ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҰЛТТЫҚ ЭКОНОМИКА МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС, ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ ЖӘНЕ ЖЕР РЕСУРСТАРЫН БАСҚАРУ КОМИТЕТІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК) АҚТӨБЕ ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

ФИЛИАЛ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА») КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА, ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА И УПРАВЛЕНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫМИ РЕСУРСАМИ МИНИСТЕРСТВА НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО АКТЮБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

ҚОРЫТЫНДЫ

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҰЛТТЫҚ ЭКОНОМИКА МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС, ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ ЖӘНЕ ЖЕР РЕСУРСТАРЫН БАСҚАРУ КОМИТЕТІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК) АҚТӨБЕ ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

ФИЛИАЛ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА») КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА, ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА И УПРАВЛЕНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫМИ РЕСУРСАМИ МИНИСТЕРСТВА НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО АКТЮБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

БЕКІТЕМІН:

«Мемсараптама» РМК
Ақтөбе облысы бойынша
филиалының директоры

_____ С. Лекеров

«Ақтөбе облысы Темір ауданы Шұбарқұдық станциясы бойынша «ЛК ШУБАР» ЖШС-нің кірме темір жолын қайта жаңарту және оны салу»
жұмыс жобасы бойынша

2015 жылғы 11 наурыздағы №04-0152/15

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«ЛК Шубар» ЖШС,
Шұбарқұдық поселкесі

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Актам-инжиниринг» ЖШС,
Ақтөбе қаласы

Ақтөбе қаласы

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҰЛТТЫҚ ЭКОНОМИКА МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС, ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ ЖӘНЕ ЖЕР РЕСУРСТАРЫН БАСҚАРУ КОМИТЕТІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК) АҚТӨБЕ ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

МЕМСАРАПТАМА ГОСЭКСПЕРТИЗА

ФИЛИАЛ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА») КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА, ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА И УПРАВЛЕНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫМИ РЕСУРСАМИ МИНИСТЕРСТВА НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО АКТЮБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

УТВЕРЖДАЮ:

Директор филиала
РГП «Госэкспертиза»
по Актюбинской области

_____ С. Лекеров

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№04-0152/15 от 11 марта 2015 года

по рабочему проекту
«Реконструкция и строительство железнодорожного подъездного пути ТОО «ЛК ШУБАР» по станции Шубаркудук Темирского района Актюбинской области»

ЗАКАЗЧИК:
ТОО «ЛК Шубар»,
поселок Шубаркудук

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Актам - инжиниринг»,
город Актобе

город Актобе

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект «Реконструкция и строительство железнодорожного подъездного пути ТОО «ЛК ШУБАР» по станции Шубаркудук Темирского района Актюбинской области».

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором №49 от 11.02.2015 г., между филиалом РГП «Госэкспертиза» по Актюбинской области и ТОО «ЛК Шубар».

2. ЗАКАЗЧИК: ТОО «ЛК Шубар», пос. Шубаркудук.

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Актам - инжиниринг», государственная лицензия ГСЛ №0001753 от 11.08.2006 года, выданная ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля г. Астаны», приложение к лицензии, выданное Агентством Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства от 05.07.2012 года, категория лицензии - II.

ГИП – Бурамбаева И.Н. (приказ №26 от 04.11.2014 года).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: инвестиции ТОО «ЛК Шубар».

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

- задание на проектирование, утвержденное заказчиком от 10.10.2014 года;
- архитектурно-планировочное задание №39 от 26.12.2014 года, утвержденное главным архитектором Темирского района Актюбинской области;
- решение акима Шубаркудукского сельского округа №126 от 23.09.2014 года о предоставлении земельного участка;
- акт на право частной собственности с кадастровым номером 02-031-118-021 от 25.06.2014 года;
- письмо №28 от 13.10.2014 года о предполагаемом объеме грузооборота, выданное ТОО «ЛК Шубар»;
- акт выбора места примыкания проектируемого внутриплощадочного путевого развития подъездного железнодорожного пути ТОО «ЛК Шубар», выданный службами АО НК «Қазақстан темір жолы».

