«Алматы-1 станциясындағы № 426 теміржол жолын бөлшектеу»
жұмыс жобасы бойынша

22.01.2021ж. № PEG-0007/21
(оң)

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«RWY Trade» ЖШС,
Қарағанды қ.

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Global Energy Group» ЖШС,
Қарағанды қ.

Нұр-Сұлтан қ.

АЛҒЫ СӨЗ

«Алматы-1 станциясындағы №426 теміржол жолын бөлшектеу» жұмыс жобасына осы сараптамалық қорытынды «Prof Expert Group» жауапкершілігі шектеулі серіктестігімен берілді.

«Prof Expert Group» жауапкершілігі шектеулі серіктестігінің рұқсатынсыз осы сараптамалық қорытындыны толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ PEG-0007/21 от 22.01.2021 г.
(положительное)

по рабочему проекту
«Демонтаж железнодорожного пути № 426 на ст. Алматы-1»

ЗАКАЗЧИК:
ТОО «RWY Trade»,
г. Караганда

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Global Energy Group»,
г. Караганда

г. Нур-Султан

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение на рабочий проект **«Демонтаж железнодорожного пути №426 на ст.Алматы-1»** выдано товариществом с ограниченной ответственностью «Prof Expert Group».

Данное экспертное заключение не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения товарищества с ограниченной ответственностью «Prof Expert Group».

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект «Демонтаж железнодорожного пути № 426 на ст. Алматы-1».

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором от 15 декабря 2020 года № PEG-0207, между ТОО «Prof Expert Group» и ТОО «RWY Trade».

2. ЗАКАЗЧИК: ТОО «RWY Trade», г. Караганда.

3. ГЕНРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Global Energy Group» (государственная лицензия № 13020138 от 11 декабря 2013 года и приложения к лицензии от 11 декабря 2013 года, выданные Комитетом по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства, проектная деятельность II категория), г. Караганда.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: собственные средства.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ:

5.1 Основание для разработки

задание на проектирование от 4 ноября 2020 года, утвержденное заказчиком;

договор купли-продажи от 18 апреля 2016 года № 394, между ТОО «Алматы Логистик Центр» (Продавец) и ТОО «RWY Trade» (Покупатель);

акт на право частной собственности на земельный участок, площадью 0,1814 га (кадастровый номер 20-317-031-279), с планом земельного участка в масштабе М1:2000, изготовленный Алматинским городским филиалом РГП «НПЦзем» от 18 февраля 2016 года № 197;

письмо заказчика от 8 декабря 2020 года № 20 о рассмотрении рабочего проекта;

письмо заказчика от 8 декабря 2020 года № 07 об источнике финансирования;

письмо заказчика от 8 декабря 2020 года № 08 о сроках реализации проекта;

письмо заказчика от 8 декабря 2020 года № 21 о рассмотрении рабочего проекта без сметной документации;

письмо заказчика от 18 января 2021 года б/н о том, что на данном этапе не требуется согласование, уведомление заинтересованных сторон и иных местных административных органов;

письмо заказчика от 19 января 2021 года б/н об отсутствии зеленых насаждений;

протокол комиссии по рассматриванию вопроса демонтажа железнодорожного пути № 426, составленный заказчиком от 12 января 2021 года;

письмо заказчика от 19 января 2021 года б/н об отсутствий зеленых насаждений на участке ведения СМР по демонтажу пути № 426 на станции Алматы – 1;

решение единственного участника ТОО «RWY Trade» от 5 ноября 2020 года о демонтаже железнодорожного пути № 426 примыкающего к станционному тупику № 190 стрелочным переводом № 153 на ст. Алматы-1;

акт осмотра от 5 ноября 2020 года, составленный комиссионо представителями генпроектировщика и заказчика;

топографическая съемка в масштабе 1:500, выполненная ТОО «Проектный институт «ПРОЕКТ СИТИ» (лицензия ГСЛ № 09340 от 8 октября 2018 года и приложение к лицензии от 8 октября 2018 года, выданные КГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля города Алматы», изыскательская деятельность) от 20 ноября 2020 года;

технический паспорт (Ф-6) на железнодорожный путь № 426, составленный Департаментом «Центр по недвижимости» – ФНАО «Государственная корпорация «Правительство для граждан» по городу Алматы» от 27 мая 2016 года;

заявление об экологических последствиях, утвержденное заказчиком.

5.2 Перечень документации, представленной на экспертизу

Шифр рабочего проекта: 2011/04-11П/04112020

Том 1. Текстовая часть рабочего проекта, в составе:

Книга 1. Пояснительная записка (ПЗ).

Том 2. Графическая часть рабочего проекта, в составе:

Альбом 1. Проект снова (демонтажа) здания (ПД).

5.3 Цель и назначение объекта строительства

Целью строительства является проведение демонтажа железнодорожного пути № 426 на станции «Алматы - 1».

5.4 Существующее состояние

Согласно актом осмотра от 5 ноября 2020 года, утвержденным заказчиком, установлено следующее:

В связи с Решением единственного участника ТОО «RWY TRADE» от 5 ноября 2020 года произвести демонтаж железнодорожного пути № 426 примыкающего к станционному тупику № 190 стрелочным переводом № 153 на ст. Алматы-1 (общей протяженностью 328 метров), расположенный на земельном участке по адресу: г. Алматы, Турксибский район, ул. Р. Зорге 18/3 был проведен осмотр и произведено техническое обследование железнодорожного пути со стрелочным переводом, находящиеся на балансе ТОО «RWY TRADE».

