

Рабочий проект «Строительство железнодорожных подъездных путей на территории ТОО «NEW ASCENT» по станции Тендык разработан в соответствии с действующими нормами и правилами и обеспечивает безопасную эксплуатацию зданий и сооружений при соблюдении предусмотренных проектом мероприятий.

Главный инженер проекта



Амиров Д.

Содержание

№п/п	Наименование раздела	Стр.
1	Введение	1
2	Физико-географическая характеристика района строительства	1
4	Местная грузовая работа и организация движения	4
5	Проектные решения	5
5.1	Верхнее строение пути	5
5.2	Земляное полотно	7
5.3	Пересечения и разгрузочные устройства	8
6	Наружное освещение	10
7	Охрана труда и техника безопасности	10
8	Охрана окружающей среды	11
9	Мероприятия по пожаробезопасности	13
10	Организация и продолжительность строительства	13

1. Введение

Рабочий проект «Строительство железнодорожных подъездных путей на территории производственной базы ТОО «NEW ASCENT» на станции Тендык» разработан ТОО «ЗападСтрой ЕРС», имеющего II категорию, в соответствии с техническими условиями АО «НК «КТЖ» от 17.04.2020 года №1206-и.

При разработке проекта использованы материалы инженерных изысканий, выполненных в сентябре 2019 года ТОО «КаспийСтрой инжиниринг».

В комплекс работ, подлежащих выполнению в составе настоящего проекта, входит:

- проектирование железнодорожных подъездных путей;
- проектирование участков выгрузочных подъездных путей;

При проектировании рабочего проекта учитывались положения нормативных документов, действующих на данный момент в Республике Казахстан, ссылки, на которые приведены в соответствующих разделах настоящей пояснительной записки и на чертежах рабочего проекта.

2. Физико-географическая характеристика района строительства

Исследованная территория под строительство проектируемого железнодорожного пути находится в Атырауской области Республики Казахстан. Общий уклон поверхности территории отмечается с севера на юг, в сторону акватории Каспийского моря. Поверхность трассы слабоволнистая, почти плоская, для нее характерны пологие - увалистые формы рельефа, где пологие, сглаженные увалы чередуются с обширными котлованами. В отдельных случаях эти котлованы заняты горько-солеными грязевыми озерами. Характерно наличие пологих увалов высотой до 0,6 метра.

Рельеф участка под строительство подъездного пути близок от -21,05 до -22,55 м. По инженерно-геологическим условиям участок является благоприятным для строительства.

Геологический разрез исследуемого участка представлен:

- супесью,
- песок.

Климат района характеризуется следующими данными:

- минимальная температура воздуха – 38 градусов;
- максимальная температура воздуха +43 градусов;
- глубина промерзания грунта 1,50 м;
- количество осадков в год 113 мм

Преобладающее направление ветра: зимой – южное и южно-западное; летом северное и северное – западное.

По инженерно-геологическим признакам и физико-механическим характеристикам в пределах исследуемой площадки выделяются 3 инженерно-геологических элемента (ИГЭ).

ИГЭ 1 (QIV) Почвенно-растительный слой, суглинисто-супесчаного состава. Мощность слоя 0,25 м. Из-за незначительной мощности физико-механические свойства не приводятся. При строительстве слой аккуратно складывается.

ИГЭ 2 (QIVnk)

Супесь желтовато-бурая, пластичная, ожелезненная, с включением ломаной ракуши, с прослойками глины мощностью до 0,5-1,0 см. Мощность слоя 1,90 м - 2,50 м.

-число пластичности	0,05
-модуль деформации	9,2 МПа
-удельное сцепление	25 кПа
-угол откоса	270

Расчетные значения при доверительной вероятности 0,85 и 0,95:

-плотности грунта	2,09 и 2,08 т/м ³
-удельное сцепление	11 и 7 кПа
-угла внутреннего трения	26 и 240

ИГЭ 3 (QIVnk)

Песок - пылеватый, мощность слоя 1,7-1,9м.

