«№ 11 Рудничная станциясы инв. № 11 темір жол реконструкциясы 2880 ДГОК хром кенін тасымалдаудың өткізу қабілеттілігін арттыру» жұмыс жобасы бойынша

17.12.2024 ж. № ES-0173/24

ҚОРЫТЫНДЫ

(Оң)

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Қазхром» трансұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
Жауапкершілігі шектеулі серіктестігі «АйнӘд»

Ақтөбе қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«№ 11 Рудничная станциясы инв. № 11 темір жол реконструкциясы 2880 ДГОК хром кенін тасымалдаудың өткізу қабілеттілігін арттыру» жұмыс жобасы бойынша осы жиынтық қорытындыны «Экспертиза Сәулет» ЖШС берді.

«Экспертиза Сәулет» ЖШС рұқсатынсыз осы сараптамалық қорытындыны толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

(Положительный)

№ ES-0173/24 от 17.12.2024 г.

по рабочему проекту
«Реконструкция железнодорожного пути №11 станция Рудничная инв.№ 2880 для увеличения пропускной способности по перевозке хромовой руды ДГОКа»

ЗАКАЗЧИК:
Акционерное общество «Транснациональная компания «Казхром»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
Товарищество с ограниченной ответственностью «АйнӘд»

г. Актобе

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное заключение по рабочему проекту «Реконструкция железнодорожного пути №11 станция Рудничная инв.№ 2880 для увеличения пропускной способности по перевозке хромовой руды ДГОКа» выдано ТОО «Экспертиза Сәулет».

Данное экспертное заключение не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения ТОО «Экспертиза Сәулет».

1. НАИМЕНОВАНИЕ: Рабочий проект № 11 Рудничная станциясы инв. № 11 темір жол реконструкциясы 2880 ДГОК хром кенін тасымалдаудың өткізу қабілеттілігін арттыру, Реконструкция железнодорожного пути №11 станция Рудничная инв.№ 2880 для увеличения пропускной способности по перевозке хромовой руды ДГОКа

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором № ES-0202-01, 29.11.2024 г., между ТОО «Экспертиза Сәулет» и АО ТНК «Казхром».

1.1. Дополнительные сведения: ES-0202-01, 29.11.2024, заявления 28.11.2024
1.2. Категория: IV Категория
1.3. Класс опасности: Не классифицируемый
1.4. Уровень ответственности: 2 уровень технически не сложный (30 рабочих дней)
1.5. Ссылка на окончательную версию ПСД:
https://peo.saraptama.kz/public/docs?key=215f5890-353b-4968-bbdf-207015d2ce39

2. ЗАКАЗЧИК: Акционерное общество «Транснациональная компания «Казхром»

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: Товарищество с ограниченной ответственностью «АйнӘд» государственная лицензия № 22022538 от 30.11.2022 года, ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля Актюбинской области». Акимат Актюбинской области, приложение к лицензии от 30.11.2022 года, выданное ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля Актюбинской области». Акимат Актюбинской области, категория лицензии - I.
ГИП – Жалгасов А. К.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: Негосударственные инвестиции
5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ
5.1. Основание для разработки: ЭС-03/00379 от 28.11.2024
- задание на проектирование, утвержденное заказчиком, от 10.07.2024 года;
- архитектурно - планировочное задание № KZ23VUA01257658 от 22.10.2024 года, утвержденное ГУ «Хромтауский районный отдел архитектуры, градостроительства и строительства»;
- письмо №4765 от 28.11.2024 года о том, что финансирование осуществляется за счет собственных средств заказчика;
- письмо №4765 от 28.11.2024 года о начале строительства в 4 квартале 2024 года, выданное заказчиком;
- письмо №4765 от 28.11.2024 года о том что проектные решения, и рабочии чертежи согласованы с заказчиком;

- Акт на земельный участок с правом частной собственности на земельный участок № 101000072227068 от 06.09.2024 года с кадастровым номером 02:040:005:3593 площадью 538,0191 га;
- технический отчет об инженерно-геологических изысканиях, выполненный ТОО «АйнӘд» в 2024 году;
- технический отчет по топографо-геодезическим работам, выполненный ТОО «АйнӘд» в 2024 году;

Технические условия:

- № 12 от 02.10.2024 года на реконструкцию железнодорожного пути №11 станция Рудная, выданное МОП ЖДЦ Донского ГОКа;

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций:

- письмо №4765 от 28.11.2024 года о том что проектные решения, и рабочии чертежи согласованы с заказчиком;
- рабочий проект «Реконструкция железнодорожного пути №11 станция Рудничная инв.№ 2880 для увеличения пропускной способности по перевозке хромовой руды ДГОКа», согласован со всеми, заинтересованными организациями.