В результате осмотра и технического обследования, установлено следующее:

Железнодорожный путь №426 общей протяженностью 360,3 метра используется для проведения погрузочно-разгрузочных работ. Используемый тип рельс, шпал: Р-50, шпалы деревянные и ж.б.

Стрелочный перевод №153: вид обыкновенный, полной длины 33,52 метра, марка крестовины 1/11.

Стрелочный перевод №153 с железнодорожным путем № 426 находятся в рабочем состоянии, пригодном для дальнейшего использования и эксплуатации.

Рекомендации по демонтажу

Демонтаж верхнего строения железнодорожного пути № 426 производить автомобильным краном поэлементно с предварительной разборкой стыков рельс и расшивкой костылей.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Существующий объект расположен по адресу: г. Алматы, Турксибский район, ул. Рихарда Зорге, дом №18/3.

Климат района резко континентальный. Характерными чертами климата территории являются: изобилие солнечного света и тепла, континентальность, жаркое продолжительное лето, сравнительно холодная с чередованием оттепелей и похолоданий зима, большие годовые и суточные амплитуды колебаний температуры воздуха, сухость воздуха и изменение климатических характеристик с высотой местности.

Природно-климатические условия района строительства

климатический район - IIIB;

нормативный вес снегового покрова - 70 кг/м^2;

нормативный скоростной напор ветра - 38 кг/м^2;

температура воздуха наиболее холодной пятидневки:

- обеспеченностью 0,92 - минус 20,1°С;
- обеспеченностью 0,98 - минус 23,3°С;

нормативная глубина промерзания грунтов:

- для гравийного грунта - 1,36 м;

максимальное проникновение нулевой изотермы в грунт - 1,10 м.

6.2 Принятые проектные решения

6.2.1 Генеральный план и транспорт

Железнодорожные дороги

Рабочие чертежи раздела «Проект снова (демонтажа) здания» разработаны в соответствии с заданием на проектирование, на основе топографической съемки в М 1:500 и акта осмотра.

Проектом предусматривается демонтаж железнодорожного пути №426 на станции Алматы-1 и стрелочного перевода №153, принадлежащий ТОО «RWY TRADE».

Перед началом работ необходимо ознакомить работников с решениями, предусмотренными в ППР и провести инструктаж о безопасных методах работ.

Проект производства работ является обязательным организационно-технологическим документом при выполнении всех видов работ.

В ППР приведены общие указания по организации и технологии производства работ, мероприятия по техники безопасности и охране труда при производстве работ.

ППР предназначен для производителей работ, мастеров и бригадиров, а также инженерно-технических работников строительной организации.

При производстве работ строго соблюдать нормы и правила СН РК 1.03-05-2011, СП РК 1.03-106-2012 «Охрана труда и техника безопасности в строительстве», СН РК 5.01-01-2013, СП РК 5.01-101-2013 «Земляные сооружения. Основания и фундаменты», СН РК 5.03-07-2013, СП РК 5.03.107-2013 Несущие и ограждающие конструкции, СП РК 5.01-108-2013, РДС РК 5.01-02-2013 «Оперативный контроль плотности грунтов в условиях строительной площадки при их уплотнении». ГОСТ 12.1.013-78 «Система стандартов безопасности труда. Строительство. Электробезопасность. Общие требования», «Правил пожарной безопасности в Республике Казахстан», утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 9 октября 2014 года N 1077.

Подъездной путь №426 ТОО «RWY TRADE» является погрузочно-выгрузочным путем и примыкает к подъездным путям №190 стрелочным переводом №153 на станции Алматы-1. Нормальное положение стрелочного перевода №153 в направлении подъездного пути №420.

Границей подъездного пути №426 ТОО «RWY TRADE» является знак «Граница подъездного пути ТОО «RWY TRADE», установленный у переднего стыка рамного рельса стрелочного перевода №153.

Общая протяженность подъездного пути №426 ТОО «RWY TRADE», составляет - 360,3 м.

На месте демонтируемого железнодорожного пути №426 предусматривается дальнейшее устройство площадки для складирования материалов. Покрытие склада - естественный грунт.

Верхнее строение

Железнодорожный путь №426:

Тип рельс - Р50.

Эпюра шпал - 1600 шт/км.

Количество шпал: деревянные - 415 шт; железобетонные - 112 шт.

Балластный слой - щебень, толщина слоя более 15 см.

Стрелочный перевод №153:

Вид стрелочного перевода - обыкновенный.

Полная длина - 33,52 м.

Тип рельс - Р50.

Марка крестовины - 1/11.

Шпалы, брусья - деревянные (комплект).

Балластный слой - щебень, толщина слоя более 15 см.

Проектные решения

Общая часть

Проектом предусматриваются работы:

- демонтаж железнодорожного пути №426;
- демонтаж стрелочного перевода №153;
- поэлементная укладка железнодорожного пути на участке демонтажа стрелочного перевода.

Перед началом выполнения строительно-монтажных работ по демонтажу железнодорожного пути заказчик, генеральный подрядчик с участием субподрядчиков и представитель организации, эксплуатирующей эти объекты, обязаны оформить акт-допуск по установленной форме. Ответственность за соблюдение мероприятий, предусмотренных актом-допуском, несут руководители строительно-монтажных организаций и действующего предприятия.