-число пластичности	0,25
-модуль деформации	2,0 МПа
-удельное сцепление	33 кПа
-угол откоса	180

Расчетные значения при доверительной вероятности 0,85 и 0,95:

-плотности грунта	1,83 и 1,80 т/м ³
-удельное сцепление	24 и 11 кПа
-угла внутреннего трения	10 и 80

-к углеродистой стали, в зависимости от плотности поляризующего тока – высокая, потеря веса 2,89-3,90г/сут. (плотность поляризующего тока 0,89 - >1,0 А/м²);

-к алюминиевым оболочкам кабелей – высокая (содержание Cl=0,039-0,044%);

-к свинцовым оболочкам кабелей – средняя (рН=7,50-7,70).

Степень агрессивности воздействия грунтов выше уровня грунтовых вод (СНиП РК 2.01-19-2004 табл.4) на бетонные и железобетонные конструкции при марке бетонов по водопроницаемости W 4, W 6, W 8 следующая:

- по содержанию хлоридов (2907-3577 мг/кг) для всех марок бетонов на портландцементе, шлакопортландцементе (по ГОСТ 10178-85) и сульфатостойких цементах (по ГОСТ 22266-85) – среднеагрессивная;

- по содержанию сульфатов (14830-17920мг/кг) для бетонов марки W4 к сульфатостойким цементам (по ГОСТ 22266-85) – от слабо- до среднеагрессивной, для бетонов марки W 6 – слабоагрессивная, для бетонов марки W 8 - неагрессивная.

При проектировании и строительстве необходимо предусмотреть мероприятия по защите подземных сооружений от коррозии и разрушения.

Грунтовые воды на период изысканий (август 2019 года) не вскрыты.

Максимальный уровень грунтовых вод по архивным данным будет находиться на глубине 5,0 - 5,5 метров от поверхности земли.

3. Грузовая и маневровая работа

Согласно действующему СП РК 3.0.3-122-2013 «Промышленный транспорт» проектирование предусматривается по нормам в объеме перевозок до 1,0 млн. тонн брутто в год, при значении осевой нагрузки подвижного состава менее 265 кН.

Тяга тепловозная, порядок движения маневровый.

По своему назначению проектируемые подъездные пути являются выгрузочными, по ним планируется подачу железнодорожных вагонов к площадке грузовых работ способной обслуживать до 16 единиц на грузовых фронтах.

По информации от заказчика планируется выгрузка щебня и ПГС, цемента в мешках, кирпича на поддонах с использованием с выгрузочной площадки и с помощью автокара с рампы, для выгрузки сыпучих грузов используются повышенные пути.

Предусматривается режим работы на площадке грузовых работ – 365 суток в год, 1 смена – с 8.00 ч до 20.00 ч.

Тип подвижного состава для перевозки - железнодорожные полувагоны грузоподъемностью 70 т, максимальная длина по осям автосцепки – 14,72 м, осевая нагрузка составит 230,5 кН.

Обслуживание железнодорожного подъездного пути ТОО «NEW ASCENT» выполняется локомотивом и маневровой бригадой АО «НК «КТЖ» станции Тендык.

Подача вагонов под выгрузку грузов производится вагонами вперед. В одной подаче должно быть не более 20 вагонов. Рядом с фронтом выгрузки предусматривается устройство металлического шкафа со стеллажом для хранения тормозных башмаков для закрепления вагонов. Количество тормозных башмаков на подъездном пути – 9 штук. Ключ от стеллажа должен находиться у ответственного лица предприятия ответственного за погрузку, выгрузку вагонов, оформление перевозочных документов, закрепление вагонов тормозными башмаками при усилении ветра.

Маневровая работа по установке и уборке вагонов производится маневровой бригадой, под руководством составителя ТОО «NEW ASCENT» закрепленного приказом руководства, ответственного за безопасное проведение погрузо-разгрузочных работ и маневровых передвижений. Приемо-сдаточные операции необходимо осуществлять на территории производственной базы предприятия, оформление документов в товарной кассе станции Тендык.

Скорость осаживаемого маневрового состава на подъездном пути не должна превышать более 5 км/ч.

Порядок работы, скорость движения и схема закрепления вагонов, определяются местной инструкцией по обслуживанию подъездного железнодорожного пути согласованной и утвержденной в соответствующих инстанциях, составленной на основании исполнительной съемки плана и продольного профиля путей, выполненного специалистами, имеющими лицензию на выполнение вышеуказанных работ.

