

КРАТКОЕ НЕТЕХНИЧЕСКОЕ РЕЗЮМЕ С ОБОБЩЕНИЕМ ИНФОРМАЦИИ

1) Площадка трассы проектируемого подъездного железнодорожного пути расположена в районе ст. Кызыл.

В административном отношении эта территория относится к Карагандинской области Республики Казахстан с центром в г. Абай.

Адрес места нахождения объекта строительства: Карагандинская область, Абайский район, город Абай, учетный квартал 026, земельный участок 248.

Основными факторами при выборе места примыкания подъездного пути к железнодорожным путям ККТУ УД АО «АМТ», являются: местоположение территории проектируемого пути ТОО «Карагандинский уголь», местоположение инженерных сетей на территории ТОО «Карагандинский уголь», возможность заезда на территорию с минимальными маневровыми работами и максимальное использование длин путей.

Рабочим проектом предусмотрено строительство подъездных путей №1, №2, №3 (погрузо-выгрузочного пути), №4 (участка повышенного пути), №5 (погрузо-выгрузочного пути).

Выбранное место примыкания полностью удовлетворяет этим требованиям.

Назначение проектируемого пути – погрузо-выгрузочный.

Тип выгружаемых и погружаемых грузов – уголь.

Санитарно-профилактических учреждений, зон отдыха, медицинских учреждений и особо охраняемых природных территорий в районе расположения участка работ нет.

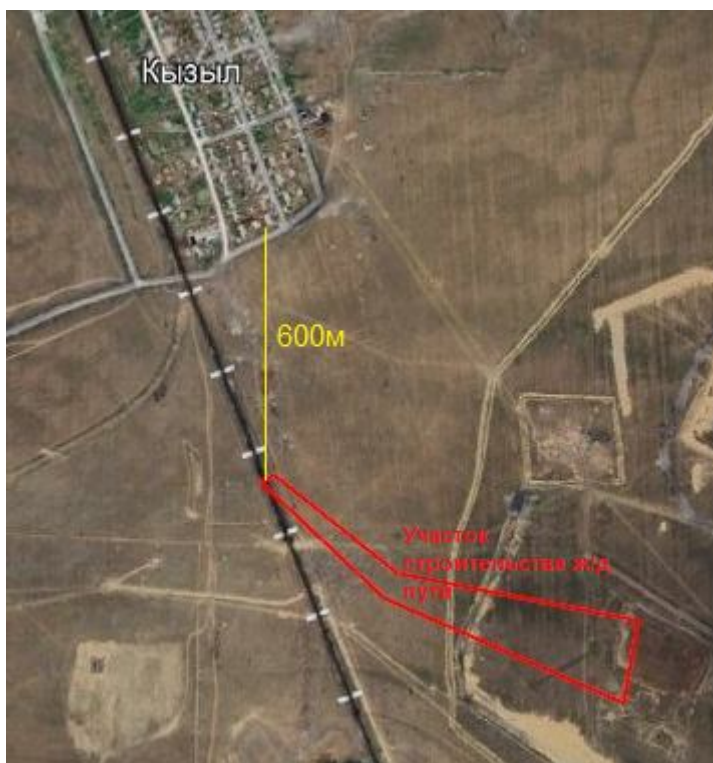
Озера и водотоки на территории участка строительства отсутствуют.

Все работы, предусмотренные проектом, будут проводиться за пределами водоохранных зон и полос водных объектов.

На территории участка строительства отсутствуют сельскохозяйственные угодья и промышленные объекты.

Ситуационная карта-схема расположения объекта представлена на рис. 1.

Ближайший населенный пункт – станция Кызыл, расположена на расстоянии 600 м на север от участка строительства.



2) Намечаемая деятельность затрагивает территорию площадью 0,1990 га. Область воздействия расположена в пределах города Абай Карагандинской области. Эмиссии в окружающую среду осуществляются только на период строительства.