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу:

- пояснительная записка;
- рабочие чертежи марки PD/KZC-AU/24-61642-ПЖ1;
- рабочие чертежи марки PD/KZC-AU/24-61642-ПЖ2;
- паспорт рабочего проекта;
- технический отчет об инженерно-геологических изысканиях, выполненный ТОО «АйнӘд» в 2024 году;
- технический отчет по топографо-геодезическим работам, выполненный ТОО «АйнӘд» в 2024 году;
- сметная документация;
- проект организации строительства (ПОС).

5.4 Цель и назначение объекта строительства:

Данным проектом решается вопрос Реконструкция железнодорожного пути №11 станция Рудничная инв.№ 2880 для увеличения пропускной способности по перевозке хромовой руды ДГОКа, обеспечив социально-экономическое развитие региона, является системным показателем. Некоторая целостность, состоящая из взаимосвязанных частей, каждая из которых вносит свой вклад в характеристики целого.

Создания условий для увеличения объемов строительства и цели реализации стратегии - развития эффективной, конкурентной, высокотехнологичной, открытой строительной отрасли, основанной на квалификации и обеспечивающей устойчивый рост комфорта и безопасности среды жизнедеятельности. В результате реконструкции железнодорожного пути №11 станция Рудничная инв.№ 2880 для увеличения пропускной способности по перевозке хромовой руды ДГОКа.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства:

Участок реконструкции железнодорожного пути №11 расположен на станции Рудничная Хромтауского района Актюбинской области.

Природно-климатические условия района строительства:

- климатический подрайон	- IIIA;
- расчетная зимняя температура наружного воздуха	- минус 31ºС;
- нормативная снеговая нагрузка	- 120 кгс/м² 1,2 кПа;
- скоростной напор ветра	- 0,38 кПа;
- нормативная глубина сезонного промерзания грунта	- 1,8 м;
- сейсмичность района	- 5 балов.

Инженерно-геологические условия площадки строительства:

Согласно техническому отчету по инженерно-геологическим изысканиям, выполненного ТОО «АйнӘд» 2024 году, В геологическом строении территории принимают

участие делювиальные и элювиальные щебенисто-глинистые образования по метаморфизованным палеозойским породам, представленные неоднородными увлажненными суглинками и глинами преимущественно твердой и полутвердой консистенции с включением гравия и щебня скальных пород, в различной степени выветрившихся с поверхности, перекрытые четвертичными делювиальными щебенисто суглинистыми отложениями и почвенно-растительным слоем мощностью 0,1м.

Геолого-литологический разрез участка работ исследован до глубины 8,0 м. В разрезе участка выделены четыре инженерно-геологических элемента (сверху – вниз):

ИГЭ-1 вскрыт повсеместно скважинами с поверхности в интервале глубин от 0-1,0м. Слой представлен дресвяно-щебенистым грунтом бурым, желто-серым, средней плотности, неоднородным, средней степени водонасыщения, с включением редких глыбовых обломков. Заполнитель глинистый легкий от твердой до полутвердой консистенции. Мощность слоя 1,0 м.

Грунт не просадочный, слабо набухающий.

Плотность грунта 1,95 г/см3, условное расчетное сопротивление грунта 400 кПа.

ИГЭ-2 вскрыт скважинами под грунтами ИГЭ 1 в интервале глубин от 1,0 м до 3,1м. Грунт классифицирован как глина легкая песчанистая коричневая, зеленовато-коричневая, зеленовато-серая, от твердой до полутвердой консистенции, преимущественно твердая, маловлажная до влажной, средней плотности, с прослоями глины пылеватой, с включением редкого гравия и мелкой гальки до 1-3%. Мощность слоя 2,1м.

При замачивании глина ИГЭ-2 проявляет набухающие свойтва в пределах всей вскрытой мощности слоя. По значению относительной деформации набухания без нагрузки глина от не набухающей до сильно набухающей.

Значение относительной деформации набухания без нагрузки (свободное набухание) колеблется от 0,024 до 0,179 д.е. при влажности набухания 16-33%. Глина преимущественно слабо набухающая.