Технические условия:

- №4207 - И от 09.12.2014 года, выданные АО НК «Қазақстан темір жолы» на примыкание железнодорожных подъездных путей ТОО «ЛК Шубар» по станции Шубаркудук;
- №НОД311-6/319 от 20.10.2014 года на примыкание внутриплощадочного подъездного пути ТОО «ЛК Шубар» по станции Шубаркудук, выданные «Актюбинское отделение дороги» филиал АО НК «Қазақстан темір жолы»;
- №НОДТех-82/3534 от 20.10.2014 года, на примыкание железнодорожного подъездного пути ТОО «ЛК Шубар» по станции Шубаркудук, выданные начальником станции Кандыагаш АО НК «Қазақстан темір жолы»;
- №9/1010 от 16.10.2014 года на примыкание железнодорожного подъездного пути ТОО «ЛК Шубар» по станции Шубаркудук, выданные ТОО «TRANSTELECOM»;
- №047 от 13.10.2014 года на примыкание железнодорожного подъездного пути ТОО «ЛК Шубар» по станции Шубаркудук, выданные «Укрупненная Кандыагашская дистанция пути» филиал АО НК «Қазақстан темір жолы»;
- №1653 от 14.10.2014 года на примыкание железнодорожного подъездного пути ТОО «ЛК Шубар» по станции Шубаркудук, выданные «Актюбинская дистанция электроснабжения» филиал АО НК «Қазақстан темір жолы»;
- №570 от 13.10.2014 года на примыкание железнодорожного подъездного пути ТОО «ЛК Шубар» по станции Шубаркудук, выданные «Кандыагашская дистанция сигнализации и связи» филиал АО НК «Қазақстан темір жолы».

МЕМСАРАПТАМА ● ГОСЭКСПЕРТИЗА

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций:

- санитарно-эпидемиологическое заключение на рабочий проект №106 от 18.12.2014 года, выданное РГУ «Управление по защите прав потребителей на транспорте по Актюбинской области Агентства Республики Казахстан по защите прав потребителей»;
- заключение государственной экологической экспертизы на рабочий проект №KZ70VDC00032082 от 12.01.2015 года, выданное ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Актюбинской области»;
- схема примыкания подъездных железнодорожных путей, согласованная службами АО НК «Қазақстан темір жолы»;
- письмо-согласование №508 – И от 03.02.2015 года на рабочий проект, выданное АО НК «Қазақстан темір жолы»;
- письмо-согласование №392 от 17.10.2014 года на примыкание и строительство подъездного пути, выданное «Актюбинское отделение магистральной сети» АО НК «Қазақстан темір жолы»;
- план путевого развития согласованный с владельцами инженерных сетей.

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу:

- общая пояснительная записка;

Основные чертежи: Железнодорожный путь:

- общие данные	1-1-ПЖ-1;
- план путевого развития	1-1-ПЖ-2;
- продольные профили пути	1-1-ПЖ-3,4,5,7,8,9,10;
- поперечные профили пути	1-1-ПЖ-11;
- пересечение с ВЛ-10 кВ	1-1-ПЖ-12;

- проект организации строительства (ПОС);
- раздел «Охрана окружающей среды», разработанный ТОО «Актам - инжиниринг»;
- отчет по топографо-геодезическим изысканиям №6, выполненный ТОО «Актам - инжиниринг» от 17.11.2014 года.
- отчет по инженерно-геологическим изысканиям №12, выполненный ТОО «Геопроект Актобе» от 17.11.2014 года.

5.4 Цель и назначение объекта строительства:

Реконструкция и строительство железнодорожного пути, как основного подъездного железнодорожного пути для ТОО «ЛК ШУБАР» по станции Шубаркудук Темирского района Актюбинской области.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства:

Участок проектируемых подъездных путей расположен на окраине п. Шубаркудук в в четной горловине станции Шубаркудук.

Транспортная сеть района проектирования представлена железнодорожными путями станции Шубаркудук.

Станция по характеру и объему выполняемой работы является участковой и отнесена к третьему классу. Путевое развитие состоит из 2-х главных приемо-отправочных путей, 7-ми приемо-отправочных путей, 1 для пропуска нечетных и четных грузовых путей, 2-х выставочных путей, 1 пожарного пути, 1 вытяжного пути, 1 пути для отстоя вагонов с опасными грузами, 1 тупика общего пользования, 1 погрузочно-выгрузочного пути.

По административному делению участок относится к Актюбинскому отделению дороги.

Природно-климатические условия района строительства:

- климатический район	- IIIA;
- снеговой район	- III;
- ветровой район	- III;

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

- расчетная зимняя температура наружного воздуха - минус 31°С;
- нормативная глубина промерзания грунтов - 1,8 м.