Перед началом работ в местах, где имеется или может возникнуть производственная опасность (СМР с применением строительных машин в охранных зонах воздушных линий электропередач), ответственному исполнителю работ необходимо выдать наряд-допуск на производство работ повышенной опасности по установленной форме.

Работы по демонтажу железнодорожного осуществлять в 2 периода: подготовительный и основной.

В подготовительный период необходимо выполнить:

- получить разрешительные документы на производство строительно-монтажных работ у местных исполнительных органов и технических служб;
- подготовку территории демонтажа;
- перенос либо демонтаж существующих сетей, попадающих в зону демонтажа;
- отсыпку площадок для складирования демонтированных конструкций;
- установку временных зданий и сооружений;
- устройство временных автомобильных дорог, площадок для разворота автомашин;
- прокладку временных сетей электроснабжения;
- установку электрораспределительных щитов для подключения электрооборудования и электроинструментов;

В основной период выполнить работы по демонтажу железнодорожного пути и стрелочного перевода с укладкой железнодорожного пути на участке демонтируемого перевода.

Временные здания и сооружения. Для бытовых нужд рабочих, занятых на строительно-монтажных работах, предусмотрены здания санитарно-бытового и административного назначения. Временные здания и сооружения разместить на свободных площадках и принять мобильными (инвентарные, по серии ПО-420-3 ЦНИИОМТП, для строительно-монтажных организаций).

Сжатым воздухом строительную площадку предусматривается обеспечивать за счет использования передвижных компрессоров.

Кислородом - за счет привозного в баллонах.

Площадки складирования. Для складирования демонтированных материалов и конструкций использовать открытые площадки складирования с щебеночным покрытием, h=20см, в зоне действия монтажных кранов.

Автодороги. Для подъезда к объекту, вывоза конструкций и материалов, с территории площадки демонтажа, предусматривается использование существующих автодорог, а также предусматривается прокладка временных автомобильных дорог с щебеночным покрытием h=20 см шириной шесть метров.

Электроснабжение. Электроэнергией строительная площадка обеспечивается прокладкой в подготовительный период временных сетей от существующих сетей. Освещение площадки предусмотрено прожекторами типа ПЗС-45, устанавливаемыми на временных опорах освещения (h=15,0м) и на существующих зданиях, а также предусмотрено галогенными светильниками типа ИО 04-1000-10, установленными на временных зданиях.

Водоснабжение. Водоснабжение строительной площадки осуществлять путем подключения к существующим сетям и питьевой бутилированной воды.

Канализация. Для обслуживания людей предусмотрены временные контейнерные уборные, оборудованные биотуалетами кассетного типа.

Питание работающих на строительстве осуществлять во временном здании контейнерного типа. Пищу доставлять в термосах из ближайшей столовой.

Для обеспечения оперативного руководства строительством предусматривается использование радиотелефонов и сотовой связи.

При производстве строительно-монтажных работ строго соблюдать СН РК 1.03-05-2011, СП РК 1.03-106-2012 «Охрана труда и техника безопасности в строительстве», СН РК 5.01-01-2013, СП РК 5.01-101-2013 «Земляные сооружения. Основания и фундаменты», СН РК 5.03-07-2013, ПБ 10-382-00 «Правила устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов», ППБ РК N1077 «Правил пожарной безопасности в Республике Казахстан», утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 9 октября 2014 года; ГОСТ 12.1.013-78 «Система стандартов безопасности труда. Строительство. Электробезопасность. Общие требования».

Демонтаж железнодорожных путей

До начала производства работ должны быть выполнены следующие работы:

- подготовлены инвентарь и приспособления для выполнения работ;
- подведена электроэнергия к местам потребления;

Порядок демонтажа железнодорожного полотна производить в следующей последовательности:

- демонтаж стыковых скреплений с сортировкой накладок и стыковых болтов на старогодные и металлолом;
- демонтаж рельсов и элементов скреплений со шпал с сортировкой снятых материалов на старогодные и металлолом;
- демонтаж и погрузку рельсов и шпал выполнять с помощью автомобильного крана ZOOMLION QY-25;
- демонтированные деревянные шпалы вывозить в места указанные заказчиком;
- погрузку щебеночного основания и старогодных материалов производить при помощи погрузчика XCMG LW300F.
- вывоз на утилизацию строительного мусора и старогодных материалов производить - автосамосвалами КаМАЗ-5511 грузоподъемностью 13,0т;
- планирование балластной призмы, по окончании демонтажа рельсошпальной решетки производить с помощью бульдозера ДЗ-42.Г;

Порядок демонтажа стрелочного перевода производить в следующей последовательности:

- разборка стыков рельсов на подходах с сортировкой накладок и стыковых болтов на старогодные и металлолом;

- демонтаж легких металлических частей - стрелочных тяг, переводного механизма, снятие клемм, шурупов, расшивка костылей, с погрузкой в тару для последующей транспортировки;

- разборка стрелочного перевода на узлы: рамные рельсы с остряками, рельсы с контррельсами, соединительные рельсы и крестовины;

- снятие узлов стрелочного перевода и транспортировка к месту погрузки для вывоза;

- сортировка железобетонных брусьев по степени годности на старогодные и строительный мусор (деревянные переводные брусья обычно не пригодны к повторной укладке в путь и требуют утилизации в качестве отходов III класса опасности);

- погрузка и вывоз старогодных узлов и деталей СП, переводных брусьев;

- погрузка и вывоз на утилизацию строительного мусора;

- планирование и разравнивание площадки, по окончании демонтажа стрелочного перевода, с частичной срезкой балласта с приведением в надлежащий вид рабочей территории.