Относительная деформация набухания при нагрузке 0,05 МПа составляет 0,011-0,019д.е.;

средняя влажность набухания 24%; давление набухания равно 0,13МПа. Коэффициент уплотнения глины (сжимаемость) составляет 0,05-0,12МПа в естественном состоянии и 0,12., 0,19 МПа в водонасыщенном состоянии; что характеризует сжимаемость грунта как повышенную.

естественная влажность,	д. е.	0,12
плотность грунта, нормативная	г/см3	1,89
плотность грунта, при довер. вероятности 0,85	г/см3	1,85
плотность грунта, при довер. вероятности 0,95	г/см3	1,83
плотность скелета грунта,	г/см3	1,68
плотность частиц грунта,	г/см3	2,74
коэффициент водонасыщения,	д. е.	0,52
число пластичности		21
показатель текучести		<0
коэффициент пористости		0,63
удельное сцепление, в вод.насыщ. сост. норм-е	кПа	36
при довер. вероятности 0,90	кПа	29
при довер. вероятности 0,98	кПа	21
угол внутреннего трения, в вод. насыщ. сост. норм-е	град	17
при довер. вероятности 0,90	град	15
при довер. вероятности 0,98	град	14
модуль деформации, в естественном состоянии	Мпа	9

в водонасыщенном состоянии	Мпа	4
расчетное сопротивление R0 (табл.),	кПа	250
Степень агрессивности по СНиП РК 2.01-19-2004:		
сульфатов, для бетонов W4 на портландцементе	сильно	агрессивны.
сульфатов, для бетонов W4 на сульфатостойком цементе		не агрессивны.
хлоридов, для железобетонных конструкций	средне	агрессивны

ИГЭ-3 вскрыт скважинами под грунтами ИГЭ2 в интервале глубин от 3,1м до 4,0м. Грунт классифицирован как песок средней крупности буро-желтый, серо-желтый, серый, плотный, малой степени водонасыщения, глинистый, ожелезнения, с прослойками глины мощностью 2-5см, с включением гравия до 1%. Мощность слоя 0,9м.

Объемно-насыпной вес песков средних составляет: в рыхлом состоянии 1,23-1,49г/см при среднем значении 1,40 г/см; в предельно плотном состоянии 1-48-1,71г/см при среднем значении 1,61г/см. Угол откоса песков составляет: в сухом состоянии -34-35º, под водой-30-32º.

Коэффициент фильтрации средних песков составляет 0,8-4,3м/сут.

Гидрогеологические условия изученной площадки характеризуются как относительно благоприятные для строительства. Во время проведения исследований в пределах участка горизонты грунтовых вод отсутствуют до глубины 4,0 м от дневной поверхности.

Степень мороз опасности грунтов.

По степени морозной пучинистости грунты ИГЭ-2 слабопучинистые с относительной деформацией морозного пучения 0,01-0,035 д. е.; грунты ИГЭ-3 практически не пучинистые с относительной деформацией морозного пучения менее 0,01д.е.

6.2 Проектные решения

6.2.1 Пути железнодорожные

Переезд выполнен на основании 509-032.90 «Типовые проектные решения. Переезды на пересечениях внутренних автомобильных дорог с железнодорожными путями промышленных предприятий». Настилы из рельсов устраиваются на пересечениях внутренних автомобильных дорог с железнодорожными путями промышленных предприятий только на переездах, на которых обращаются автотранспортные средства с расчетными осевыми нагрузками свыше 340 до 500 кН (св 34 до 50 тс.). Для настилов следует использовать железнодорожные рельсы, не пригодные для укладки в путь. Рельсы настила укладывают на деревянные лежни при железнодорожном пути на железобетонных шпалах. Концы рельсов настила должны выступать за пределы проезжей части автодороги не менее чем на 0,25 м. Прикрепление рельсового настила следует производить к деревянным лежням с помощью костылей или шурупов.

Для свободного доступа к рельсам и скреплениям (без снятия настила), что необходимо для осмотра, смены рельсов и скреплений, укладываются съемные деревянные брусья, которые крепятся к лежням путевыми шурупами.

Для беспрепятственного прохода реборды колес железнодорожного подвижного состава в пределах настила укладываются контррельсы, изготовляемые из швеллера. Контррельсы и настил должны быть прочно закреплены.

