и материалов откорректирована согласно ГОСТ 21.110-2013.

Оценка воздействия на окружающую среду

26. Уточнен в главе 1 «Общие сведения о проектируемом объекте» раздела ООС класс опасности и категория проектируемого объекта.
27. Представлено письмо об отсутствии зеленых насаждений ГУ «Отдел реального сектора экономики Щербактинского района» от 04.03.2020 г. № 35/15-2-03/254.
28. Данные раздела ООС и заявки для получения разрешения на эмиссии в окружающую среду представлены по уточненному расчету начала и продолжительности периода строительства.
29. Откорректирован раздел ООС с учетом замечаний экспертов рабочей группы.

Санитарно-эпидемиологический раздел

30. Радиологическая безопасность строительных материалов, используемых при строительстве железнодорожного пути, подтверждена результатами инструментальных замеров (протокол филиала АО «Национальный центр экспертизы и сертификации» г.Павлодар №3192 от 18.10.2018 г.) . Естественный радиационный гамма-фон на земельном участке не превышает нормативных значений (протокол дозиметрического контроля №1 от 14.02.2020 г.,). Определение радона будет выполнено после схода снежного покрова с принятием необходимых мер безопасности при необходимости. (Письмо Щербактинского отделения филиала РГП на ПХВ «НЦЭ» МЗ РК №15/24-5-10 от 14.02.2020 г. и письмо ТОО «Sharbakty Bidai Terminal» №6 от 18.02.2020 г.).
31. Для проектируемых железнодорожных путей, с учетом использования площадки под разгрузки сыпучих грузов (зерно и т.д.) установлена санитарно-защитная зона 100 м. Нормативная возможность организации СЗЗ имеется (ближайшая жилая застройка расположена на расстоянии 140 м).

Организация строительства

32. Уточнен расчет продолжительности строительства. Представлен календарный график, утвержденный заказчиком.
33. Уточнено начало строительства. Представлена справка о начале строительства.
34. Уточнены - наименование проекта и наименование АПЗ..

7.2 Оценка принятых решений

В соответствии с п.9 «Правила определения общего порядка отнесения зданий и сооружений к технически и (или) технологически сложным объектам» утвержденного приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 28.02.2015 года №165, разработчиком проекта установлен – II (нормальный) уровень ответственности.

Рабочий проект «Строительство подъездного железнодорожного пути ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» по адресу: Щербактинский район, с.Шарбакты, ул. 9 Мая» (без сметной документации) разработан в соответствии с заданием на проектирование, исходными данными, техническими условиями.

Состав и комплектность представленных материалов соответствуют требованиям СН РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство».

При разработке рабочего проекта учтены местные природно-климатические и геологические условия площадки строительства.

Заявление об экологических последствиях с материалами рабочего проекта соответствуют требованиям Экологического кодекса Республики Казахстан и Приказа Министра охраны окружающей среды Республики Казахстан от 28 июня 2007 года №204-п «Об утверждении Инструкции по проведению оценки воздействия на окружающую среду».

В рабочем проекте применены импортозамещающие местные строительные материалы и изделия, изготавливаемые на предприятиях Республики Казахстан.

Проектные решения с учетом внесенных изменений по п.7.1 соответствуют государственным нормативным требованиям по санитарной, экологической, пожарной и взрывной безопасности, охране труда.

Таблица № 5

Основные технические показатели по рабочему проекту

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели	
			заявленные	рекомендуемые
1.	Протяженность пути	км	1,092	1,092
2.	Строительная длина пути	м	1060,51	1060,51
3.	Полезная длина пути	м	1054,65	1054,65
4.	Категория по СП РК 3.03-122-2013		III-п	III-п
5.	Тип рельса (старогодный)		Р65(С)	Р65(С)
6.	Тип шпал:			
	- ПК0+31,04-ПК0+49,79		дер. II типа	дер. II типа
	- ПК0+49,79-ПК10+91,55		ж/б Ш-1	ж/б Ш-1
7.	Продолжительность строительства	мес.	3,0	3,0

8. ВЫВОДЫ:

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «Строительство подъездного железнодорожного пути ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» по адресу: Щербактинский район, с.Шарбакты, ул. 9 Мая» (без сметной документации), соответствует требованиям нормативных правовых актов и государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими техническими показателями:

Протяженность пути 1,092 км

Строительная длина пути 1060,51 м

Полезная длина пути	1054,65	м
Категория по СП РК 3.03-122-2013	III-п	
Продолжительность строительства	3,0	месяца

2. Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» в соответствии с условиями договора от 03.02.2020 года № 01-0155.