3) Инициатор намечаемой деятельности: Инициатор намечаемой деятельности: ТОО «Карагандинский уголь», 100019, г. Караганда, район им. Казыбек Би, ул. Жанибекова, д.45. БИН 170440006581, +7 (7212) 25 20 25, Директор – Акимбаев Е.Г., [email: goodife@mail.ru](mailto:goodife@mail.ru)

4) Краткое описание намечаемой деятельности.

Рабочим проектом выполнено строительство подъездных путей №1, №2, №3 (погрузо-выгрузочного пути), №4 (участка повышенного пути), №5 (погрузо-выгрузочного пути).

Проектом предусматривается примыкание подъездного железнодорожного пути к существующему перегону «ст.Кзыл-ст.Абай» КПТУ УД АО «АМТ» стрелочным переводом №1 в 425м от входного светофора по станции Кзыл.

Пикетаж по проектируемому железнодорожному пути №1 (условно) разбит от приемного стыка стрелочного перевода №1(условно).

В плане пути №1, №3, №5 (условно) расположены на кривых и прямых участках. Радиус кривых, не противоречат требованиям СП РК 3.03-122-2013.

В профиле погрузо-выгрузочные пути №3, №5 и повышенный путь №4 расположены на горизонтальных площадках.

Кривые участки пути на пути №1 выполнены с ПК1+06,76 до ПК5+54,86; на пути №3 с ПК0+86,62 до ПК1+75,89; на пути №5 с ПК0+63,23 до ПК1+06,52.

Нормальная ширина железнодорожной колеи между внутренними гранями головок рельсов в прямых участках пути и в кривых радиусом 350 м и более должна быть 1520 мм. В кривых малых радиусов для обеспечения вписывания в них экипажа без заклинивания ходовых частей между наружной и внутренней рельсовыми нитями делается уширение колеи. Нормальная ширина колеи в кривых участках пути и ее уширение против нормальной ширины в прямой устанавливаются в зависимости от радиуса кривой. При радиусе 299 м и менее ширина колеи в кривых составляет 1535 мм. Уширение колеи в кривых производится сдвижкой внутренней нити к центру кривой, так как наружная нить является направляющей. Уширение колеи на прямой с отводом 3 мм на 1 м пути. Вначале кривой уширение должно быть полным.

Смежные прямолинейные элементы продольного профиля подъездного пути при алгебраической разности сопрягаемых уклонов свыше 10 ‰ для путей III категории сопрягаются в вертикальной плоскости кривыми радиусом 500 м.

Железнодорожный путь в районе грузовых операций расположен на горизонтальном участке.

Для предупреждения самопроизвольного выхода подвижного состава проектом предусматривается укладка устройства колесосбрасывателя (башмак КСБ Р65) на пути №1 (усл.) на ПК3+58,80.

При средней установленной скорости движения, при подачи на подъездной путь, скорость должна быть не более 5 км/час возвышение наружной головки рельса при R=200 м – не требуется.

В конце проектируемых путей предусматривается установка путевых упоров в количестве 3шт.

Закрепление вагонов на подъездном пути осуществляется тормозными башмаками согласно «Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на подъездном пути.

Технико-экономические показатели

№№ п/п	Наименование показателей	ед. изм.	Показатели
1	Строительные нормы и правила	-	СП РК 3.03-122-2013
2	Категория железной дороги		III-п
3	Грузооборот	тыс. тн./год	1,260
4	Миним. радиус кривых	м	200
5	Тип рельсов	-	P65(C)
6	Материал шпал	-	железобетонные
7	Число шпал на 1 км на прямых/кривых	шт	1600/1840
8	Ширина балластной призмы	м	3,2
9	Уширение балластной призмы в кривых при R<600 м	м	0,1
10	Ширина земполотна	5,8	
11	Род балласта	-	щебеночный
12	Толщина щебеночного балласта - под шпалой железобетонной	см	25
13	Протяженность пути		
14	- общая длина	м	1787,00
	- строительная длина	м	1755,94

4). Учитывая прогнозные концентрации химического загрязнения атмосферы, результаты расчета рассеивания приземных концентраций загрязняющих веществ в атмосферном воздухе, существенных воздействий на жизнь и здоровье людей, условия их проживания и деятельности при проведении строительных работ оказывать не будет.