Перед подъемом каждого демонтируемого элемента необходимо проверить правильность и надежность закрепления грузозахватных устройств.

Демонтаж ж/д полотна и планировку грунта производить последовательно, согласно направления выполнения работ в стоянках Ст.1 - Ст.27.

Строповку монтируемых элементов надлежит производить в местах, указанных в рабочих чертежах, и обеспечить их подъем и подачу к месту установки в положении, близком к проектному.

При производстве работ строго соблюдать нормы и правила СН РК 1.03-05-2011, СП РК 1.03-106-2012 «Охрана труда и техника безопасности в строительстве», СН РК 5.03-07-2013, РДС РК 5.01-02-2013 «Оперативный контроль плотности грунтов в условиях строительной площадки при их уплотнении», ГОСТ 12.1.013-78 «Система стандартов безопасности труда. Строительство. Электробезопасность. Общие требования», «Правил пожарной безопасности в Республике Казахстан», утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 9 октября 2014 года N 1077.

Основные технические показатели:

демонтаж рельсов	- 54 шт;
демонтаж шпал деревянных	- 604 шт;
демонтаж противоугоны	- 4 шт;
монтаж ж/д пути на месте стрелочного перевода	- 31,4 м;
планировка территории	- 2 750 м^2.

6.3 Инженерно-технические мероприятия по предупреждению чрезвычайных и взрывопожароопасных ситуаций

При разборке железнодорожных путей в процессе их сноса необходимо предусматривать мероприятия по предупреждению воздействия на работников следующих опасных и вредных производственных факторов, связанных с характером работы:

- самопроизвольное обрушение элементов конструкций строений и падение вышерасположенных незакрепленных конструкций, материалов, оборудования;

- движущиеся части строительных машин, передвигаемые ими предметы;

- острые кромки, углы, торчащие штыри;

- повышенное содержание в воздухе рабочей зоны пыли и вредных веществ;

- расположение рабочего места вблизи перепада по высоте 1,3м и более.

- движение железнодорожного подвижного состава вблизи зоны работ.

До начала проведения работ необходимо ознакомить работников с решениями, предусмотренными в проекте, и провести инструктаж о безопасных методах работ.

Перед началом выполнения строительно-монтажных работ на территории действующего предприятия необходимо оформить акт-допуск. Перед началом работ в местах, где может возникнуть производственная опасность, ответственному исполнителю работ необходимо выдать наряд-допуск на производство работ повышенной опасности. Перечень работ, на выполнение которых необходимо выдавать наряд-допуск, должен быть составлен и утвержден руководителем (главным инженером) строительно-монтажной организации.

При производстве демонтажных работ доступ посторонних лиц, не участвующих в производстве работ, запрещен. Участки работ по разборке необходимо оградить. Конструкция ограждения должна удовлетворять требованиям ГОСТ 23407. Проход людей в помещение демонтируемых участков во время разборки должен быть закрыт.

Строительная площадка, участки работ, рабочие места, проезды и проходы к ним в темное время суток должны быть освещены в соответствии с ГОСТ 12.1.046.

Руководители организации, производящей строительно-монтажные работы с применением машин, обязаны назначать инженерно-технических работников, ответственных за безопасное производство работ из числа лиц, прошедших проверку знаний правил и инструкций по безопасному производству работ с применением данных машин, а также за безопасную эксплуатацию грузозахватных приспособлений, в соответствии с требованиями «Правила обеспечения промышленной безопасности при эксплуатации грузоподъемных механизмов».

Установка, регистрация, освидетельствование, прием в эксплуатацию и работа грузоподъемных кранов должна осуществляться согласно требованиям «Правила обеспечения промышленной безопасности при эксплуатации грузоподъемных механизмов».

Для обеспечения безопасных условий труда при монтаже конструкций до начала производства работ в монтажных организациях должны быть назначены ответственные лица за организацию работ на монтажной площадке и за безопасную эксплуатацию грузозахватных приспособлений, в соответствии с требованиями «Правила обеспечения промышленной безопасности при эксплуатации грузоподъемных механизмов».

До начала работ, с применением машин, руководитель работ должен определить схему движения и место установки машин, места и способы зануления (заземления) машин, имеющих электропривод.

Грузоподъемные краны должны быть оборудованы автоматическими приборами безопасности, звуковой сигнализацией, предохранительными устройствами. Машинисты башенных кранов должны быть оснащены радиопереговорными устройствами.

Вес поднимаемых конструкций с учетом грузозахватных приспособлений и тары не должен превышать максимальную грузоподъемность крана.

Грузоподъемные краны, такелажное оборудование, съемные грузозахватные приспособления и тара, не прошедшие технического освидетельствования или с просроченным сроком периодического испытания, применять запрещается.

Подъем грузов краном должен производиться в два приема. Сначала конструкцию поднимают на высоту 20-30см (в таком положении проверяют подвеску, надежность действия тормозов), затем на полную высоту. Не допускается подъем груза, вес которого неизвестен.

Вес поднимаемого груза с учетом грузозахватных приспособлений и тары не должен превышать максимальную (паспортную) грузоподъемность крана.

Запрещается подтаскивать (волочить) грузы грузоподъемными кранами косым натяжением канатов или поворотом стрелы, а также производить подъем конструкций, защемленных, зацепившихся, засыпанных землей или снегом, либо примерзших к земле.