На проектируемых подъездных путях №1, №2 и №3 (условно) предусматривается строительство повышенных путей для выгрузки сыпучих грузов, на подъездном пути №3 строительство разгрузочной рампы длиной 31 метр.

5. Проектные решения

Данным рабочим проектом предусмотрено строительство подъездного пути ТОО «NEW ASCENT» с внутривыкладочным путевым развитием на территории производственной базы.

В соответствии с выданным техническим заданием, Техническими условиями АО «НК «КТЖ» №1206-и от 17.04.2020 года и актом выбора места примыкания – примыкание проектируемого подъездного пути «NEW ASCENT»

выполнено в нецентрализованной зоне, к подъездному пути ТОО «ЖАС-Сервис» отступив 39 метра от хвоста крестовины стрелочного перевода №601.

Проектирование предусматривается по нормам внутренних железнодорожных путей: разгрузочные пути III технической категории.

Характер движения – маневровый, тяга тепловозная, скорость движения менее 25 км/ч.

Основные показатели, принятые при проектировании подъездного пути приведены в таблице 1.

Таблица 1

№№ п/п	Наименование параметров	Ед. из.м.	Путь № 1
1	2	3	4
1.	Категория по СП РК 3.0.3-122-2013		III
2.	Радиус кривой в плане	м	180
3.	Максимальный продольный уклон в профиле	‰	8,8
4.	Эксплуатационная (полная) длина путей	м	940
5.	Полезная длина пути	м	738
6.	Длина грузового фронта №1, №2 и №3	м	236,128 и 31
7.	Кривые участки пути	м	246,4
8.	Прямые участки пути	м	693,6
9.	Марка стрелочного перевода: М1/9, Р65 старогодные 1 группы, деревянные брусья	компл.	3
10.	Тип рельса: - на кривых - на прямых	тип тип	Р65 с/г Р65 с/г
11.	Тип шпал - на прямых - на кривых	тип тип	IIIб IIIб
12.	Количество шпал: - на прямых - на кривых	шт/км шт/км	1600 1840
13.	Род и толщина слоев балласта - щебень - песчаная подушка	см см	20 15
14.	Заглубленная балластная призма, ширина понизу	м	3,20
15.	Открытая балластная призма под один путь, ширина поверху	м	3,20

16.	Ширина земляного полотна	м	5,8
17.	Уширение земполотна и балластной призмы в кривой	м	0,30
18.	Путевой упор	шт	3

Основные объемы путевых работ при укладке подъездных путей приведены в таблице 2.

Таблица 2

№п/п	Наименование работ	Ед.изм.	Кол-во
1	Укладка стрелочного перевода Р 65 М 1/9, левый 2шт, правый -1 шт.	компл.	3
2	Укладка ж.д. пути	км	0,885
3	Укладка сбрасывающего остряка Р50	компл.	1
	Балластировка ж.д. пути щебеночно/песочным и стрелочных переводов типа Р 65, марки 1/9 щебеночным балластом	м ³	335

Данным проектом предусмотрено строительство 3 выгрузочных подъездных пути. Радиусы кривых проектируемых путей приняты 180 м. Основные параметры кривых участков и уклонов железнодорожного пути приведены на плане путевого развития и продольном профиле. Длина проектируемых подъездных путей составила: №1 – 557 метров, №2 - 242 метра, №3 – 141 метр.

Общая протяженность проектируемых подъездных путей с внутриплощадочным путевым развитием составила – 940 метров..

Продольный профиль подъездного пути №1 представлен 3-мя элементами: первый – горизонтальная площадка протяженностью 200 метров, второй элемент спуск с уклоном 6,4‰ длиной 100 м, третий элемент горизонтальная площадка уклон 0 ‰ длиной 257. На горизонтальной площадке проектируется участок повышенного пути длиной 236 метра.

Продольный профиль подъездного пути №2 и №3 представлен 3-мя элементами: первый – горизонтальная площадка протяженностью 20 метров, второй элемент спуск с уклоном 8.8 ‰ и 5,1‰ длиной 80 м, третий элемент горизонтальная площадка уклон длиной 142 метра на пути №2 и 41 метра на подъездном пути №3.