Инженерно-геологические условия площадки строительства:

Согласно отчета об инженерно-геологических изысканиях №12, выполненного в 2014 году ТОО «Геопроект Актобе», государственная лицензия №13002479 от 01.02.2013 года, инженерно-геологические условия характеризуются следующими грунтами:

- 1 слой – насыпной грунт, мощность слоя – 0,2 м;
- 2 слой – суглинки легкие песчанистые, твердой консистенции, коричневые, мощность слоя – 2 м;
- 3 слой песок мелкий желтого цвета, с прослоями суглинка средней плотности, мощность слоя – 4 м.

Основанием дороги служат суглинки со следующими физико-механическими характеристиками: угол внутреннего трения φ = 16 С°; модуль деформации Е = 10 МПа; удельное сцепление С = 18 кПа; плотность ρ = 1,81 г/см^3.

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

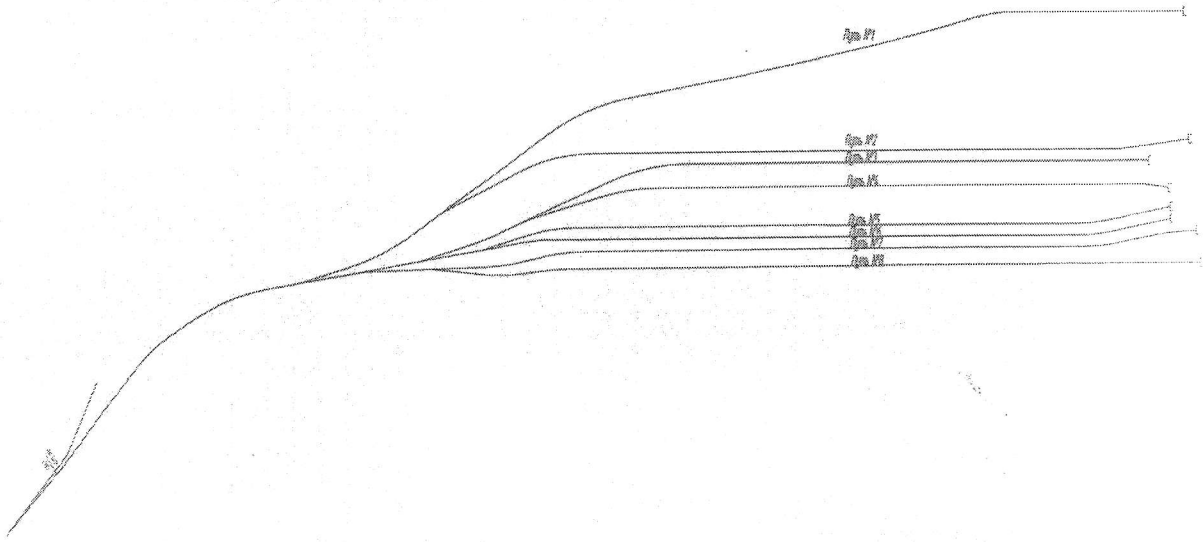
По содержанию сульфатов грунты сильноагрессивные к бетонам нормальной проницаемости (марка W4) на портландцементе по ГОСТ 10178-85 и слабоагрессивные к бетонам на сульфатостойком цементе по ГОСТ 22266-94.

6.2 Проектные решения

6.2.1 Железная дорога

Рабочий проект разработан на основании технических условий №4207-И от 09.12.2014 года, выданные АО «НК «Қазақстан темір жолы» и задания на проектирование, утвержденное заказчиком.

Проектирование подъездного железнодорожного пути ТОО «ЛК Шубар» выполнено согласно требованиям СНиП 2.05.07 – 91* «Промышленный транспорт». Подъездные пути ТОО «ЛК Шубар» предназначен для отстоя вагонов и погрузки-выгрузки тарно-штучных грузов.