Перемещать груз над людьми запрещается.

В соответствии с ГОСТ 24259-80 траверсы и другие грузозахватные приспособления для подъема грузов должны исключать самопроизвольную расстроповку и обеспечивать устойчивость груза во время его подъема и перемещения.

Грузовые крюки кранов и съемных грузозахватных приспособлений должны быть оборудованы предохранительными замыкающими устройствами, предотвращающими самопроизвольное выпадение грузозахватного приспособления или груза.

Грузоподъемность стропа должна соответствовать усилию от веса поднимаемого груза, с учетом коэффициента запаса прочности, числа ветвей и угла их наклона; угол между ветвями стропа должен быть меньше либо равен 90°.

Для строповки конструкций запрещается пользоваться случайными грузозахватными приспособлениями.

Элементы и конструкции во время перемещения должны удерживаться от раскачивания и вращения оттяжками из пенькового каната. При подъеме вертикально расположенных конструкций использовать одну оттяжку, горизонтальных элементов и блоков - не менее двух.

При подъеме груза, установленного вблизи стены, колонны и т.д. не должны находиться люди (в т.ч. и лица производящие зацепку груза) между поднимаемым грузом и указанными частями здания или оборудования. Стропальщик может находиться возле груза во время его подъема или опускания, если груз на высоте не более 1м от уровня площадки, на которой стоит стропальщик.

При перемещении конструкций или оборудования расстояние между ними и выступающими частями смонтированного оборудования или конструкций должно быть по горизонтали не менее 1м, по вертикали - 0,5м.

При горизонтальном перемещении груз должен быть поднят не менее чем на 0,5м выше встречающихся на пути препятствий.

На монтажной площадке должен быть установлен порядок обмена условными сигналами между лицом, руководящим подъемом, и машинистом крана, а также рабочими на оттяжках. Все сигналы подаются только одним лицом - бригадиром монтажной бригады, звеньевым или такелажником. Сигнал «Стоп» подается любым работником, заметившим опасность. В особо ответственных случаях (при подъеме конструкции более, чем одним механизмом и др.) сигналы должен подавать мастер или производитель работ.

Значение сигналов, подаваемые в процессе работы или передвижении машины, должно быть разъяснено всем лицам, связанным с ее работой.

В зоне работы машины должны быть установлены знаки безопасности и предупредительные надписи.

Зона, опасная для нахождения людей во время перемещения, установки и закрепления конструкций, должна быть обозначена хорошо видимыми предупреждающими знаками, а в необходимых случаях следует подавать предупредительные звуковые сигналы. Граница опасной зоны определяется расстоянием по горизонтали от возможного падения груза при его перемещении краном. Это расстояние при максимальной высоте подъема груза до 20м должно быть не менее 7 м, при высоте до 100 м - не менее 10 м.

При перемещении конструкций монтажникам следует находиться вне контура устанавливаемого элемента или конструкции со стороны, противоположной подаче их краном. Поданную конструкцию опускают над местом его установки не более, чем на 30см выше проектного положения, после чего монтажники наводят ее на место установки.

Способы строповки конструкций должны обеспечивать их подачу к месту установки в положении, близком к проектному.

Не допускается пребывание людей на элементах конструкций во время их подъема или перемещения.

При выполнении работ с применением машин в зонах воздушных линий электропередачи необходимо выполнять требования ГОСТ 12.1.013-78 и статьи 433 «Правил обеспечения промышленной безопасности при эксплуатации грузоподъемных механизмов».

Во время перерывов в работе не допускается оставлять поднятые элементы конструкций и оборудования на весу.

В соответствии с требованиями ГОСТ 24259-80:

1) Расчалки для временного закрепления монтируемых конструкций должны быть прикреплены к надежным опорам (фундаментам, якорям и др.).

2) Количество расчалок, их материалы и сечение, способы натяжения и места закрепления должны соответствовать проекту производства работ.

3) Расчалки должны быть расположены за пределами габаритов движения транспорта и строительных машин и не должны касаться острых углов других конструкций. Перегибание расчалок в местах соприкосновения их с элементами других конструкций допускается лишь после проверки прочности и устойчивости этих элементов под воздействием усилий от расчалок.

При производстве работ строго соблюдать нормы и правила СН РК 1.03-05-2011, СП РК 1.03-106-2012 «Охрана труда и техника безопасности в строительстве», СН РК 5.01-01-2013, СП РК 5.01-101-2013 «Земляные сооружения. Основания и фундаменты», СН РК 5.03-07-2013, СП РК 5.03.107-2013 Несущие и ограждающие конструкции, ГОСТ 12.1.013-78 «Система стандартов безопасности труда. Строительство. Электробезопасность. Общие требования», «Правил пожарной безопасности в Республике Казахстан», утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 9 октября 2014 года N 1077. Правила технической эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденные Приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 544. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 17 августа 2015 года № 11897.

6.4 Оценка воздействия на окружающую среду

Рабочий проект «Демонтаж железнодорожного пути №426 на ст. Алматы-1» с материалами заявления об экологических последствиях (II стадия).

Материалы разработаны: ТОО «Global Energy Group» ГСЛ №01906Р от 9 марта 2017 года, выданная Комитетом экологического регулирования и контроля Министерства энергетики Республики Казахстан№

Общие сведения

Рабочим проектом предусматриваются работы по демонтажу железнодорожного пути №426 на ст. Алматы-1.