В соответствии п.2 технических условий АО «НК «КТЖ» от 17.04.2020 года №1206-и на проектируемом подъездном пути №1 на ординате ПК 0+54,1 устанавливается сбрасывающий остряк во избежание выхода подвижного состава на другие подъездные пути и на станцию.

Конструкция упора приведена на чертеже (лист – 10).

В поперечном профиле путь представлен типовой балластной призмой для однопутных участков. Ширина балластной призмы по верху - 3,2 м. В кривом участке балластная призма с наружной стороны кривой уширяется на 0,1 м.

5.1. Верхнее строение пути

В соответствии с техническим заданием проектируемые подъездные пути укладывается старогодними материалами верхнего строения пути: стрелочные переводы из рельс типа Р 65 длиной 25 м на деревянных шпалах, щебеночном балласте, костыльном скреплении.

Ширина колеи между внутренними гранями головок рельсов должна быть – 1520 мм. Ширина колеи измеряется между головками рельсов на уровне 13 мм ниже поверхности касания колёс. Отклонения в ширине колеи при сдаче в эксплуатацию не должны превышать по уширению 4 мм. По сужению 3 мм. Отводы отклонений в ширине колеи в пределах допусков должны быть плавными и не превышать 1 мм на п.м. пути.

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

Сборка рельсошпальной решетки производится в пути при помощи механизированного инструмента и строительных машин.

Шпалы должны соответствовать действующему ГОСТ 78-2004.

Рельсы рельсошпальной решетки должны удовлетворять требованиям технических условий для старогодних рельсов для железных дорог широкой колеи. Накладки типа Р 65 двухголовые с четырехболтовыми отверстиями, промежуточные скрепления костыльное ДО.

Эпюра шпал на кривых участках пути 1840 шт./км, на прямых 1600 шт./км.

Балласт щебеночный толщиной под шпалой 25 см, ширина балластной призмы по верху 3,2 м. Откосы крутизной 1:1,5. При заполнении шпальных ящиков щебеночный балласт засыпается ниже верхней постели деревянной шпалы на 30 мм.

Для предупреждения продольных перемещений рельсов и обеспечения нормальных рельсовых зазоров, путь должен быть закреплён от угона пружинными противоугонами. Каждая пара противоугонов включает в противоугонную систему одну шпалу.

Противоугоны должны устанавливаться на рельсы так, чтобы зуб каждого противоугона (на правой и левой нитях) находился снаружи рельсовой колеи. При таком расположении противоугонов попадающая с букс смазка не будет попадать под захваты противоугонов и тем самым уменьшать их сопротивление сдвигу.

При установке упора, брусья антисептируют и окрашивают в черный цвет, на них наносят белой краской поперечные полосы. Остов упора с задней стороны засыпают балластом.

5.2. Земляное полотно

Проектируемое земляное полотно выполнено насыпью. Для насыпи земляного полотна необходимо применять грунты состояние которых не изменяется или изменяется незначительно и не влияет на устойчивость земляного полотна.

Перед началом производства работ по устройству земляного полотна необходимо произвести следующие подготовительные работы:

- расчистка полосы отвода;
- выполнение вертикальной планировки;

- вынос трассы в натуру.

В соответствии с пунктом 3.63* СНиП 2.05.07-91* «Промышленный транспорт» (далее по тексту СНиП 2.05.07-91*) при конструировании земляного полотна под нагрузку на ось до 294 кН (30 тс) и погонную нагрузку до 103 кН (10,5 тс) применены типовые профили железнодорожных путей предприятий.

Для устойчивости земляного полотна предусматриваются работы по послойному уплотнению насыпи катком. Верх земляного полотна принят однослойным, двухскатный для однопутных участков пути, с основной площадкой по верху – 5,8 м., согласно пункту 3.58* СНиП 2.05.07-91* из расчета на прочность при движении четырехосных вагонов под нагрузку на ось 294 кН (30 тс) из дренирующих грунтов толщиной балластной призмой под шпалой 25 см.

Срезка растительного слоя толщиной 0,3 м составила 1194,5 м³.

Крутизна откосов насыпи приняты в соответствии с пунктом 3.64* СНиП 2.05.07-91* в глинистых грунтах для насыпи 1:1,5.