Ситуационный план Рис. 1

Основные параметры проектируемой железной дороги

Таблица №1

№ п/п	Наименование показателей	Ед. измерения	Количество
1	2	3	4

МЕМОАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

1	2	3	4
1.	Категория подъездного пути	–	III
2.	Минимальный радиус кривых	м	180
3.	Максимальный продольный уклон	‰	19,6
4.	Ширина земляного полотна: - на прямых участках - на кривых участках	 м м	 5,8 6,0
5.	Тип рельса	–	Р65 (С)
6.	Число шпал на 1 км: - на прямой - на кривой	 шт. шт.	 1600 1840
7.	Тип балласта	–	щебень/песок
8.	Толщина балласта под шпалой	см	25
9.	Тип и марка стрелочного перевода	–	Р65 1/11
10.	Управление стрелками	–	ручное

Путевое развитие

Путевое развитие, план и продольный профиль

Границей подъездного пути ТОО «ЛК Шубар» является предельный столбик стрелочного перевода №522, расположенного в четной горловине станции Шубаркудук.

Путевое развитие состоит из восьми путей, предназначенных для отстоя вагонов и погрузки и выгрузки тарно-штучных грузов.

Внутриплощадочное путевое развитие железнодорожных подъездных путей ТОО «ЛК Шубар» выполнено путем врезки стрелочного перевода №526 на расстоянии 313,05 м от предельного столбика стрелочного перевода №522, удлинением существующего пути №2, №3 и укладкой шести путей.

Путь №2 и путь №3 частично демонтируются и переукладываются для дальнейшей врезки стрелочных переводов №№ 526, 528, 102, 104.

Началом проектируемого пути №1 ПК0 принят предельный столбик существующего стрелочного перевода №522. Конец проектируемого пути №1 принят на ПК9+83,63 у проектируемого упора. Началом проектируемого пути №2 ПК0 принят хвост крестовины стрелочного перевода №100. Конец проектируемого пути №2 принят на ПК5+38,08 у проектируемого упора. Началом проектируемого пути №3 ПК0 принят хвост крестовины стрелочного перевода №102. Конец проектируемого пути №3 принят на ПК5+22,4 у проектируемого упора. Началом проектируемого пути №4 ПК0 принят хвост крестовины стрелочного перевода №104. Конец проектируемого пути №4 принят на ПК4+55,05 у проектируемого упора. Началом проектируемого пути №5 ПК0 принят хвост крестовины стрелочного перевода №106. Конец проектируемого пути №5 принят на ПК4+87,88 у проектируемого упора. Началом проектируемого пути №6 ПК0 принят хвост крестовины стрелочного перевода №526. Конец проектируемого пути №6 принят на ПК6+22,51 у проектируемого упора. Началом проектируемого пути №7 ПК0 принят хвост крестовины стрелочного перевода №528. Конец проектируемого пути №7 принят на ПК5+95,05 у проектируемого упора. Началом проектируемого пути №8 ПК0 принят хвост крестовины стрелочного перевода №108. Конец проектируемого пути №8 принят на ПК5+45,8 у проектируемого упора.

Общая протяженность проектируемых подъездных железнодорожных путей составляет – 4750,4 м.

Путь №1 на участках от ПК2+28,07 до ПК2+87,66; от ПК3+52,57 до ПК3+98,37; от ПК5+9,33 до ПК5+71,00 в плане укладывается по кривой с радиусами 200 м. От ПК6+38,13 до ПК6+45,31; от ПК6+85,11 до ПК7+4,13; от ПК7+69,92 до ПК8+1,26 проектируемый путь в плане укладывается по кривой с радиусами 1000 м.

Путь №2 - от ПК0+41,19 до ПК0+98,71 в плане проектируемый путь укладывается по кривой с радиусом 180 м; от ПК4+80,03 доПК4+ 97,17 с радиусом 200 м.

Путь №3 - от ПК0+18,43 до ПК0+34,36 и от ПК1+21,93 до ПК1+80,65 в плане проектируемый путь укладывается по кривой с радиусом 200 м;

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Путь №4 - от ПК0+38,77 до ПК0+76,88 и от ПК4+28,09 до ПК4+52,83 в плане проектируемый путь укладывается по кривой с радиусом 200 м;

Путь №5 - от ПК0+10,09 до ПК0+51,36 и от ПК4+15,7 до ПК4+41,57 в плане проектируемый путь укладывается по кривой с радиусом 200 м;

Путь №6 - от ПК1+44,78 до ПК1+67,11 и от ПК5+51,37 до ПК5+77,19 в плане проектируемый путь укладывается по кривой с радиусом 200 м;

Путь №7 - от ПК0+71,63 до ПК0+95,34; от ПК1+16,76 до ПК1+44,22; от ПК5+13,23 до ПК5+38,73 в плане проектируемый путь укладывается по кривой с радиусом 200 м;

Путь №8 от ПК0+16,37 до ПК0+44,2, от ПК0+66,04 до ПК0+79,65 в плане проектируемый путь укладывается по кривой с радиусом 200 м.