Согласно Санитарных правил «Санитарно-эпидемиологические требования по установлению санитарно-защитной зоны производственных объектов», утвержденных приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан №237 от 20.03.2015 г., санитарно-защитная зона на период строительных работ не устанавливается. Согласно статьи 40 Экологического кодекса РК, виды деятельности, не относящие к классам опасности согласно санитарной классификации производственных объектов, классифицируются как объекты IV категории.

Оценка воздействия на атмосферный воздух

На площадке строительства размещается двадцать два неорганизованных источников загрязнения (ИЗА №6001-6022). Все источники являются временными и ликвидируются по завершении строительства объекта.

Выбросы загрязняющих веществ от передвижных источников загрязнения атмосферного воздуха в соответствие со статьей 28 Экологического кодекса РК при установлении нормативов ПДВ не учитывались.

Обоснованные нормативы выбросов загрязняющих веществ в атмосферу на период строительства приведены в таблице №1.

Таблица 1

Обоснованные нормативы загрязняющих веществ, выбрасываемых в атмосферу на период строительства объекта

Производство цех, участок	Номер источника выброса	Нормативы выбросов загрязняющих веществ						
		существующее положение		период строительно-монтажных работ (февраль - март 2021 г.)		П Д В		год достижения ПДВ
		г/с	т/год	г/с	т/год	г/с	т/год	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Организованные источники								
Итого по организованным источникам:		-	-	-	-	-	-	
Неорганизованные источники								
***(2908) Пыль неорганическая, содержащая двуокись кремния в %: 70-20 (шамот, цемент,(494)								
Площадка строительства	6001	-	-	0.3267	0.0610	0.3267	0.0610	2021
Итого по неорганизованным источникам:		-	-	0.3267	0.0610	0.3267	0.0610	
Всего по предприятию:		-	-	0.3267	0.0610	0.3267	0.0610	

В период эксплуатации нормируемых источников загрязнения атмосферного воздуха нет.

Оценка воздействия на поверхностные и подземные воды

Площадка строительства расположена вне границ водоохранных зон и полос поверхностных водоемов. Расстояние до ближайшего водного объекта составляет 2.4 км в восточном направлении от границ строительной площадки (река Малая Алматинка). Проектируемый объект не предполагает забора воды из поверхностных водных источников и сбросов непосредственно в поверхностные и подземные водные объекты прилегающей территории, поэтому прямого воздействия на водные объекты не оказывает.

В ходе выполнения строительства для обеспечения питьевых нужд персонала водопотребление будет обеспечиваться привозной водой питьевого качества, на технические нужды будет использована вода технического качества. Источник воды для целей хозяйственно-питьевого назначения – привозная бутилированная вода в таре по 20 литров, доставляемая по договору со сторонней организацией.

На период строительства сточные воды будут характеризоваться как хозяйственно-бытовые от деятельности рабочего персонала. Сброс хозяйственно-бытовых и производственных стоков на период строительства в поверхностные водоемы и на рельеф мест-

ности не предусматривается. Для отвода хозяйственно-фекальных стоков на территории строительной площадки будут использоваться биотуалеты, которые очищаются сторонней организацией 2 раза в неделю.

В связи с непродолжительностью работ деятельность по реализации проектных решений не окажет отрицательного влияния на подземные и поверхностные воды.

Оценка воздействия на почвенный покров

Проектом не предусматривается предварительной срезки плодородного слоя почвы. При строительно-монтажных работах, учитывая, что работы имеют временный характер, воздействие на почвы прогнозируется непродолжительное и незначительное по воздействию.

В период эксплуатации объекта воздействие на почвы отсутствует, подъездные пути заасфальтированы.

Оценка воздействия на недра

Отрицательного воздействия на недра и геологические структуры как в период строительства, так и при эксплуатации объекта не предусматривается.

Оценка воздействия отходов предприятия на окружающую среду

При проведении строительно-монтажных работ будут образовываться отходы производства и потребления, которые необходимо временно складировать на территории участка и сдавать специализированным организациям на утилизацию.

Таблица 2

Обоснование нормативов образования отходов производства и потребления на период строительства

Наименование отходов	Образование, т/год	Размещение, т/год	Передача сторонним организациям, т/год
1	2	3	4
Всего	83.512	-	83.512
в т.ч. отходов производства	83.362	-	83.362
отходов потребления	0.15	-	0.15
Янтарный уровень опасности			
-	-	-	-
Зеленый уровень опасности			
Твердые бытовые отходы (GO060)	0.15	-	0.15
Рельсы (GA090)	34.938	-	34.938
Шпалы деревянные (GG170)	48.32	-	48.32
Подкладки (GA080)	0.104	-	0.104
Красный уровень опасности			
-	-	-	-

На площадке собственные полигоны хранения отходов отсутствуют. Все образующиеся в процессе строительства и эксплуатации отходы будут временно храниться, а затем передаваться по договору специализированным организациям для утилизации и переработки, либо уничтожения.

При условии соблюдения всех санитарных норм и требований, воздействие отходов на окружающую среду при эксплуатации объекта будет оказываться незначительное.

Оценка воздействия на флору и фауну

Площадка строительства расположена внутри селитебной зоны со сложившейся градостроительной обстановкой, животные и растительность, занесенные в Красную книгу РК на рассматриваемой территории отсутствуют. Также отсутствуют древние культурные и исторические памятники, подлежащие охране.