На подходах к переездам со стороны автомобильной дороги должны быть установлены предупредительные дорожные знаки: «Железнодорожный переезд без шлагбаума», «Приближение к железнодорожному переезду», «Движение без остановки запрещено».

Ограждение переездов предусматривается железобетонными столбиками.

Примыкание пути

Примыкание соединительного пути №11 предусмотрено к собственному существующему пути № 9 станции Рудничная с южной стороны стрелочным переводом № 23 (существующий), и с северной стороны – стрелочным переводом № 47 (проектируемый).

Основным фактором при выборе места примыкания проектируемого пути №11 станции Рудничная к существующему пути № 9 является местоположение участка отведенного под строительство пути. Схема примыкания приведена в Приложении 3.

Пикетаж разбит по оси проектируемого пути. За начало пикетажа пути №11 принято стык хвоста крестовины существующего стрелочного перевода №23.

Так как, согласно заданию на проектирования, предполагаемые объёмы перевозок будут составлять 6,228 млн. т. брутто в год, подъездной путь согласно СП РК 3.03-122-2013 отнесен к II категории.

В плане путь расположен в прямых и кривых участках. Минимальный радиус кривой составляет 250 м.

Все элементы плана путей выполнены с координатной привязкой. Проектные решения в плане представлены на чертеже 1-ПЖ, лист 2.

Продольный профиль запроектирован по головке рельса. Максимальный продольный уклон принят 9,5 ‰. Минимальная длина элементов профиля 60 м. Смежные элементы продольного профиля сопряжены в вертикальной плоскости кривыми радиусом 1000 м.

Категория пути	II-п
Наибольший уклон	250 ‰
Ширина земляного полотна	9,5 м
Тип рельсов	6,1
Тип шпал	РП65(С)
- в прямых участках и кривых	R≥350м
- в кривых R<350 м шт/км	железобетонные
Эпюра шпал: шт/км	деревянные
- в прямых участках и кривых	R≥350м
- в кривых R<350 м	1840

Земляное полотно

Земляное полотно проектируемого пути запроектировано в соответствии с требованиями СП РК 3.03-122-2013 «Промышленный транспорт», СТ РК 1413-2005 «Дороги автомобильные и железные. Требования по проектированию земляного полотна»

Земляное полотно предусмотрено под нагрузку на ось до 294 кН и представлено нулевыми местами и небольшой срезкой грунта (выемкой) глубиной до 1 м для устройства балластной призмы. Крутизна откосов равна 1:1,5.

Тип основания для устройства пути согласно п. 5.5.1 СТ РК 1413-2005 - сухое, т.к. грунтовые воды залегают на глубине более 2 м от поверхности земли. И так как в основании принимают участие суглинки легкие, твердой консистенции, с включением гравия больше 10%, скальные дресвяно-щебенистые грунты, основание согласно п. 5.5.2-5.5.3 СТ РК 1413 2005 относится к прочным.

Ширина земляного полотна на прямых участках пути принята 6,1 м. На кривых участках пути предусмотрено уширение земляного полотна с наружной стороны кривой на 0,2 м при радиусе кривых 250 м и на 0,1 м при радиусе кривых 350-1000 м.

Площадка станции Рудничная, а соответственно проектируемый путь №5, расположены на насыпи (возвышенности). Поэтому исключается подтопления площадки дождевыми и талыми водами, которые будут уходить в пониженные места рельефа.

На всем участке строительства пути необходимо произвести срезку почвенно растительного слоя грунта на полную мощность.

Подсчет объемов земляных работ и балласта выполнен по поперечным профилям, представленным на чертеже 1-ПЖ, лист 4.

Верхнее строение пути

Мощность верхнего строения пути принята согласно таблице 10 СП РК 3.03-122-2013.

Укладка проектируемого пути на прямых участках пути и кривых радиусом 350м и более, предусматривается старомодными рельсами типа РП65 длиной 12,5 м (ГОСТ 51045-2014) на старомодных железобетонных шпалах Ш-1 (ГОСТ 10629-88) с эпюрой 1840 шпал на 1км.

В кривом участке пути радиусом 250 м (ПК0+21,83 – ПК1+91,76) укладка пути предусматривается на новых деревянных шпалах IIА типа (ГОСТ 78-2014) с эпюрой 2000 шпал на 1км.

Скрепление для железобетонных шпал – КБ65, для деревянных шпал - костыльное смешанное. Стыковое скрепление принято на шести болтах.