Земляное полотно отсыпается местным грунтом послойно. Толщина одного слоя 20 – 30 см. В процессе отсыпки каждый слой поливается водой и укатывается дорожным катком.

После доведения земляного полотна до проектной отметки укладывается рельсошпальная решетка, производится балластировка пути щебеночным балластом.

Объем земляных работ по возведению тела насыпи составил, с учетом изымаемого растительного слоя составил 10121,1 м³.

Откосы земляного полотна укрепляются посевом многолетних трав по слою растительного грунта. Для насыпи следует применять грунты, состояние которых под воздействием природных факторов практически не изменяется или изменяется незначительно и не влияет на прочность и устойчивость земляного полотна.

После доведения земляного полотна до проектной отметки укладывается рельсошпальная решетка, производится балластировка пути щебеночным балластом.

При эксплуатации подъездного пути предусматриваются следующие мероприятия по защите земляного полотна от снега и воды:

- в зимнее время года, своевременная очистка путей от снежных заносов выполняется вручную и механизированным способом, путем вывоза его за пределы территории;

- в осенне-весенний период проводятся мероприятия по организованному пропуску поверхностных вод с целью исключения подтопления земляного полотна.

Вопрос сбора и организованного отвода поверхностных вод в пределах разгрузочной площадки, дополнительно будет решаться отдельным проектом, комплексно в целом, при благоустройстве территории ТОО «NEW ASCENT».

5.3. Пересечение с инженерными коммуникациями

В зоне строительства железнодорожного подъездного пути имеются следующие пересечения с существующими коммуникациями: ПК 1+51 м – водопроводная труба стальная Ø 150. В месте пересечения проектируемого подъездного пути выполняется защита водопровода с устройством кожуха –

водопровод укладывают в защитную асбестоцементную трубу диаметром 250 мм, с выходом кожуха на 10 метров с каждой стороны от края насыпи.

5.4. Разгрузочные устройства

Для выполнения операций по разгрузке цемента в мешках, кирпича предусмотрена разгрузочная рампа с твердым (бетонным) покрытием длиной – 31 метр на проектируемом подъездном пути №3. Высота рампы $h = 1.57$ м, и уклоном $i = 10$ % со сборными из блоков стенами. За условную отметку 0,000 принимается уровень головки рельса. Рампа монтируется на горизонтальной площадке на прямом участке проектируемого подъездного пути, длиной 31 метр на два вагона.

Монтаж и приемка сборных железобетонных конструкций должна производиться в соответствии с рабочими чертежами. Фундаменты выполняются из сборных железобетонных блоков по ГОСТ 13579-78.

Фундаментные блоки монтировать по слою цементно-песчаного раствора марки М100 толщиной 20 мм.

Все поверхности фундаментных блоков, соприкасающиеся с грунтом, обмазать горячим битумом марки БН 70/30 ГОСТ 6617-76 по холодной битумной грунтовке толщиной слоя не менее 1,5 мм.

Во избежание потери несущей способности основания разработку траншей производить непосредственно перед устройством фундаментов, не допуская замачивания, замораживания и выветривания грунтов основания.

На подъездных путях №2и №3 для выгрузки инертных грузов предусматривается строительство участков повышенного пути, длиной 236 и 136 метров. Повышенные участки пути выполнены путем строительства железобетонной эстакады. В основании эстакады проектируется монолитная бетонная плита ПМ-2, шириной 2,4 м, толщиной 300 мм, на щебеночной подготовке. Плиты связаны между собой закладными деталями в секции по одной плите в длину. Для устройства самоочистки между шпал залить бетон В15 с уклоном к краям повышенного пути. Деревянные шпалы укладываются на подготовку из бетона и обрезаются по месту.

После установки закладных деталей швы между блоками заполняются бетоном марки М-15. По верху второго ряда блоков устраивается монолитная железобетонная плита толщиной 200 мм. Между секциями железобетонной эстакады устраиваются деформационные швы по всей высоте эстакады. В швы прокладываются два слоя рубероида и заполняются раствором марка 15. В конечной секции устраивается путевой рельсовый упор длиной 4,5 метра.

План и разрез железобетонной эстакады см. на чертежах.