Воздействие на растительный и животный мир в период строительства носит кратковременный и локальный характер и связано с шумом от строительной техники и механическим воздействием на почвенный покров. При реализации проекта снос/вынужденный перенос зеленых насаждений не предусматривается.

В процессе эксплуатации проектируемого объекта негативного воздействия на территорию, условия землепользования, животный и растительный мир не ожидается.

Оценка физических воздействий на окружающую среду

При соблюдении предусмотренных проектных решений при строительстве и эксплуатации объекта вредные факторы физического воздействия на окружающую среду исключаются.

Социально-экономическая среда

Социально-экономическое воздействие данного проекта оценивается как положительное.

Оценка экологического риска намечаемой деятельности

В период строительства воздействие носит временный характер и не вызывает возникновение и развитие необратимых природных процессов и явлений.

Предлагаемые проектные решения, включающие систему организационно-технических подходов проведения работ и мероприятия по охране окружающей среды, обеспечивают высокую промышленно-экологическую безопасность намечаемого строительства, что делает маловероятным значительные экологические нарушения окружающей среды в районе работ.

В случае возникновения аварийных ситуаций на объекте должно быть обеспечено оперативное оповещение лиц, ответственных за безопасность. Для выяснения причин и устранения последствий аварий должны быть приняты безотлагательные меры.

Вывод по разделу «Оценка воздействия на окружающую среду»

Рабочий проект «Демонтаж железнодорожного пути №426 на ст. Алматы-1» с материалами заявления об экологических последствиях отмечает, что работа выполнена в соответствии с Экологическим Кодексом Республики Казахстан 9 января 2007 года и Инструкции по проведению оценки воздействия на окружающую среду от 28 июня 2007 года № 204-п.

6.5 Организация строительства

Раздел «Проект организации строительства» текстовой части рабочего проекта, не разрабатывался, в соответствии с требованием п.п 4.3 СН РК 1.02-03-2011.

Расчет нормативной продолжительности произведен, в соответствии с требованиями СН РК 1.03-02-2014 «Продолжительность строительства и задел в строительстве предприятий, зданий и сооружений. Часть II» и составляет - 2,0 месяца, без подготовительного периода.

Начало строительства запланировано на февраль - март 2021 года, на основании письма заказчика от 8 декабря 2020 года № 8.

6.6 Сметная документация

Сметная документация не рассматривалась на основании письма заказчика от 8 декабря 2020 года № 7.

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Дополнения и изменения, внесенные в рабочий проект

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям ТОО «Prof Expert Group» в рабочий проект «Демонтаж железнодорожного пути № 426 на ст. Алматы-1» внесены следующие изменения и дополнения:

Генеральный план и транспорт

1. В акте обследования проставлены подписи ответственных лиц.
2. В акте обследования приведены рекомендации по демонтажу.
3. Представлен расчет нормативной продолжительности.
4. Представлено решение о дальнейшем использовании земельного участка.

Альбом «ПД»

5. На листе ПД-1 в угловом штампе указано общее количество листов, согласно требованием ГОСТа 21.101-97.

7.2 Оценка принятых проектных решений

В соответствии с п. 9 раздела 3 приказа Министерства национальной экономики Республики Казахстан от 20 декабря 2016 года № 517 «Об утверждении Правил определения общего порядка отнесения зданий и сооружений к технически и (или) технологически сложным объектам», разработчиком рабочего проекта установлен II (нормальный) уровень ответственности не относящийся к технически сложным.

Рабочий проект «Демонтаж железнодорожного пути № 426 на ст. Алматы-1» разработан в необходимом объеме, в соответствии с заданием на проектирование, исходными данными и нормативными требованиями.

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

Принятые проектные решения с учетом внесенных изменений по п.п 7.1. соответствуют государственным нормативным требованиям по санитарной и экологической безопасности, функциональному назначению объекта.

Таблица 3

Основные технические показатели по рабочему проекту

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели	
			заявленные	рекомендуемые к утверждению
1	2	3	4	5
1	Общая протяженность подъездного пути №426	м	360,3	360,3
2	Общая протяженность стрелочного перевода №153	м	33,52	33,52
3	Демонтаж рельсов	шт.	54	54
4	Демонтаж шпал деревянных	шт.	604	604
5	Демонтаж противоугоны	шт.	4	4
6	Монтаж железнодорожного пути на месте стрелочного перевода	м	31,4	31,4
7	Планировка территории	$м^2$	2 750	2 750
8	Нормативная продолжительность строительства (демонтажа)	мес.	2,0	2,0

8. ВЫВОДЫ:

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «Демонтаж железнодорожного пути № 426 на ст. Алматы-1» соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке с вышеприведенными в таблице №3 техническими показателями.

2. Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована ТОО «RWY Trade», в соответствии с условиями договора от 15 декабря 2020 года № PEG-0207.

3. Заказчик при приемке 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, «Алматы-1 станциясындағы №426 теміржол жолын бөлшектеу» жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талапта-рына сәйкес келеді және белгіленген тәртіпте жоғарыда келтірілген №3 кестедегі негізгі техникалық көрсеткіштерімен бекітілуге ұсынылады.

2. Осы сараптамалық қорытынды тапсырысшының жобалауға бекіткен бастапқы материалдарының (деректерінің) негізінде орындалды, олардың дұрыстығына 2020 жылғы 15 желтоқсандағы № PEG-0207 шартының талаптарына сәйкес Абай ауданының ішкі саясат, мәдениет және тілдерді дамыту бөлімінің «RWY Trade» ЖШС кепілдік береді.