Укладываемый стрелочный перевод №47 предусмотрен М1/9 типа Р65 (проект ЛПТП 665121.101) на деревянных брусьях (ГОСТ 8816-2014) с ручным управлением.

Укладываемый путь закрепляется пружинными противоугонными П65 (ГОСТ 32409-2013) в количестве 14 пар на одно звено длиной 12,5 м, стрелочные переводы закрепляются пружинными противоугонными - 44 пары на 1 стрелочный перевод.

Балласт принят двухслойный: щебень (ГОСТ 7392-2014) толщиной под шпалой 25 см, подушка из гравийно-песчаной смеси (ГОСТ 7394-85) толщиной 20 см. Ширина балластной призмы поверху на прямых участках равна 3,2 м. Балластную призму на кривых участках пути радиусом менее 600 м следует уширять с наружной стороны на 0,1 м. Крутизна откосов призмы принимается равной 1:1,5, крутизна откосов подушки – 1:2. Поверхность балластной призмы устраивается на одном уровне с поверхностью средней части железобетонных шпал и на 3 см ниже поверхности деревянных шпал.

Технологический переезд на ПК1+94,78

В месте пересечения трасы железнодорожного пути №11 и автомобильной дороги предприятия, проектом предусматривается устройство технологического переезда (проезда) на ПК1+94,78 шириной 6 м под углом 90°

Проект переезда выполнен на основании «Типовые проектные решения. Переезды на пересечениях внутренних автомобильных дорог с железнодорожными путями промышленных предприятий», СП РК 3.03-122-2013 «Промышленный транспорт» и «Инструкции по эксплуатации ж/д переездов в республике Казахстан».

Так как на переезде будут обращаются автотранспортные средства с расчетными осевыми нагрузками свыше 340 до 500 кН (св. 34 до 50 тс.), настил переезда устраивается из рельсов.

Для настила следует использовать железнодорожные рельсы, не пригодные для укладки в путь.

Рельсы настила укладывают на деревянные лежни при железнодорожном пути на железобетонных шпалах. Концы рельсов настила должны выступать за пределы проезжей части автодороги не менее чем на 0,25 м. Прикрепление рельсового настила следует производить к деревянным лежням с помощью костылей или шурупов.

Для свободного доступа к рельсам и скреплениям (без снятия настила), что необходимо для осмотра, смены рельсов и скреплений, укладываются съемные деревянные брусья, которые крепятся к лежням путевыми шурупами.

Для беспрепятственного прохода реборды колес железнодорожного подвижного состава в пределах настила, укладываются контррельсы, изготовляемые из швеллера. Контррельсы и настил должны быть прочно закреплены.

На подходах к переезду со стороны автомобильной дороги должны быть установлены предупредительные дорожные знаки: «Железнодорожный переезд без шлагбаума», «Приближение к железнодорожному переезду", "Движение без остановки запрещено».

На подходах к переезду со стороны железнодорожного пути предусматривается установка постоянных предупредительных сигнальных знаков «С». Расстояние от переезда до сигнальных знаков принимается 100 м.

Ограждение переездов предусматривается железобетонными столбиками.

Проектные решения и объёмы работ по устройству технологического переезда на ПК1+94,78 приведены в комплекте 1-ПЖ-2.

Организация транспортного обслуживания

Проектируемый железнодорожный путь №11 станции Рудничная будет находиться на балансе Донского ГОКа филиала АО «ТНК «Казхром».

Содержание пути и стрелочных переводов №23, №47 входит в обязанности предприятия. Обслуживающий персонал проектируемого подъездного пути будет представлен монтерами пути в количестве 8 человек.

Обслуживание подъездного пути будет производиться также маневровыми локомотивами и составительской бригадой Донского ГОКа филиала АО «ТНК «Казхром».

Маневровые парк представлен локомотивами серии 2ТЭ10 – 1 единица, ТЭМ2 – 1 единица, ТЭМ18 - 5 единиц со сроком эксплуатации 22-28 лет.

Вагоны, прибывшие в адрес Донского ГОКа филиала АО «ТНК «Казхром» подаются на станцию Дон, а затем на подъездной путь. Подача и уборка вагонов со станции Дон на подъездной путь ветви владельца производиться маневровым локомотивом станции Дон. При отцепке локомотива вагоны закрепляют тормозными башмаками.