6. Освещение проектируемых путей

Проектом предусмотрено освещение проектируемых подъездных путей на производственной базе ТОО «NEW ASCENT». Нормируемая освещенность стрелочного перевода составляет 5 лк, участков выгрузки подъездных путей 10 лк, согласно фирменного стандарта «Нормы искусственного освещения объектов железнодорожного транспорта» ФС РК ОСТ 32.12.2003.

При разработке проекта электроосвещения железнодорожных путей были приняты решения по энергосберегающим технологиям. Освещение выполнено светодиодными светильниками типа GSS-40/12 от солнечной электростанции GM95/65, на солнечной батарее с накоплением энергии в аккумуляторных батареях и напряжением постоянного тока 12 кВ (см. чертежи освещение).

7. Охрана окружающей среды

Проектируемый подъездной путь расположен вдали от жилой зоны.

По окончании строительства строительный мусор по всей трассе строительства и прилегающих к ней территориям, собирается и вывозится в специально отведенные места.

Для отсыпки насыпи предусматривается максимальное использование имеющихся в районе строительства производственных отходов, не ухудшающих качественные характеристики конструкции.

Укладываемое верхнее строение пути, а также используемые машины, и механизмы, во время строительства и в процессе эксплуатации, вредных выбросов в атмосферу не осуществляют.

Площадь земель, занимаемых под сооружения, минимальна и соответствует Нормам отвода земель для строительства железнодорожных линий и сооружений.

На земельных участках, используемых для размещения насыпей и разработки карьеров и резервов, укладки дорожных покрытий, строительства зданий и сооружений и т.д., предусмотрено снятие плодородного слоя почвы для последующего использования его в целях восстановления (рекультивации) нарушенных или малопродуктивных сельскохозяйственных земель, озеленения района застройки, укрепления откосов.

Сброс сточных вод в водоемы отсутствует.

8. Охрана труда, техника безопасности

Технические решения, принятые в рабочем проекте призваны обеспечивать безопасные условия работы обслуживаемого персонала.

Подача вагонов к местам разгрузки и их уборка осуществляется маневровым локомотивом. Количество вагонов в одной подаче определяется местной инструкцией. Вагоны установленные в местах разгрузки должны быть надежно зафиксированы от самопроизвольного перемещения при помощи башмаков.

Одним из основных условий обеспечения техники безопасности при производстве строительно-монтажных работ, необходимо руководствоваться СНиП III-4-80 «Техника безопасности в строительстве».

Для обеспечения мероприятий по пожарной безопасности непосредственно в местах разгрузки и на складских зданиях предусматривается установка щитов с набором противопожарного инвентаря и ящики с песком. Ответственность за обеспечение пожарной безопасности объектов на предприятии несут руководители ТОО «NEW ASCENT».

Основными задачами организации безопасности труда являются:

- 1) обеспечение безопасности технологических процессов;
- 2) обеспечение безопасной эксплуатации производственного оборудования и железнодорожного подвижного состава;
- 3) обеспечение безопасной эксплуатации зданий, строений, сооружений и инфраструктуры;
- 4) оценка профессиональных рисков и управление профессиональными рисками;
- 5) улучшение условий труда работников;
- 6) обеспечение работников специальной одеждой и средствами индивидуальной защиты;
- 7) информационное обеспечение в области безопасности труда.

Основные задачи и функциональные обязанности службы безопасности труда определены Типовым положением о службе безопасности и охраны труда в организации, утвержденным приказом Министра труда и социальной защиты населения Республики Казахстан от 22 августа 2007 года № 200 – п.

Руководители ТОО «NEW ASCENT» и работники, ответственные за обеспечение безопасности труда, периодически, не реже одного раза в три года, проходят обучение и проверку знаний по вопросам безопасности и охраны труда на курсах повышения квалификации в соответствующих организациях образования, согласно требованиям Трудового кодекса Республики Казахстан и Правил проведения обучения, инструктирования и проверки знаний работников по вопросам безопасности труда, утвержденных приказом Министра труда и социальной защиты населения Республики Казахстан от 23 августа 2007 года № 205-п.

9. Мероприятия по пожаробезопасности

Расположение проектируемого подъездного пути выполнено с соблюдением противопожарных и санитарных разрывов в соответствии с СНиП II-89-80* «Генеральные планы промышленных предприятий».