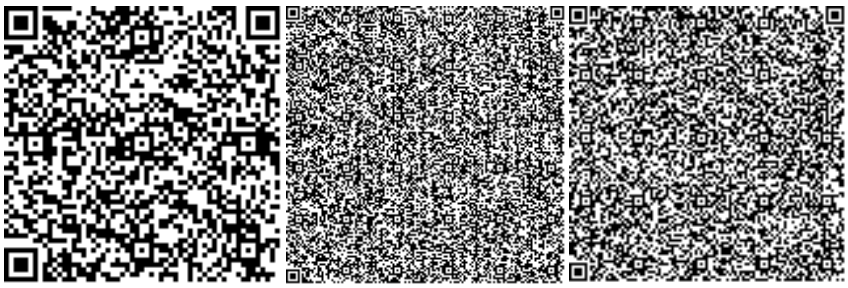
3. Тапсырыс беруші жобалау ұйымынан жұмыс жобасын қабылдаған кезде оның осы сараптамалық қорытындыға сәйкестігін тексеруі тиіс.

4. Тапсырысшы құрылыс кезінде отандық тауар - өндірушілердің жабдықтарын, материалдары мен құрылымдарын барынша мол пайдалансын.

Бурумбаева Р.Х.

Директор

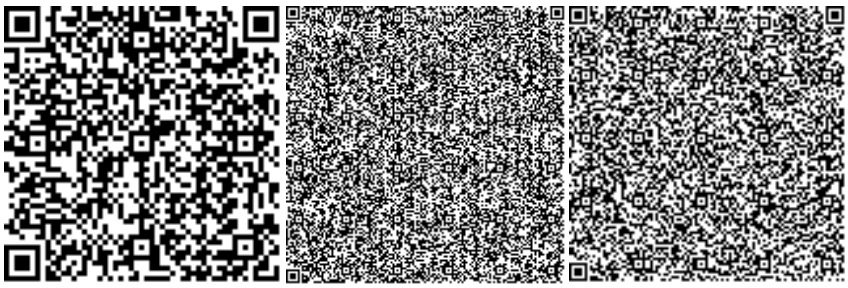
Товарищество с ограниченной ответственностью «Prof Expert Group»



Баймашева Ш.

Эксперт

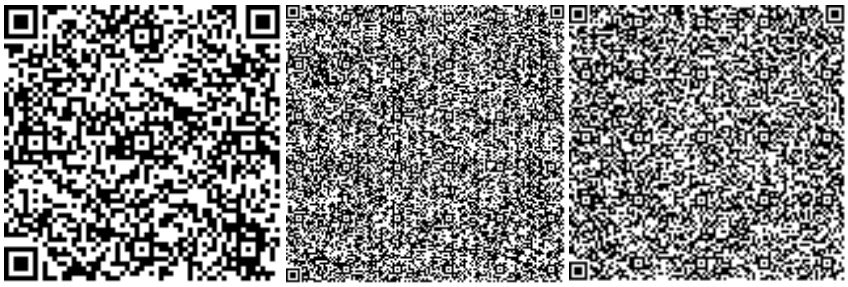
Товарищество с ограниченной ответственностью «Prof Expert Group»



Бурумбаев Д.Д.

Начальник производственного отдела

Товарищество с ограниченной ответственностью «Prof Expert Group»



Ссылка на окончательную редакцию ПСД

Алматы облысының әкімшілігі

"Алматы облысының табиғи ресурстар және табиғатты пайдалануды реттеу басқармасы" мемлекеттік мекемесі

040000, Талдықорған Қ.Ә., Талдықорған қ., Қабанбай батыр көш, № 26 үй

Акимат Алматинской области

Государственное учреждение "Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Алматинской области"

040000, Талдыкорган Г.А., г.Талдыкорган, ул. Кабанбай-батыра, дом № 26

Номер: KZ08VDD00158926 Дата: 20.01.2021

Товарищество с ограниченной ответственностью "RWY Trade"

100000, Республика Казахстан, Карагандинская область, Караганда Г.А., район им.Казыбек би, Проспект Бухар Жырау, дом № 24

Управление природных ресурсов и регулирования природопользования рассмотрело заявку Товарищества с ограниченной ответственностью "RWY Trade" для получения разрешения эмиссии в окружающую среду (далее -разрешение) за № 866 от 19января 2021 года на предмет ее полноты и соответствия требованиям экологического Кодекса Республики Казахстан (далее -Кодекс).

Согласно требования 69 статьи Кодекса заявку на получение разрешения на эмиссии в окружающую среду природопользователи должны подавать по местонахождению объекта. Так как производство работ, а именно, демонтаж железнодорожного пути № 426 на станции Алматы-1 намечается производить в Турксибском районе города Алматы, материалы заявки должны подаваться в управление зеленой экономики города Алматы. В связи с несоответствием требованиям Кодекса управление приняло решение отказать в выдаче разрешения.

Руководитель управления Конакбаев Айбек Сапарбекович

Бұл құжат ҚР 2003 жылдың 7 қаңтарындағы «Электронды құжат және электронды сандық қол қою» туралы заңның 7 бабы, 1 тармағына сәйкес қағаз бетіндегі заңмен тең.

Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года "Об электронном документе и электронной цифровой подписи" равнозначен документу на бумажном носителе.