Все работы по подаче и уборке вагонов на подъездной путь Донского ГОКа филиала АО «ТНК «Казхром», балансовая принадлежность и границы обслуживания должны производиться в соответствии с Инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на подъездном пути, утвержденной директором филиала АО «НК» КТЖ» Актюбинского отделения дороги.

6.3 Оценка воздействия на окружающую среду

Согласно Приказу Министра национальной экономика Республики Казахстан от 1 апреля 2015 года №299 «Об утверждении Правил проведения комплексной вневедомственной экспертизы технико-экономических обоснований и проектно-сметной документации, предназначенных для строительства новых, а также изменения (реконструкции, расширения, технического перевооружения, модернизации и капитального ремонта) существующих зданий и сооружений, их комплексов, инженерных и транспортных коммуникаций независимо от источников финансирования» для прохождения КВЭ требуется:

- наличие заключение для проекта оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) для объектов, указанных в приложении 1, раздел 1 экологического кодекса РК;
- заключение скрининга для объектов, указанных в приложении 1, раздел 2 Экологического кодека РК.

По проекту «Реконструкция железнодорожного пути №11 станция Рудничная инв.№ 2880 для увеличения пропускной способности по перевозке хромовой руды ДГОКа» согласно приложению 1 ЭК РК нет необходимости разрабатывать скрининг и проект ОВОС.

Согласно п.п.3 п.4 ст.12 Экологическому кодексу РК категорию оператор определяет самостоятельно (в отношении иной намечаемой деятельности, не указанной в подпункте 1) или 2) настоящего пункта, – самостоятельно оператором с учетом требований настоящего Кодекса).

6.4 Оценка соответствия проекта санитарным нормам и гигиеническим правилам

Данным рабочим проектом предусматривается реконструкция железнодорожного пути №11 станция Рудничная инв.№ 2880 для увеличения пропускной способности по перевозке хромовой руды ДГОКа.

В рабочем проекте предусмотрены мероприятия по обеспечению среды жизнедеятельности, с учетом потребностей инвалидов и маломобильных групп населения, согласно СН РК 3.06-01-2011. Для маломобильных групп населения предусмотрены пандусы с планировочной отметкой, для входа в здание через пандус с уровня тротуаров.

Естественное освещение помещений осуществляется посредством окон с открывающимися створками в наружных стенах. Шумоизоляция помещений достигается посредством планировочных мероприятий, применением металлопластиковых окон со стеклопакетами и эффективных шумоизолирующих материалов в конструкциях стен и перекрытий.

На строительной площадке устраиваются временные стационарные или передвижные санитарно-бытовые помещения: санитарные и умывальные помещения, помещения для переодевания, хранения и сушки одежды, помещение для принятия пищи. В бытовых помещениях оборудуются аптечки первой помощи. Работники обеспечиваются специальной одеждой и средствами индивидуальной защиты. Для питьевых нужд поставляется бутилированная вода, согласно договору. Питание работников организовано в специально оборудованном помещении для приема пищи.

В проекте предусмотрено ограждение строительной площадки. При выезде со строительной площадки устраивается площадка мойки колес и днища выезжающего автотранспорта. Площадка оборудуется эстакадой, поддоном для сбора стоков, резервуаром-отстойником, насосом подачи отстоянной воды на орошение или обратно на мойку. После окончания строительства предусмотрены работы по озеленению территории.

Рабочий проект «Реконструкция железнодорожного пути №11 станция Рудничная инв.№ 2880 для увеличения пропускной способности по перевозке хромовой руды ДГОКа» соответствует требованиям санитарных правил «Санитарно-эпидемиологические требования к условиям труда и бытового обслуживания при строительстве, реконструкции, ремонте и вводе, эксплуатации объектов строительства» от 16 июня 2021 года №ҚР ДСМ-49, «Санитарно-эпидемиологические требования к санитарно-защитным зонам объектов, являющихся объектами воздействия на среду обитания и здоровье человека утвержденных приказом Министра здравоохранения РК» от 11 января 2022 года №ҚР ДСМ-2.

6.5 Организация строительства

Проектом определены объемы основных строительно-монтажных работ: потребность в основных строительных материалах, механизмах и транспортных средствах, трудоемкость и сроки строительства.

Нормативный срок продолжительность строительства на территории проектируемого объекта, определена в соответствии СП РК 1.03-102-2014 составляет 11,0 месяцев.

6.6 Сметная документация

Сметная документация не рассматривалась на основании письма заказчика №4765 от 28.11.2024года.

7. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ПРИНЯТЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Изменения и дополнения, внесенные в рабочий проект в процессе проведения экспертизы:

Впроцессе рассмотрения по замечаниям и предложениям ТОО «Экспертиза Сәулет» в рабочий проект заказчиком и генеральным проектировщиком были внесены следующие изменения и дополнения:

Общие замечания

1. Ссылки на нормативные документы (в общей пояснительной записке, в ПОС и на чертежах) приняты согласно перечню АГСК-1 (с изменениями и дополнениями).

2. Паспорт проекта дополнили технико-экономическими показателями.

3. Описание проектных решений в Проекте организации строительства (ПОС) откорректировали согласно исправленным проектным решениям по замечаниям,

Пояснительную записку к ПОС привели в соответствие с проектом (откорректировали ТЭП проекта, календарный план и проч.)

Общая пояснительная записка

1. Предоставили в полном объеме в читаемом PDF, DOC формате.

2. Основную надпись по форме 5 приложения Д ГОСТ 21.101-97 привели на первом листе пояснительной записки. Титульный лист из нумерации листов документа исключен. В графе 1 указаны обозначение документа согласно п. 4.1.3 ГОСТ 21.101-97 (исправлены также на последующих листах).

3. Состав рабочего проекта оформлен по форме 16 приложения Р ГОСТ 21.101-97.

4. Текст пояснительной записки и общих указаний комплекта рабочих чертежей дополнен указаниями по принятым проектным решениям.

5. В тексте пояснительной записки ссылки на утратившие силу или некорректно указанные документы, заменены ссылками на действующие нормативные документы.

Паспорт проекта

1. Паспорт проекта приведен в соответствие согласно принятому проектному решению.

2. Паспорт проекта дополнен технико-экономическими показателями.

3. Добавлены описания и технические показатели инженерных сетей.

4. Исправлены имеющиеся ссылки на отменённую нормативную документацию.

Проект организации строительства

1. Присутствует расчет временных зданий и сооружений

2. Присутствуют методики производства основных работ.

3. Продолжительность строительство рассчитано с учетом технической части.

4. Дополнили раздел Технико-экономические показатели.

5. Присутствует раздел Потребность во временных зданиях и сооружениях, Потребность строительства в энергоресурсах и воде, Охрана окружающей природной среды;

6. В тексте проекта организации строительства не имеются ссылки на утратившие силу или некорректно указанные документы, заменили ссылками на действующие нормативные документы.

7.2 Оценка принятых проектных решений

В соответствии с Приказом МНЭ РК №165 от 28.02.2015 года «Об утверждении Правил определения общего порядка отнесения зданий и сооружений к технически и (или) технологически сложным объектам», а также Приказа МНЭ РК №517 от 20.12.2016г «О внесении изменений в приказ Министра национальной экономики РК от 28.02.15 года №165 «Об утверждении Правил определения общего порядка отнесения зданий и сооружений к технически и (или) технологически сложным объектам» разработчиком проекта установлен II (нормальный) уровень ответственности, не относящийся к технически сложным.

Рабочий проект разработан в соответствии с заданием на проектирование и соблюдением санитарно-эпидемиологических и противопожарных требований.

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

7.3 В результате внесенных изменений и дополнений сформированы следующие технико-экономические показатели по рабочему проекту:

Таблица №1

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели	
			Заявленные до экспертизы	рекомендуемые к утверждению

1	2	3	4	5
1	Общая протяженность	км	0,660	0,660
2	Площадь застройки	м²	5540,0	5540,0

8. ВЫВОДЫ:

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «Реконструкция железнодорожного пути №11 станция Рудничная инв.№ 2880 для увеличения пропускной способности по перевозке хромовой руды ДГОКа» соответствует требованиям нормативных правовых актов и государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

- общая протяженность - 0,660 м2;
- площадь застройки - 5540,0 м2;
- продолжительность строительства - 11,0 мес.

2. Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована ТОО «АйнӘд» в соответствии с условиями договора ES-0202-01, 29.11.2024 года.

3. При представлении на утверждение и выдаче на производство работ проект (рабочий проект) подлежит проверке на соответствие его с настоящим заключением экспертизы.

4. До начала производства работ проект (рабочий проект) подлежит представлению для утверждения в установленном порядке не позднее 15 календарных дней со дня выдачи экспертизы.