Предусматривается возможность объезда вокруг зданий и сооружений, а также объемно-планировочные решения зданий и сооружений должны обеспечивать безопасную эвакуацию людей. Количество эвакуационных выходов и расстояние до них от наиболее удаленных мест должны соответствовать требованиям установленных норм.

Для обеспечения мероприятий пожарной безопасности возле подъездного пути в месте выгрузки на производственных помещениях должна предусматриваться установка щитов с набором противопожарного инвентаря и ящиками с песком.

Ответственность за обеспечение пожарной безопасности объектов на предприятии несут ответственные лица, назначенные руководством предприятия.

Руководство предприятия обязано предпринять следующие мероприятия:

- 1) установить на территории, в производственных и административных помещениях объекта противопожарный режим, определить места и допустимое количество единовременного количества сырья и готовой продукции, установить порядок проведения противопожарных работ, определить порядок осмотра и закрытия помещений после окончания рабочего дня (смены), проверки подвижного состава, организовать постоянный контроль за соблюдением

установленного порядка обслуживающим персоналом. Персонал, обслуживающий погрузку вагонов, должен пройти обучение и сдать экзамены на знание должностных инструкций;

2) организовать изучение и контроль за соблюдение Правил пожарной безопасности и инструкций о мерах пожарной безопасности с инженерно-техническими работниками, рабочими и служащими, обслуживающим персоналом, обеспечив подразделения средствами противопожарной пропаганды (плакатами, стендами, макетами, знаками безопасности);

3) проводить для инженерно-технических работников, служащих и рабочих противопожарные инструктажи по пожарно-техническому минимуму;

4) создать приказы или распоряжения о назначении руководителями подразделений лиц, ответственных за пожарную безопасность, за эксплуатацию и исправное техническое состояние электроустановок, средств связи и пожаротушения, систем оповещения на объекте.

Полоса отвода подъездного пути должна быть очищена от кустарника, деревьев, старых шпал и другого горючего мусора, которые должны быть вывезены с полосы отвода.

В полосе отвода запрещается разводить костры и сжигать хворост, порубочные остатки, оставлять сухостойные деревья и кустарники.

Штабеля шпал и брусьев, пиломатериалов укладывают параллельно железнодорожному пути на расстоянии не менее 30 метров от строений и сооружений, 10 метров от путей организованного движения поездов, 6 метров от других путей и не ближе полуторной высоты опоры от оси линий электропередачи.

Содержание территории, зданий и сооружений:

- территория предприятия должна постоянно содержаться в чистоте и систематически очищаться от производственных и бытовых отходов, мусора и т.д. Промасленные обтирочные концы и другие противопожарные производственные отходы должны храниться на специальных отведенных участках в закрываемых металлических ящиках. Производственные отходы не подлежащие утилизации, необходимо убирать и вывозить с территории объекта.

- ко всем зданиям и сооружениям должен быть обеспечен свободный доступ. Проезды и подъезды к зданиям, сооружениям и пожарным водосточникам, а также подступы к пожарному инвентарю и оборудованию должны быть свободными. Противопожарные разрывы между зданиями не разрешается использовать под складирование материалов, оборудования, стоянки любых видов транспорта, строительства и размещения временных зданий и сооружений. Горючие отходы в мусороприемниках и контейнерах должны располагаться на расстоянии не менее 20 метров от зданий и сооружений.

10 . Организация и продолжительность строительства.

Строительство объекта должно осуществляться с разрешения государственной архитектурно-строительной инспекции по проектной документации, разработанной и утвержденной в соответствии со СНиП РК А.2.-1-2001. Разрешение на производство строительно-монтажных работ получает застройщик на основании разрешения местного исполнительного органа о предоставлении земельного участка под строительство этого объекта либо разрешения на использование под это строительство участка, принадлежащего застройщику на праве собственности или землепользования, а так же на

основании утвержденной проектной документации, информации о квалификации подрядчика и ответственных должностных лицах участников строительства.

Общая продолжительность строительства подъездного железнодорожного пути ТОО «NEW ASCENET» исходя из норм продолжительности строительства предприятий, зданий и сооружений СНиП 1.04.03-85 составляет 3 месяца, в том числе подготовительный период – 0,5 месяца.

Главный инженер проекта _____



Д. Амиров