В проекте нумерация путей произведена согласна плана путевого развития. При этом существующему пути №2 проектом присвоен №6, существующему пути №3 проектом присвоен №7.

В профиле уклон пути №1 запроектирован с учетом использования естественного рельефа местности от стрелочного перевода №526 с повышением в сторону упора, остальные пути запроектированы с учетом рельефа местности с понижением в сторону упора.

Для предотвращения самопроизвольного ухода вагонов с подъездного пути на станцию имеется сбрасывающий остряк №522 СО, установленный на соединительном пути АО «ЦТС».

Земляное полотно

Основания под верхнее строение подъездных путей запроектированы в соответствии с требованиями СНиП 2.05.07-91* «Промышленный транспорт». Основание под верхнее строение пути представлено в основном насыпью. Ширина земляного полотна поверху 5,8 м. На кривых предусмотрено уширение на 0,2 м с наружной стороны кривой.

Крутизна откосов 1:1,5. Высота насыпи до 2 м, что удовлетворяет СН 449-72 «Указания по проектированию земляного полотна железных дорог». Верхняя часть насыпи толщиной не менее 0,2 м отсыпается дренирующим грунтом.

Отсыпка насыпи производится обыкновенным грунтом. Для стока дождевой воды с основной площадки земляного полотна к основанию насыпи запроектированы уклоны 0,02‰ от оси железной дороги в обе стороны земляного полотна.

Для отвода поверхностных вод и предотвращения застоя воды у основания земляного полотна предусмотрены водоотводные придорожные канавы.

Грунты представлены увлажненными суглинками и супесями преимущественно твердой и полутвердой консистенции. Из-под основания насыпи предусмотрена срезка верхнего слоя толщиной 0,2 м.

Грунты, укладываемые в насыпь, уплотняются с коэффициентом 0,9 от максимальной плотности. Откосы насыпи укрепляются посевом многолетних трав по слою растительного грунта.

Общий уклон местности от места примыкания направлен в сторону северо-запада.

Верхнее строение пути

Мощность верхнего строения пути принята в соответствии со СНиП 2.05.07-91* «Промышленный транспорт». Проектируемый путь укладывается рельсо-шпальными решетками. Рельсы предусмотрены типа Р65 (С) по ГОСТ 8161-75 старогодные на деревянных шпалах по ГОСТ 78-2004 с эпюрой 1600 шпал на 1 км на прямых и 1840 шпал на кривых. Ширина колеи на прямом участке 1520 мм, на кривых 1535 мм.

Балласт щебеночный фракции 20х40 мм по ГОСТ 7392-85 толщиной под шпалой 25 см на подушке из песчано-гравийной смеси по ГОСТ 23735-79 толщиной 20 см.

Расстояние от оси пути до бровки балластной призмы принято 1,6 м на прямых участках и 1,7 м с наружной стороны на кривых участках.

Поверхность балластной призмы устраивается на 3 см ниже верхней постели деревянных шпал.

В конце подъездных путей устраивается путевой деревянный упор.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Организация транспортного обслуживания

Вагоны, прибывающие в адрес ТОО «ЛК Шубар» сортируются и обрабатываются на станции Шубаркудук. Подача и уборка вагонов производится маневровым локомотивом станции Шубаркудук.

Пересечение с инженерными сетями

В рабочем проекте предусмотрено пересечение с существующей линией электропередач ВЛ-10 кВ:

- по пути №1 ВЛ-10 кВ под углом 82˚на ПК3+90,17;
- по пути №6 ВЛ-10 кВ под углом 81˚на ПК0+58,54;
- по пути №7 ВЛ-10 кВ под углом 76˚на ПК0+13,35.

Минимальное расстояние от рельсов до проводов составляет 8 м. Пересечение с существующей линией электропередач выполнено согласно требованиям «Правил устройства электроустановок Республики Казахстан» и СНиП 2.05.07-91* «Промышленный транспорт».

6.3 Охрана окружающей среды

Охрана окружающей среды при разработке проекта обеспечивается комплексом планировочных, организационно-технических и других мероприятий по рациональному использованию природных ресурсов, предотвращению отрицательных воздействий строительных работ на окружающую среду.