3. Заказчик при приеме документации по рабочему проекту от проектной организации должен проверить ее на соответствие настоящему экспертному заключению.

4. Заказчику при строительстве максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

8.ТҰЖЫРЫМДАР:

1. Енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, «Шарбақты ауданы, Шарбақты ауылы, 9 Мая көшесі, мекенжайы бойынша «Sharbakty Bidai TERMINAL» ЖШС кіреберіс темір жолын салу» (сметалық құжаттамасыз)» жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында әрекет ететін нормативтік құқықтық актілер мен мемлекеттік нормативтер талаптарына сәйкес келеді және келесі негізгі техникалық көрсеткіштермен бекітуге ұсынылады:

Жолдың ұзындығы	1,092	шақырым
Жолдың құрылыс ұзындығы	1060,51	м
Жолдың пайдалы ұзындығы	1054,65	м
ҚР ҚЕ 3.03-122-2013 бойынша санаты	III-п	
Құрылыс ұзақтығы	3,0	ай

2. Осы сараптама қорытындысы жобалау үшін тапсырысшы бекіткен бастапқы материалдарды (мәліметтерді) есепке алумен орындалды, олардың дұрыстығына 03.02.2020 жылғы №01-0155 шарттың талаптарына сәйкес «Sharbakty Bidai TERMINAL» ЖШС кепілдік етеді.

3. Тапсырысшы жұмыс жобасы бойынша құжаттаманы жобалау ұйымынан қабылдау кезінде оның осы сараптама қорытындысына сәйкестігін тексерсін.

4. Тапсырысшы құрылыс кезінде отандық тауар өндірушілердің құрал-жабдықтарын, материалдар мен конструкцияларын барынша көп қолдансын.

Тикибаев Е.А.

Директор

Суюндыков С.Б.

Начальник производственного отдела

Жетимеков М.А.

Эксперт

Турдиев Ф.Н.

Эксперт

Бастоногова О.А.

Эксперт

Сапрыгина Л.И.

Эксперт

Музафаров Р.А.

Эксперт

Кунанбаев А.Т.

Эксперт

Номер: KZ92VDD00142088

Акимат Павлодарской области

Государственное учреждение "Управление недропользования, окружающей среды и водных ресурсов Павлодарской области"

РАЗРЕШЕНИЕ

на эмиссии в окружающую среду

Наименование природопользователя:

Товарищество с ограниченной ответственностью "Sharbakty Bidai TERMINAL" 141100, Республика Казахстан, Павлодарская область, Щербактинский район, Шарбактинский с.о., с.Шарбакты, улица Победа, дом № 105

(индекс, почтовый адрес)

Индивидуальный идентификационный номер/бизнес-идентификационный номер: 190740008443

Наименование производственного объекта: Строительство подъездного железнодорожного пути ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» по адресу: Щербактинский район, с.Шарбакты, ул. 9 Мая

Местонахождение производственного объекта:

Павлодарская область, Щербактинский район, Шарбактинский с.о., с.Шарбакты -

Соблюдать следующие условия природопользования:

1. Производить выбросы загрязняющих веществ в объемах, не превышающих:

в 2020 году 0,356029443 тонн
в 2021 году _____ тонн
в 2022 году _____ тонн
в 2023 году _____ тонн
в 2024 году _____ тонн
в 2025 году _____ тонн
в 2026 году _____ тонн
в 2027 году _____ тонн
в 2028 году _____ тонн
в 2029 году _____ тонн
в 2030 году _____ тонн

2. Производить сбросы загрязняющих веществ в объемах, не превышающих:

в 2020 году _____ тонн
в 2021 году _____ тонн
в 2022 году _____ тонн
в 2023 году _____ тонн
в 2024 году _____ тонн
в 2025 году _____ тонн
в 2026 году _____ тонн
в 2027 году _____ тонн
в 2028 году _____ тонн
в 2029 году _____ тонн
в 2030 году _____ тонн

3. Производить размещение отходов производства и потребления в объемах, не превышающих:

в 2020 году _____ тонн
в 2021 году _____ тонн
в 2022 году _____ тонн
в 2023 году _____ тонн
в 2024 году _____ тонн
в 2025 году _____ тонн
в 2026 году _____ тонн
в 2027 году _____ тонн
в 2028 году _____ тонн
в 2029 году _____ тонн
в 2030 году _____ тонн

4. Производить размещение серы в объемах , не превышающих:

в 2020 году _____ тонн
в 2021 году _____ тонн
в 2022 году _____ тонн
в 2023 году _____ тонн
в 2024 году _____ тонн
в 2025 году _____ тонн
в 2026 году _____ тонн
в 2027 году _____ тонн
в 2028 году _____ тонн
в 2029 году _____ тонн
в 2030 году _____ тонн

5.Выполнять согласованный план мероприятий по охране окружающей среды, на период действия настоящего Разрешения, а также мероприятия по снижению эмиссий в окружающую среду, установленные проектной документацией, предусмотренные положительным заключением государственной экологической экспертизы.
6.Выполнять программу производственного экологического контроля на период действия Разрешения.
7.Не превышать лимиты эмиссий (выбросы, сбросы, отходы, сера), установленные в настоящем Разрешении на основании положительных заключений государственной экологической экспертизы нормативов эмиссий по ингредиентам (веществам) на проекты нормативов эмиссий в окружающую среду, разделы Оценки воздействия в окружающую среду (далее-ОВОС), проектов реконструкции или вновь строящихся объектов предприятий согласно приложению 1 к настоящему Разрешению.
8. Условия природопользования согласно приложению 2 к настоящему Разрешению
Срок действия разрешения на эмиссии в окружающую среду с 01.05.2020 года по 31.07.2020 года
Примечание: * Лимиты эмиссий, установленные в настоящем Разрешении, по валовым объемам эмиссий и ингредиентам (веществам) действуют со дня выдачи настоящего Разрешения и рассчитываются по формуле, указанной в пункте 6 Правил заполнения форм документов для выдачи разрешений на эмиссии в окружающую среду.Разрешения на эмиссии в окружающую среду действительно до изменения применяемых технологий и условий природопользования, указанных в настоящем Разрешении.Приложения 1 и 2 являются неотъемлемой частью настоящего Разрешения.

Руководитель управления	Сатиев Кадылжан Каирбекович
(подпись)	Фамилия, имя, отчество (отчество при наличии)

Место выдачи: г.Павлодар **Дата выдачи:** 08.04.2020 г.

Приложение №1 к разрешению на эмиссии в окружающую среду

Заключение государственной экологической экспертизы нормативов эмиссий по ингредиентам (веществам) на проекты нормативов эмиссий в окружающую среду, разделы ОВОС, проектов реконструкции или вновь строящихся объектов предприятий

№	Наименование заключение государственной экологической экспертизы	Номер и дата выдачи заключения государственной экологической экспертизы
Выбросы		
1	Рабочий проект «Строительство подъездного железнодорожного пути ТОО «Sharbakty Bidai TERMINAL» по адресу: Щербактинский район, с.Шарбакты, ул. 9 Мая»	договор от 03.02.2020 № 01-0155
Сбросы		
Размещение Отходов		
Размещение Серы		

Приложение № 2 к разрешению
на эмиссии в окружающую среду

Условия природопользования

1. Соблюдение экологического законодательства.
2. Своевременная сдача экологической отчетности:
2.1. Отчет о выполнении Производственного экологического контроля представлять согласно приказу Министра энергетики Республики Казахстан от 7 сентября 2018 года № 356.
2.2. Отчет о выполнении плана мероприятий по охране окружающей среды представлять в ГУ «Управление недропользования, окружающей среды и водных ресурсов Павлодарской области» в в течение 10 рабочих дней после отчетного квартала.
2.3. Отчет по условиям природопользования представлять ежеквартально в ГУ «Управление недропользования, окружающей среды и водных ресурсов Павлодарской области» в соответствии с п. 5 ст. 73 Экологического кодекса Республики Казахстан.
2.4. Отчет по фактическим эмиссиям представлять в Департамент экологии по Павлодарской области в течение 10 рабочих дней после отчетного квартала.
3. Своевременная очистка территории и санитарно-защитная зона предприятия от ТБО и производственных отходов.
4. Соблюдать нормативы эмиссий, установленные настоящим Разрешением.
5. Природоохранные мероприятия, предусмотренные Планом мероприятий по охране окружающей среды, реализовывать в полном объеме в установленные сроки.