При проведении работ по строительству вырубki или переноса древесно-кустарниковых насаждений не предусмотрено. Перед началом работ предусматривается срезка почвенно-растительного слоя толщиной 0.15 м с последующим использованием его при рекультивации нарушенных земель вдоль трассы строящегося пути

Участок работ находится за пределами земель государственного лесного фонда и особо охраняемых природных территорий. На рассматриваемой территории не зарегистрированы растения и животные, занесенные в Красную книгу РК.

Учитывая кратковременность работ и незначительные объемы выбросов в атмосферу химического повреждения растительности не ожидается.

Прогнозировать сколько-нибудь значительных отклонений в степени воздействия осуществляемых работ на животный мир за пределами границы области воздействия, оснований нет, т.к. результаты воздействия физических факторов и рассеивания загрязняющих веществ за пределами данной территории находятся в пределах допустимых значений.

При проведении строительных работ организация накопителя отходов не предусматривается. Для временного хранения отходов используются специальные контейнеры, установленные на оборудованных площадках. Весь перечень образующихся отходов в полном объеме передается сторонним организациям на договорных условиях.

Влияние отходов производства и потребления будет минимальным при условии строгого выполнения проектных решений и соблюдения всех санитарно-эпидемиологических и экологических норм. Уровень воздействия при образовании отходов производства и потребления будет минимальным и непродолжительным.

Намечаемая деятельность будет проводиться за пределами водоохранных зон и полос водных объектов. Прямого воздействия на поверхностные водные объекты намечаемая

деятельность не оказывает, т.к. реализация проекта не предусматривает сбросы загрязненных стоков в водные объекты и окружающую среду.

Намечаемая деятельность не предусматривает использование подземных вод, на территории проведения работ отсутствуют месторождения подземных вод, пригодные для хозяйственно-питьевого водоснабжения.

Учитывая отсутствие источников воздействия на подземные воды в ходе проведения проектируемых работ (отсутствуют сбросы сточных вод, и др), а также отсутствие месторождений подземных вод питьевого качества, прямого воздействия на подземные воды района объект намечаемой деятельности не оказывает.

Как показали результаты расчетов максимальных приземных концентраций загрязняющих веществ, отходящих от источников, располагающихся на территории рассматриваемого объекта, превышение предельно допустимых концентраций (ПДК) в жилой зоне по всем веществам и их группам, обладающим суммирующим воздействием, отсутствует.

Риски нарушения экологических нормативов минимальны. Технология производства предприятия исключает залповые и аварийные выбросы загрязняющих веществ в атмосферу.

Сопrotивляемость к изменению климата экологических и социально-экономических систем можно определить, как способность системы адаптироваться и возвращаться в стабильное состояние после временных или постоянных избыточных нагрузок.

В соответствии с выполненной комплексной оценкой воздействия проектируемых работ на окружающую среду и здоровье населения работы по строительству железнодорожного пути, рассматриваемые настоящим проектом, по категории значимости воздействия относятся к воздействию низкой значимости на атмосферный воздух, почвы и недра, поверхностные и подземные воды, растительность, животный мир. Природная среда полностью самовосстанавливается.

Памятники культуры и архитектуры, охраняемые природные территории в районе участка работ отсутствуют.

5) Раздел «Охрана окружающей среды» к Рабочему проекту «Строительство железнодорожного пути с примыканием к существующему перегону «ст.Абай-ст.Кзыл» КПТУ УД АО «АМТ» выполнен с целью экологической оценки проектных решений.

В процессе оценки воздействия на окружающую среду проводилась оценка воздействия на следующие объекты, в том числе в их взаимосвязи и взаимодействии: атмосферный воздух; поверхностные и подземные воды; ландшафты; земли и почвенный покров; растительный мир; животный мир; состояние экологических систем; биоразнообразие.