Основное воздействие на атмосферный воздух оказывает строительство проектируемого объекта. Источниками загрязнения являются строительная и транспортная техника, оборудование и неорганизованные выделения пыли при земляных работах.

Строительство подъездного пути нарушение русел рек и загрязнение водоемов не вызывает. Трасса проходит по наиболее кратчайшему расстоянию. Сельхозугодия не затрагиваются. Для охраны окружающей среды в период строительства предусматривается обязательное выполнение строительной организацией мероприятий, предупреждающей загрязнение почв, водоемов, сохранение транспортных и других коммуникаций в районе строительства.

К этим мерам относятся:

- обязательное соблюдение границ территории, отводимых для строительства;
- оснащение рабочих мест строительных площадок инвентарными контейнерами для бытовых и строительных отходов;
- не допущение разлива горюче-смазочных материалов;
- заправку топливом строительной техники и транспорта осуществлять с помощью специально оборудованных автозаправщиков;
- соблюдение требований местных органов охраны природы;
- сбор отходов в специальные герметичные контейнеры.

Проведенная оценка воздействия на окружающую среду процессов строительства и эксплуатации подъездных путей показывает, что при соблюдении всех предусмотренных настоящим проектом природоохранных мероприятий существенный и необратимый вред окружающей среде нанесен не будет.

Охрана окружающей среды обеспечивается комплексом организационно-технических, санитарных, технологических и других мероприятий по рациональному использованию природных ресурсов.

В процессе эксплуатации зданий удаление хоз.бытового мусора производиться посредством вывоза контейнеров, устанавливаемых на специальной площадке.

6.4 Организация строительства

Проектом определены объемы основных строительно-монтажных работ: потребность в основных строительных материалах, механизмах и транспортных средствах, трудоемкость и сроки строительства. Нормативный срок строительства в соответствии со СНиП РК 1.04.03-2008 «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений». Основная продол-

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

жительность строительства определилась в количестве 3,5 месяцев, в том числе 0,5 месяц на подготовительный период.

7. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка принятых проектных решений:

В соответствии с п. 4 постановления Правительства РК от 23 октября 2009 года №1656 «Об утверждении Правил отнесения зданий и сооружений к техническим сложным объектам» разработчиком проекта установлен II уровень ответственности.

Рабочий проект разработан в соответствии с заданием на проектирование и требованиями нормативных документов.

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

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

В процессе рассмотрения рабочего проекта заказчиком и проектировщиком внесены следующие изменения и дополнения:

План путевого развития

Путь №1 15-1-ПЖ-3

1. Показано начало и конец кривых в продольном профиле.
2. Обозначение стрелочных переводов откорректировано по ГОСТ 21.510-83.
3. На ПК 1+75 добавлена вертикальная кривая.

Путь №2 15-1-ПЖ- 4

4. На ПК0+25-ПК0+50 откорректирован продольный уклон.

Путь №3 15-1-ПЖ-5

5. Обозначение стрелочных переводов откорректировано по ГОСТ 21.510-83.
6. На развернутом плане линии показан стрелочный перевод №104.

Путь №4 15-1-ПЖ-6

7. На ПК2-ПК3 откорректировано расстояние на 100 м.

Путь №6 15-1-ПЖ-8, путь №7 15-1-ПЖ-9, путь №8 15-1- ПЖ-10

8. Обозначение стрелочных переводов откорректировано по ГОСТ 21.510-83.
9. На развернутом плане линии показаны стрелочные переводы.

Поперечные профили 15-1- ПЖ-11

10. На ПК2+50 путь №1 добавлено уширение земляного полотна на кривой.
11. Отметка по оси земляного полотна показана с учетом уклона 0,02‰.

Сводная ведомость объемов работ

12. В сводной ведомости объемов работ количество и марка стрелочных переводов откорректировано согласно проекта.