5. При строительстве максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

9. ТҰЖЫРЫМДАР:

1. Енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, «№ 11 Рудничная станциясы инв. № 11 темір жол реконструкциясы 2880 ДГОК хром кенін тасымалдаудың өткізу қабілеттілігін арттыру» жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын нормативтік құқықтық актілер мен мемлекеттік нормативтер талаптарына сәйкес келеді және белгіленген тәртіппен келесі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштерімен бекітуге ұсынылады:

- жалпы ұзындығы - 0,660 м2;
- құрылыс алаңы - 5540,0 м2;

жалпы сметалық құрылыс құны

- құрылыстың ұзақтылығы - 11,0 ай.

2. Осы сараптама қорытындысы тапсырысшының бекітілген жобалау үшін берілген бастапқы материалдарын (мәліметтер) есепке ала отырып, 29.11.2024 жылғы ES-0202-01, келісім шартына сәйкес «АйнӘд» ЖШС кепілдігімен орындалды.

3. Жоба (жұмыс жобасы) бекітілуге ұсынылғанда және өндіріс жұмысына берілген кезде, оның ТОО «Экспертиза Сәулет» осы қорытындысымен сәйкестілігі тексерілуі тиіс.

4. Жоба (жұмыс жобасы) өндіріс жұмысы басталғанға дейін белгіленген тәртіп бойынша қорытынды берілген күннен бастап, күнтізбелік 15 күн мерзімі аралығында бекітуге ұсынылуы тиіс.

5. Тапсырыс беруші құрылыс салу кезінде отандық тауар өндірушілердің жабдықтарын, материалдарын және конструкцияларын барынша пайдалан

Соответствие разделов проекта строительства требованиям нормативных правовых актов приказ и государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан приведено ниже

№ п/п	Раздел	Эксперт	Специа-лизация эксперта (по аттестату)	Номер аттестата	Результат (соответствует или не соответствует нормам)
1	Ведущий эксперт	Яшкузин Денис Федорович	Конструктивная часть Технологическая часть (в зависимости от назначения объекта) Инженерные сети и системы (по видам инженерных сетей и систем	KZ74VJE00071906 KZ86VJE00069944 KZ73VJE00077453 KZ18VJE00073690	Соответствует
2	Пути железнодорожные	Рахимбердин Руслан Гильфанович	Архитектурно-строительная часть	KZ54VJE00075952	Соответствует
3	Паспорт проекта	Жумагазина Лаура Аскаровна	Экологическая часть	KZ38VJE00074688	Соответствует
4	Санитарно-эпидемиологический раздел	Кырымкереева Айзат Жулдызбековна	Санитарно-эпидемиологический профиль	KZ14VJE00034477	Соответствует

Яшкузин Д.Ф. (Директор)

Яшкузин Д.Ф. (Ведущий эксперт)

Рахимбердин Р.Г. (Эксперт)

Жумагазина Л.А. (Эколог)

Кырымкереева А.Ж. (Эксперт)

Документ Id	da059bb9-1f6e-449c-8f35-78580a71143e
Номер и дата документа	ES-0173/24 от 17.12.2024
Электронные цифровые подписи документа	**Согласовано:** ЯШКУЗИН ДЕНИС ФЕДОРОВИЧ 2024.12.17 16:11:13 45E33B86563360407D5D0C9C79FF211E6C32AC7B РАХИМБЕРДИН РУСЛАН ГИЛЬФАНОВИЧ 2024.12.17 16:31:27 1BF4E5BDF04F5D42055D416189B8710FC71E5BF2 ЖУМАГАЗИНА ЛАУРА АСКАРОВНА 2024.12.17 16:39:45 585B7CC32FA4852C5360976D7EEFC276EFB31964 КЫРЫМКЕРЕЕВА АЙЗАТ ЖУЛДЫЗБЕКОВНА Товарищество с ограниченной ответственностью "Экспертиза Сәулет" 2024.12.17 16:43:57 4A74C84E422A7D96D661E228FFBE5BB3C5F34F2E **Подписано:** ЯШКУЗИН ДЕНИС ФЕДОРОВИЧ Товарищество с ограниченной ответственностью "Экспертиза Сәулет" 2024.12.17 16:59:53 7DDAB03D42C32ECCC64A0DFC2A3C18F8594A8E11

Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года N370-II «Об электронном документе и электронной цифровой подписи» равнозначен документу на бумажном носителе. Вы можете проверить подлинность электронного документа, отсканировав QR-код.