В соответствии с расчетами, проведенными в рамках настоящего проекта, нормативы эмиссий на период строительства составят:

- нормативы ПДВ: на 2024 год – 27,7879928 т/год;

- нормативы образования отходов: на 2024 год – 1,3176 т/год.

В период проведения работ будут образовываться хозяйственно-бытовые сточные воды, для сбора и накопления стоков предусмотрена установка биотуалетов. Сброс сточных вод на рельеф местности, водные объекты при выполнении проектируемых работ, осуществляться не будет.

6). Вероятность возникновения отклонений, аварий существует на любом производственном объекте.

К данным ситуациям на предприятии можно отнести ситуации, влекущие за собой аварийный эмиссии загрязняющих веществ в окружающую среду: пожар на технологическом оборудовании; проливы ГСМ и т.д..

Применение современного оборудования и существующая система контроля производственных процессов позволяют предупредить возникновение каких-либо аварийных ситуаций при осуществлении проектируемой деятельности и сводят вероятность экологического риска и риска для здоровья населения, рассматриваемого района размещения объекта, к минимуму.

Строгое соблюдение правил противопожарной безопасности способно исключить возникновение пожаров.

7). Для снижения воздействия производственной деятельности на атмосферный воздух и локализации распространения загрязняющих веществ предприятием в период проведения работ по строительству будут проводиться следующие мероприятия по снижению выбросов:

- все земляные работы необходимо проводить в строгом соответствии с проектом;
- пылеподавление при земляных работах;
- по окончании строительства нарушенные земли вдоль трассы строящегося пути подлежат рекультивации.

В целях охраны водных ресурсов данным проектом предусматриваются следующие мероприятия:

- при проведении работ использовать технику и материалы, указанные в проекте, либо их аналоги с идентичными характеристиками по степени воздействия на компоненты окружающей среды;
- перед началом ведения работ вся и спец. техника будет оборудована поддонами, исключающими утечки и проливы ГСМ с целью предотвращения загрязнения компонентов окружающей среды нефтепродуктами;
- предусмотрена организация сбора образующихся отходов в специальные герметичные емкости, с последующим вывозом и передачей их специализированным организациям.

В целях предотвращения загрязнения почвы проектом предусмотрены следующие мероприятия:

- тщательная регламентация проведения работ, связанных с загрязнением и нарушением рельефа;
- минимизировать нарушение и эрозию почв за счет использования существующих дорог и площадок;
- использование поддонов под механизмами для исключения утечки и проливов ГСМ и предотвращения загрязнения почв нефтепродуктами;
- перед началом работ предусматривается срезка почвенно-растительного слоя толщиной 0,15 м с последующим использованием его при рекультивации нарушенных земель вдоль трассы строящегося пути

В целях минимизации возможного воздействия отходов на компоненты окружающей среды необходимо осуществлять ряд следующих мероприятий:

- раздельный сбор различных видов отходов;
- для временного хранения отходов использование специальных контейнеров, установленных на оборудованных площадках;
- обеспечить раздельное хранение твердо-бытовых отходов в контейнерах в зависимости от их вида;
- содержать в чистоте контейнеры, площадки для контейнеров, близлежащую территорию, оборудовать контейнерные площадки в соответствии с санитарными нормами и правилами;
- сбор в специальных емкостях на отведенных площадках и своевременная передача специализированным организациям для дальнейшей утилизации;
- сбор в специальных емкостях на отведенных площадках и своевременный вывоз на полигон отходов ТБО;

- оборудование специальных площадок, согласно действующих СНиП в РК, для временной парковки спецтехники и автотранспортных средств, а также временного хранения необходимого оборудования и материалов, используемых при проведении работ;
- очистка территории от мусора и остатков всех видов отходов, а также вывоз контейнеров с ними для утилизации в согласованные места после завершения строительных работ.

8). В методическом плане работы проводились в соответствии с действующими Республиканскими нормативными документами Министерства экологии, геологии и природных ресурсов Республики Казахстан.