7.3 После внесения изменений и дополнений сформированы следующие технические показатели по рабочему проекту:

Таблица №2

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели		Примечание (+увел. - умен.)
			заявленные до экспертизы	рекомендуемые к утверждению	
1	2	3	4	5	6
1.	Общая протяженность подъездных железнодорожных путей:	м	4750,4	4750,4	-
	в том числе: - путь №1	м	983,63	983,63	-
	- путь №2	м	538,08	538,08	-
	- путь №3	м	522,4	522,4	-
	- путь №4	м	455,05	455,05	-

МЕМСАРАПТАМА ● ГОСЭКСПЕРТИЗА

1	2	3	4	5	6
	- путь №5 - путь №6 - путь №7 - путь №8	м м м м	487,88 622,51 595,01 545,8	487,88 622,51 595,05 545,8	- - - -
2.	Категория подъездного пути	-	III	III	-
3.	Тип рельса	-	Р 65 (С)	Р 65 (С)	-
4.	Тип балласта	-	щебень/ песок	щебень/ песок	-
5.	Количество стрелочных переводов	шт.	7	7	-
6.	Продолжительность строительства	мес.	3,5	3,5	-

7.4 Рекомендации при последующем строительстве объекта

1. Заказчику во исполнение пункта 5 Протокольного решения заседания Правительства Республики Казахстан от 2 февраля 2010 года № 17-56/005-1689, 05-12 при строительстве максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

2. В процессе производства строительно-монтажных работ при строительстве следует соблюдать основные требования безопасности согласно СНиП РК 1.03-05-2001 «Охрана труда и техника безопасности в строительстве», СНиП РК 1.03.06-2002* «Строительное производство. Организация строительства предприятий, зданий и сооружений», а также учитывать эти нормативы при разработке проектов производства работ.

8. ВЫВОДЫ:

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «Реконструкция и строительство железнодорожного подъездного пути ТОО «ЛК ШУБАР» по станции Шубаркудук Темирского района Актюбинской области» соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными техническими показателями:

- общая протяженность подъездных железнодорожных путей:	- 4750,4 м;
в том числе: - путь №1	- 983,63 м;
- путь №2	- 538,08 м;
- путь №3	- 522,4 м;
- путь №4	- 455,05 м;
- путь №5	- 487,88 м;
- путь №6	- 622,51 м;
- путь №7	- 595,05 м;
- путь №8	- 545,8 м;
- категория подъездного пути	- III;
- тип рельса	- Р 65 (С);
- тип балласта	- щебень/ песок;
- количество стрелочных переводов	- 7 шт.;
- продолжительность строительства	- 3,5 мес.

2. Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована ТОО «Актам - инжиниринг» в соответствии с условиями договора №49 от 11.02.2015 года.

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

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

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

8. ТҰЖЫРЫМДАР:

1. «Ақтөбе облысы Темір ауданы Шұбарқұдық станциясы бойынша «ЛК ШУБАР» ЖШС-нің кірме темір жолын қайта жаңарту және оны салу» жұмыс жобасы енгізілген өзгертулер мен толықтыруларды ескере отырып Қазақстан Республикасының аумағында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және бекітуге келесідей негізгі техникалық көрсеткіштерімен ұсынылады:

- кірме темір жолдардың жалпы ұзындығы	- 4750,4 м;
оның ішінде: - № 1 - ші жол	- 983,63 м;
- № 2 - ші жол	- 538,08 м;
- № 3 - ші жол	- 522,4 м;
- № 4 - ші жол	- 455,05 м;
- № 5 - ші жол	- 487,88 м;
- № 6 - ші жол	- 622,51 м;
- № 7 - ші жол	- 595,05 м;
- № 8 - ші жол	- 545,8 м;
- кірме жолының категориясы	- III;
- рельс түрі	- Р 65 (С);
- балласт түрі	- қиыршық тас/ құм;
- бағдар ауыстырулар саны	- 7 дана;
- құрылыс ұзақтылығы	- 3,5 ай.

2. Осы сараптама қорытындысы тапсырысшының бекітілген жобалау үшін берілген құжаттар мен материалдарын есепке ала отырып, «Актам - инжиниринг» ЖШС 11.02.2015 жылғы №49 келісім шарт шарттарына сәйкес кепілдігімен орындалды.

3. Жұмыс жобасы бекітілуге ұсынылғанда және өндіріс жұмысына берілген кезде, оның мемсараптаманың нағыз тұжырымымен сәйкестілігі тексерілуге жатады.

4. Жұмыс жобасы өндіріс жұмысы басталғанға дейін қойылған тәртіп бойынша 3 ай мерзімі аралығында бекітілуге жатады.

Директордың орынбасары	К. Кандыгулов
Өндірістік бөлімнің бастығы	Т. Табылдин
Сараптама тобының басшысы	Ш. Тлегенов
Сарапшы	А.Турмаганбетова

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА