



Номер заключения экспертизы / Номер раздела Реестра

27-1-1-3-068092-2022

Дата присвоения номера: 23.09.2022 13:32:39

Дата утверждения заключения экспертизы 23.09.2022



[Скачать заключение экспертизы](#)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АВТОНОМНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ "ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ"

"УТВЕРЖДАЮ"
Начальник филиала
Журавлев Алексей Геннадьевич

Положительное заключение повторной государственной экспертизы

Наименование объекта экспертизы:

"Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения "Ванино-Холмск" в морском порту Ванино"

Вид работ:

Реконструкция

Объект экспертизы:

проектная документация и результаты инженерных изысканий

Предмет экспертизы:

оценка соответствия результатов инженерных изысканий требованиям технических регламентов, оценка соответствия проектной документации установленным требованиям, проверка достоверности определения сметной стоимости

I. Общие положения и сведения о заключении экспертизы

1.1. Сведения об организации по проведению повторной экспертизы

Наименование: ФЕДЕРАЛЬНОЕ АВТОНОМНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ "ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ"

ОГРН: 1027700133911

ИНН: 7707082071

КПП: 770601001

Адрес электронной почты: info@gge.ru

Место нахождения и адрес: Россия, Москва, УЛ. БОЛЬШАЯ ЯКИМАНКА, Д. 42/СТР. 1-2

1.2. Сведения о заявителе

Наименование: ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО"

ОГРН: 1082538007200

ИНН: 2538123388

КПП: 253801001

Адрес электронной почты: info@primorproekt.su

Место нахождения и адрес: Россия, Приморский край, ГОРОД ВЛАДИВОСТОК, УЛИЦА ЖИГУРА, 16, 24

1.3. Основания для проведения повторной экспертизы

1. Заявление от 14.06.2022 № 2022/01/20-002, ОБЩЕСТВА С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО"

2. Договор возмездного оказания услуг от 30.06.2022 № № 2721Д-22/ГГЭ-11166/15-03/БС/ЭД, между ФАУ «Главгосэкспертиза России», ФГУП "РОСМОРПОРТ" и ООО "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО"

1.4. Сведения о положительном заключении государственной экологической экспертизы

1. Заключение экспертной комиссии государственной экологической экспертизы проектной документации «Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения «Ванино-Холмск» в морском порту Ванино» утверждено приказом от 05.06.2020 № 178, Приамурского межрегионального управления федеральной службы по надзору в сфере природопользования.

1.5. Сведения о составе документов, представленных для проведения повторной экспертизы

1. Доверенность от 28.01.2022 № 51-2022, на ООО "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО" выступать в качестве заявителя при обращении в ФАУ "Главгосэкспертиза России" выдана ФГУП "РОСМОРПОРТ"

2. Заключение экспертной комиссии государственной экологической экспертизы проектной документации «Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения «Ванино-Холмск» в морском порту Ванино» утверждено приказом от 05.06.2020 № 178, Приамурского межрегионального управления федеральной службы по надзору в сфере природопользования.

3. Градостроительный план земельного участка от 10.08.2021 № Ru 27504000-390, выдан Управлением архитектуры и градостроительства администрации Ванинского муниципального района

4. Технические условия на устройство сетей связи от 22.09.2016 № С-33/232, Ванинский филиал ФГУП "Росморпорт"

5. Технические условия от 27.09.2019 № б/н, на технологическое присоединение к электрическим сетям ОАО «Ванинский морской торговый порт».

6. Технические условия от 19.04.2016 № б/н, на водоснабжение и водоотведение ОАО «Ванинский морской торговый порт»

7. Техническое задание на обследование строительных конструкций от 09.04.2019 № б/н, с изменением от 30.09.2019 утверждено Директором ООО "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО"

8. Техническое задание на производство инженерно-геодезических изысканий от 13.10.2015 № б/н, утверждено Директором Ванинского филиала ФГУП "РОСМОРПОРТ"

9. Техническое задание на производство инженерно-геологических изысканий утвержденное Директором Ванинского филиала ФГУП "РОСМОРПОРТ" с Изменением от 27.09.2021 № 2, утвержденным и.о. Директора Ванинского филиала ФГУП "РОСМОРПОРТ". Дополнение и изменение №1 к заданию на выполнение изыскательских и проектных работ (Приложение №1 к Договору от 24.07.2015 №213/ДО) утверждено исполнительным директором ФГУП "РОСМОРПОРТ"

10. Техническое задание на производство дополнительных инженерных изысканий от 29.07.2021 № б/н, утверждено Директором Ванинского филиала ФГУП "РОСМОРПОРТ"

11. Техническое задание на производство инженерно-гидрометеорологических изысканий от 13.10.2015 № б/н, с Дополнением от 23.08.2021 №1 утверждено Директором Ванинского филиала ФГУП "РОСМОРПОРТ"

12. Техническое задание на производство инженерно-экологических изысканий от 13.10.2015 № б/н, утверждено Директором Ванинского филиала ФГУП "РОСМОРПОРТ"

13. Техническое задание на проведение обследования гидротехнических и береговых сооружений паромного комплекса от 13.10.2015 № б/н, утверждено Директором ООО "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО"

14. Программа на производство инженерно-геодезических изысканий от 13.10.2015 № б/н, утверждена Директором ООО "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО"

15. Задание на выполнение изыскательских и проектных работ – Приложение № 1 к Дополнительному соглашению от 13.12.2017 № 5, к Договору № 213/ДО-15 от 24.07.2015 с Дополнениями №1 от 02.04.2021, №2 от 27.09.2021, №3 от 01.08.2022, №4 от 16.09.2022 утверждено Генеральным директором ФГУП «РОСМОРПОРТ»

16. Выписка от 20.05.2022 № ВРГБ-2543132490/28, из реестра членов саморегулируемой организации в области инженерных изысканий на ООО "ВПС", выдана Ассоциацией СРО "ГЕОБАЛТ" - "АИИС". Регистрационный номер: СРО-И-038-25122012.

17. Выписка от 25.05.2022 № 6, из реестра членов саморегулируемой организации в области архитектурно-строительного проектирования, на общество с ограниченной ответственностью «ПРИМОРПРОЕКТБЮРО», выдана саморегулируемой организацией «Стройобъединение». Регистрационный номер: СРО-П-145-04032010.

18. Выписка от 26.05.2022 № 8, из реестра членов саморегулируемой организации в области архитектурно-строительного проектирования, на акционерное общество «18 СЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ КОНСТРУКТОРСКО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ БЮРО ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА» выдана саморегулируемой организацией «Проект Сити». Регистрационный номер: СРО-П-180-06022013.

19. Выписка от 25.05.2022 № ЛИ-1634/22, из реестра членов саморегулируемой организации в области инженерных изысканий на ООО «ПРИМОРПРОЕКТБЮРО», выдана Ассоциацией "СРО "Лига Изыскателей". Регистрационный номер: СРО-И-013-25122009.

20. Выписка от 15.04.2022 № 7801497725-15042022-0228, из реестра членов саморегулируемой организации в области архитектурно-строительного проектирования, на акционерное общество «18 СЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ КОНСТРУКТОРСКО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ БЮРО ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА» выдана саморегулируемой организацией «Проект Сити». Регистрационный номер: СРО-П-180-06022013.

21. Выписка от 24.05.2022 № 7937, из реестра членов саморегулируемой организации в области архитектурно-строительного проектирования, на АО «ТРЕСТ ГИДРОМОНТАЖ», выдана саморегулируемой организацией «Энергопроект». Регистрационный номер: СРО-П-068-02122009.

22. Выписка от 06.05.2022 № 3202/2022, из реестра членов саморегулируемой организации в области инженерных изысканий на ООО «МИДО», выдана Ассоциацией "Инженерные изыскания в строительстве" - "АИИС". Регистрационный номер: СРО-И-001-28042009.

23. Ведомости объемов работ и спецификации, учтенные в сметных расчетах от 16.09.2022 № 213/ДО-15-СМ.3, ООО "ПриМорПроектБюро"

24. Письмо о предельной стоимости объекта капитального строительства от 21.09.2022 № ВД-29/21476, Министерство транспорта Российской Федерации

25. Акт от 19.10.2015 № 1, приема-сдачи выполненных работ к договору № 213/ДО-15 от 24.07.2015 на выполнение изыскательских и проектных работ по строительству объекта «Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения «Ванино-Холмск» в морском порту Ванино», с учетом заключенного Дополнительного соглашения № 1 от 17.08.2015 подписан Директором Ванинского филиала ФГУП "РОСМОРПОРТ" и Директором ООО "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО"

26. Акт от 27.01.2022 № б/н, приема-передачи проектной документации к договору № 213/ДО-15 от 24.07.2015 на выполнение изыскательских и проектных работ по строительству объекта «Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения «Ванино-Холмск» в морском порту Ванино» подписан Директором Ванинского филиала ФГУП "РОСМОРПОРТ" и Директором ООО "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО"

27. Акт от 27.07.2016 № 2, приема-сдачи выполненных работ к договору № 213/ДО-15 от 24.07.2015 на выполнение изыскательских и проектных работ по строительству объекта «Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения «Ванино-Холмск» в морском порту Ванино», с учетом заключенных Дополнительных соглашений № 1 от 17.08.2015 и № 2 от 29.03.2016 подписан Директором Ванинского филиала ФГУП "РОСМОРПОРТ" и Директором ООО "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО"

28. Акт от 24.09.2020 № б/н, приема-передачи проектной документации к Договору № 213/ДО-15 от 24.07.2015 на выполнение изыскательских и проектных работ по строительству объекта «Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения «Ванино-Холмск» в морском порту Ванино» подписан Директором Ванинского филиала ФГУП "РОСМОРПОРТ" и Директором ООО "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО"

29. Справка от 30.06.2022 № б/н, с описанием внесенных изменений в проектную документацию и (или) результаты инженерных изысканий подписана главным инженером проекта.

30. Результаты инженерных изысканий (5 документ(ов) - 5 файл(ов))

31. Проектная документация (37 документ(ов) - 123 файл(ов))

1.6. Сведения о ранее выданных заключениях экспертизы проектной документации и (или) результатов инженерных изысканий в отношении объекта капитального строительства,

проектная документация и (или) результаты инженерных изысканий по которому представлены для проведения повторной экспертизы

1. Отрицательное заключение экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий по объекту "Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения «Ванино-Холмск» в морском порту Ванино" от 13.11.2017 № 00-1-3-3-3019-17

2. Отрицательное заключение экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий по объекту "Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения "Ванино-Холмск" в морском порту Ванино" от 08.10.2021 № 27-1-2-3-058462-2021

II. Сведения, содержащиеся в документах, представленных для проведения повторной экспертизы проектной документации

2.1. Сведения об объекте капитального строительства, применительно к которому подготовлена проектная документация

2.1.1. Сведения о наименовании объекта капитального строительства, его почтовый (строительный) адрес или местоположение

Наименование объекта капитального строительства: "Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения "Ванино-Холмск" в морском порту Ванино"

Почтовый (строительный) адрес (местоположение) объекта капитального строительства:

Россия, Хабаровский край, Ванинский район .

2.1.2. Сведения о функциональном назначении объекта капитального строительства

Функциональное назначение:

Причалы для приема и обработки железнодорожных паромов

2.1.3. Сведения о технико-экономических показателях объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Грузооборот	тысяч тонн в год	1075,6
Общая протяженность причального фронта	метр	274,6
Продолжительность строительства	месяц	13
Вид строительства	-	Реконструкция
площадь территории в границах проектирования	гектар	0,65
площадь операционной акватории	гектар	1,72
пассажирооборот	человек	111200
судооборот	судозаход в год	556
количество подъемно-переходных мостов	штук	2
длина железнодорожных путей в границах проектирования	метр	386,4
Длина подъемно-переходных мостов	метр	102
Количество вводимых причалов	штук	2
Уровень ответственности	-	Портовые гидротехнические сооружения – повышенный. Технологические здания – нормальный.

2.2. Сведения о зданиях (сооружениях), входящих в состав сложного объекта, применительно к которому подготовлена проектная документация

Наименование объекта капитального строительства: Причал № 14

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.5.18

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Длина	метр	137,3
Отметка кордона в БС77	метр	4,700
Отметка дна в БС77	метр	минус 9,000
Уровень ответственности	-	Повышенный

Наименование объекта капитального строительства: Средний морской устоя (поз. 1.2 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.5.18

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Отметка верха в БС77	метр	4,900
Отметка дна в ложе парома в БС77	метр	минус 10,220
Уровень ответственности	-	Повышенный

Наименование объекта капитального строительства: Корневой выступ (поз. 1.3 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.5.18

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Отметка верха в БС77	метр	4,700
Отметка дна в ложе парома в БС77	метр	минус 10,220
Уровень ответственности	-	Повышенный

Наименование объекта капитального строительства: Левый крайний морской устоя (поз. 1.4 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.5.18

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Отметка верха в БС77	метр	2,000
Отметка дна в ложе парома в БС77	метр	минус 10,220
Уровень ответственности	-	Повышенный

Наименование объекта капитального строительства: Подъёмно-переходной мост (поз. 1.5 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.5.18

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Количество пролетов	штук	2
Длина общая подъёмно-переходного моста	метр	60
Длина берегового пролетного строения подъёмно-переходного моста	метр	27
Длина морского пролетного строения подъёмно-переходного моста	метр	33
Количество железнодорожных путей	штук	4
Отметка головки рельса в БС77	метр	2,800
Уровень ответственности	-	Повышенный

Наименование объекта капитального строительства: Левый промежуточный устой (поз. 1.6 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.5.18

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Отметка верха в БС77	метр	2,865
Отметка низа в БС77	метр	минус 2,000
Уровень ответственности	-	Повышенный

Наименование объекта капитального строительства: Правый промежуточный устой (поз. 1.7 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.5.18

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Отметка верха в БС77	метр	2,870
Отметка низа в БС77	метр	минус 2,000
Уровень ответственности	-	Повышенный

Наименование объекта капитального строительства: Левый крайний береговой устой (поз. 1.8 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.5.18

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Отметка верха устоя в БС77	метр	0,500
Уровень ответственности	-	Повышенный

Наименование объекта капитального строительства: Причал № 14а

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.5.18

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Длина	метр	137,3
Отметка кордона в БС77	метр	4,700
Отметка дна в БС77	метр	минус 9,000
Уровень ответственности	-	Повышенный

Наименование объекта капитального строительства: Корневой выступ (поз. 2.1 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.5.18

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Отметка верха в БС77	метр	4,700
Отметка дна в ложе парома в БС77	метр	минус 10,220
Уровень ответственности	-	Повышенный

Наименование объекта капитального строительства: Правый крайний морской устой (поз. 2.2 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.5.18

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Отметка верха в БС77	метр	2,000
Отметка дна в ложе парома в БС77	метр	минус 10,220
Уровень ответственности	-	Повышенный

Наименование объекта капитального строительства: Подъёмно-переходной мост (поз. 2.3 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.5.18

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Количество пролетов	штук	1
Длина пролетного строения	метр	42
Количество железнодорожных путей	штук	4
Отметка головки рельса в БС77	метр	2,800
Уровень ответственности	-	Повышенный

Наименование объекта капитального строительства: Правый крайний береговой устой (поз. 2.4 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.5.18

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Отметка верха устоя в БС77	метр	0,390
Уровень ответственности	-	Повышенный

Наименование объекта капитального строительства: Соединительная эстакада для въезда на пирс автомашин (поз. 3 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.5.18

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Длина	метр	55,4
Ширина проезжей части	метр	4,615
Отметка верха въезда в конце эстакады в БС77	метр	2,72
Отметка верха въезда в начале эстакады в БС77	метр	4,90
Уровень ответственности	-	Повышенный

Наименование объекта капитального строительства: Льдонаправляющая стенка (поз. 5 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.5.18

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Протяженность	метр	32,715
Ширина наименьшая	метр	1,12
Ширина наибольшая	метр	1,40
Уровень ответственности	-	Повышенный

Наименование объекта капитального строительства: Здание центрального пункта управления (поз. 4 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.99.1

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Общая площадь	квадратный метр	131,7
Строительный объем	кубический метр	1380,1
Этажность	-	1
Площадь застройки	квадратный метр	131,7
Уровень ответственности	-	Нормальный

Наименование объекта капитального строительства: Помещение для подъемных механизмов на правом крайнем морском устье (поз. 2.5 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.99.1

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Общая площадь	квадратный метр	66,8
Строительный объем	кубический метр	205,9
Этажность	-	2
Количество этажей	штук	2
Площадь застройки	квадратный метр	45,8
Уровень ответственности	-	Нормальный

Наименование объекта капитального строительства: Помещение для подъемных механизмов на среднем устье (поз. 2.5 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.99.1

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Общая площадь	квадратный метр	62,5
Строительный объем	кубический метр	227,1
Этажность	-	2
Количество этажей	штук	2
Площадь застройки	квадратный метр	39,5
Уровень ответственности	-	Нормальный

Наименование объекта капитального строительства: Помещение для подъемных механизмов на среднем устье (поз. 1.9 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.99.1

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Общая площадь	квадратный метр	46,1
Строительный объем	кубический метр	142,4
Этажность	-	2
Количество этажей	штук	2
Площадь застройки	квадратный метр	25,8
Уровень ответственности	-	Нормальный

Наименование объекта капитального строительства: Помещение для подъемных механизмов на левом крайнем морском устье (поз. 1.9 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.99.1

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Общая площадь	квадратный метр	45,7
Строительный объем	кубический метр	142,4
Этажность	-	2
Количество этажей	штук	2
Площадь застройки	квадратный метр	25,9
Уровень ответственности	-	Нормальный

Наименование объекта капитального строительства: Помещение для подъемных механизмов на правом промежуточном устье (поз. 1.9 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.99.1

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Общая площадь	квадратный метр	59,6
Строительный объем	кубический метр	150,4
Этажность	-	2
Количество этажей	штук	2
Площадь застройки	квадратный метр	36,2
Уровень ответственности	-	Нормальный

Наименование объекта капитального строительства: Помещение для подъемных механизмов на левом промежуточном устое (поз. 1.9 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, Район Ванинский, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.99.1

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Общая площадь	квадратный метр	59,2
Строительный объем	кубический метр	170,9
Этажность	-	2
Количество этажей	штук	2
Площадь застройки	квадратный метр	36,2
Уровень ответственности	-	Нормальный

Наименование объекта капитального строительства: Здание мареографа (поз. 2.6 по схеме ПЗУ)

Адрес объекта капитального строительства: Россия, Хабаровский край, межселенная территория Ванинского района, территория Железнодорожная, д. 14

Функциональное назначение:

20.8.7.1

Технико-экономические показатели объекта капитального строительства

Наименование технико-экономического показателя	Единица измерения	Значение
Общая площадь	квадратный метр	12,25
Строительный объем	кубический метр	46,6
Этажность	-	1
Площадь застройки	квадратный метр	12,25
Уровень ответственности	-	Нормальный

2.3. Сведения об источнике (источниках) и размере финансирования строительства, реконструкции, капитального ремонта, сноса объекта капитального строительства

Источник финансирования	Наименование уровня бюджета/ Сведения о юридическом лице (владелец средств)	Доля финансирования, %
Бюджетные средства	Федеральный бюджет	100.0

2.4. Сведения о природных и техногенных условиях территории, на которой планируется осуществлять строительство, реконструкцию, капитальный ремонт объекта капитального строительства

Климатический район, подрайон: ПГ

Геологические условия: III

Ветровой район: VI

Снеговой район: IV

Сейсмическая активность (баллов): 8, 7

2.4.1. Инженерно-геодезические изыскания:

Объект работ расположен в территориальных границах Ванинского муниципального района Хабаровского края, на территории ОАО «Ванинский морской торговый порт».

Бухта Ванина вдается на 6 км в западный берег Татарского пролива к северу от залива Советская Гавань, между мысами Веселый на юге и Бурный на севере, является незамерзающей.

Местность, прилегающая к бухте, представляет собой холмистую равнину, расчлененную сетью рек и ручьев, впадающих в бухту и Татарский пролив. Берега бухты возвышенные, в юго-восточной части обрывистые и изрезанные, а в западной части пологие и ровные.

Акватория бухты состоит из внешнего и внутреннего рейдов. К внешнему рейду порта относится акватория бухты между линиями, соединяющими мысы Бурный и Веселый на востоке и мысы Северный и Южный на западе. К западу от внешнего рейда находится внутренний рейд. По берегам внутреннего рейда находятся причалы порта.

В геоморфологическом отношении участок строительства расположен на акватории бухты Ванина и на территории, образованной отсыпкой акватории техногенными грунтами при строительстве паромного пирса.

Глубины на входе в бухту 18-20 м, на внутреннем рейде - 10-15 м. Максимальные глубины у причальных стенок порта составляют 9-11 м.

Абсолютные отметки в пределах границы съемки меняются от минус 15,1 до плюс 4,9 м.

2.4.2. Инженерно-геологические изыскания:

Японское море, западное побережье Татарского пролива, бухта Ванина.

В геоморфологическом отношении участок расположен на акватории бухты Ванино и на территории образованной отсыпкой акватории техногенными грунтами при строительстве паромного пирса. Отметки поверхности (по устьям скважин) изменяются от 2,30 м в районе соединительной эстакады до 4,8 м (паромный пирс).

Дно акватории выровненное, с пологим уклоном к центру бухты. Отметки дна акватории (по устьям скважин) в пределах участка составляют минус 7,1 – минус 12,5 м.

В геолого-литологическом строении территории на изученную глубину 30,5 м (с учетом материалов изысканий прошлых лет) принимают участие:

- насыпные грунты, представленные щебенистым, щебенисто-глыбовым, щебенисто-гравийным грунтом с песчаным, супесчаным или суглинистым заполнителем от 5-10 до 45%, с включением строительного мусора в прикормежной части пирса (восточная часть) с остатками бетона неармированного.

Залегают техногенные грунты до абсолютных отметок от минус 18,45 до минус 12,1 м, мощность грунтов составляет от 0,50 до 23,00 м.

В центральной части участка (скв.№ 10,14,16) техногенные грунты залегают под илами на глубинах 2,60-7,40 м, мощностью 0,50-1,40 м, вероятно в результате разрушения паромного пирса и проникновения обломочного материала в илы.

Грунты в акватории бухты насыщенные водой, в теле пирса и на береговом участке грунты маловлажные с глубины 4,00 - 4,30 м (уровень моря) насыщенные водой;

- комплекс верхнечетвертичных морских отложений (имеют повсеместное распространение в пределах исследуемой территории, залегают в основании пирса под толщей техногенных грунтов, на акватории непосредственно с поверхности дна), представленный илами глинистыми, реже суглинистыми текучими с ракушкой до 10% и примесью органических веществ, с запахом ГСМ, глинистые грунты текучепластичные, мягкопластичные тяжелые, реже легкие, пылеватые с галькой, гравием и ракушкой до 20%, мощностью от 0,30 до 7,40 м, песком пылеватым с включением гальки, гравия и ракушки до 5-10%, рыхлым, насыщенным водой, мощностью 0,50 м, суглинком гравелистыми, тугопластичной консистенции мощностью от 0,4 до 1,2 м, гравийно-галечниковыми грунтами с песчаным, супесчаным и суглинистым заполнителем от 20 до 45% мощностью от 1,2 до 4,7 м;

- комплекс элювиальных отложений (являются продуктом выветривания плиоцен -раннеплейстоценовых эффузивных пород совгаванской свиты, оставшиеся на месте образования и сохранившие структуру и текстуру материнских пород), представленный толщей дресвяных грунтов базальтового состава, с подчиненным развитием в виде линз и прослоев щебенистого грунта. Залегают на глубинах 9,70-26,00 м, в абс. отм. от минус 23,70 до минус 20,10 м мощностью от 0,50 до 2,00 м;

- неогеновые эффузивные породы совгаванской свиты, представленные базальтами от малопрочных до средней прочности, размягчаемыми, разной степени выветрелости и трещиноватости. Вскрыты на глубине от 8,30 до 28,00 м в абс. отм. от минус 26,00 до минус 20,10м, вскрытая мощность 3,50 м.

Грунты сильноагрессивные к бетонам на портландцементе и к железобетонным конструкциям, имеют высокую коррозионную агрессивность к свинцовой и алюминиевой оболочке кабеля и к высокоуглеродистой и низколегированной стали.

Гидрогеологические условия участка исследования обусловлены особенностями его геолого-геоморфологического строения - расположение участка в зоне сочленения морского аккумулятивно-абразионного берегового рельефа и собственно акваторией моря.

Непосредственно на территории исследуемого объекта на период проведения изысканий (сентябрь 2015 г., август 2021 г.) по основным особенностям обводненности толщи участка выделены следующие водоносные горизонты:

- водоносный горизонт морских отложений;
- водоносный горизонт трещиноватых зон коренных пород.

Водоносный горизонт морских отложений имеет тесную гидравлическую связь с водами акватории. Водовмещающими грунтами служат морские отложения. Уровни появления зафиксированы непосредственно с поверхности акватории и на глубинах 0,80-23,80м, в абс. отм. от минус 21,30 до минус 1,50 м, воды имеют напор от 0,80 до 18,50 м.

Подземные воды среднеагрессивные к бетонам W4 на портландцементе, слабоагрессивные к арматуре железобетонных конструкций при постоянном погружении и сильноагрессивные при периодическом смачивании. Имеют высокую коррозионную агрессивность к свинцовой и алюминиевой оболочке кабеля.

Трещинные воды приурочены к сильнотрещиноватой, трещиноватой зоне скальных грунтов, вскрыты на глубине от 8,30 до 28,00 м, в абс. отм. от минус 24,70 до минус 20,10 м, воды напорные, величина напора составляет от 5,70 до 21,80 м.

Подземные воды среднеагрессивные к бетонам W4 на портландцементе, слабоагрессивные к арматуре железобетонных конструкций при постоянном погружении и сильноагрессивные при периодическом смачивании. Имеют высокую коррозионную агрессивность к свинцовой и алюминиевой оболочке кабеля.

Подземные воды акватории и техногенных грунтов сильноагрессивные к бетонам W4 на портландцементе, слабоагрессивные к арматуре железобетонных конструкций при постоянном погружении и сильноагрессивные при периодическом смачивании. Имеют высокую коррозионную агрессивность к свинцовой и алюминиевой оболочке кабеля.

Опасное воздействие блуждающих токов не зафиксировано.

Нормативная глубина сезонного промерзания для суглинков и глин составляет 1,78 м, для крупнообломочных грунтов составляет 2,62 м. Грунты в зоне сезонного промерзания сильнопучинистые.

Опасное воздействие блуждающих токов не зафиксировано.

Категория сложности инженерно-геологических условий III.

Сейсмичность района работ в соответствии с картами ОСР-2015 А, В и С составляет 7, 8 и 9 баллов, соответственно.

Уточненная исходная сейсмичность А – 7,6 балла, В – 8,0 балла, С – 8,7 балла.

Расчетная сейсмичность (береговой участок) по результатам сейсмического микрорайонирования для периода повторяемости 1 раз в 500 лет составляет от 6,9 до 7,28 балла. Расчетная сейсмичность для периода повторяемости 1 раз в 1000 лет составляет от 7,3 до 7,68 балла.

Расчетная сейсмичность (акватория) по результатам сейсмического микрорайонирования для периода повторяемости 1 раз в 500 лет (ПЗ) составляет от 7,2 до 8,0 балла. Расчетная сейсмичность для периода повторяемости 1 раз в 1000 лет (МРЗ) составляет от 7,6 до 8,4 балла.

В границах земельного участка изменений инженерно-геологических условий (гидрогеологические, инженерно-геологические (в том числе, физико-механические свойства грунтов и химический состав подземных вод), сейсмические и сейсмотектонические условия) за период с 2015-2021гг не произошло, результаты инженерно-геологических изысканий выполненных в 2015г можно использовать в полном объеме.

Наличие опасных геологических и инженерно-геологических процессов - подтопление

2.4.3. Инженерно-гидрометеорологические изыскания:

Для характеристики климатических условий района работ использованы данные многолетних наблюдений на метеостанции (МС) «Советская Гавань», «Ванино».

Снеговой район – IV (2,0 кПа);

Ветровой район – VI (0,73 кПа);

Гололедный район – IV (15 мм);

Климатический подрайон для строительства (по данным СП 131.13330.2018) – I Г.

Селевые потоки отсутствуют.

Переработка берегов рек, озер, водохранилищ, абразия морских берегов не наблюдаются.

Другие ОЯ (уточнить при наличии): дождь, ливень, снежные заносы, ветер, гололед.

Температура наиболее холодных суток обеспеченностью 0,98 составляет минус 28°C, обеспеченностью 0,92 минус 27°C; температура воздуха наиболее холодной пятидневки, обеспеченностью 0,98 составляет минус 26°C, обеспеченностью 0,92 минус 25°C (МС «Советская Гавань» СП 131.13330.2018).

Основные расчетные гидрологические характеристики определены в соответствии с рекомендациями действующих нормативных документов.

2.4.4. Инженерно-экологические изыскания:

Сведения о природных и техногенных условиях территории представлены в результатах инженерно-геологических и инженерно-гидрометеорологических изысканий.

2.4.5. Обследования состояния грунтов оснований зданий и сооружений, их строительных конструкций:

Сведения о природных и техногенных условиях территории приведены в отчетной документации по результатам инженерно-геодезических, инженерно-геологических и инженерно-гидрометеорологических изысканий.

2.5. Сведения об индивидуальных предпринимателях и (или) юридических лицах, подготовивших изменения в проектную документацию

Генеральный проектировщик:

Наименование: ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО"

ОГРН: 1082538007200

ИНН: 2538123388

КПП: 253801001

Адрес электронной почты: info@primorproekt.su

Место нахождения и адрес: Россия, Приморский край, ГОРОД ВЛАДИВОСТОК, УЛИЦА ЖИГУРА, 16, 24

Субподрядные проектные организации:

Наименование: ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ "ВОСТОКПРОЕКТСТРОЙ"

ОГРН: 1182536042446

ИНН: 2543132490

КПП: 254001001

Адрес электронной почты: info@vps25.ru

Место нахождения и адрес: Россия, Приморский край, ГОРОД ВЛАДИВОСТОК, УЛИЦА КОМСОМОЛЬСКАЯ, ДОМ 3, ОФИС 18

Наименование: АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "18 СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ КОНСТРУКТОРСКО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ БЮРО ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА"

ОГРН: 1097847180650

ИНН: 7801497725

КПП: 780101001

Место нахождения и адрес: Россия, Санкт-Петербург, ЛИНИЯ 11-Я В.О., 8

Наименование: АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "ТРЕСТ ГИДРОМОНТАЖ"

ОГРН: 1027739318815

ИНН: 7734047608

КПП: 773401001

Место нахождения и адрес: Россия, Москва, НАБЕРЕЖНАЯ КАРАМЫШЕВСКАЯ, 37

Наименование: ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "МИДО"

ОГРН: 1026501019643

ИНН: 6509005725

КПП: 650901001

Место нахождения и адрес: Россия, Сахалинская область, ХОЛМСКИЙ РАЙОН, ГОРОД ХОЛМСК, УЛИЦА ПИОНЕРСКАЯ, 14

2.6. Сведения об использовании при подготовке проектной документации экономически эффективной проектной документации повторного использования

Использование проектной документации повторного использования при подготовке проектной документации не предусмотрено.

2.7. Сведения о задании застройщика (технического заказчика) на разработку проектной документации

1. Задание на выполнение изыскательских и проектных работ – Приложение № 1 к Дополнительному соглашению от 13.12.2017 № 5, к Договору № 213/ДО-15 от 24.07.2015 с Дополнениями №1 от 02.04.2021, №2 от 27.09.2021, №3 от 01.08.2022, №4 от от 16.09.2022 утверждено Генеральным директором ФГУП «РОСМОРПОРТ»

2.8. Сведения о документации по планировке территории, о наличии разрешений на отклонение от предельных параметров разрешенного строительства, реконструкции объектов капитального строительства

2.9. Сведения о технических условиях подключения объекта капитального строительства к сетям инженерно-технического обеспечения

1. Технические условия на устройство сетей связи от 22.09.2016 № С-33/232, Ванинский филиал ФГУП "Росморпорт"
2. Технические условия от 27.09.2019 № б/н, на технологическое присоединение к электрическим сетям ОАО «Ванинский морской торговый порт».
3. Технические условия от 19.04.2016 № б/н, на водоснабжение и водоотведение ОАО «Ванинский морской торговый порт»

2.10. Кадастровый номер земельного участка (земельных участков), в пределах которого (которых) расположен или планируется расположение объекта капитального строительства, не являющегося линейным объектом

27:04:0301004:1008

2.11. Сведения о застройщике (техническом заказчике), обеспечившем подготовку изменений в проектную документацию

Застройщик:

Наименование: ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "РОСМОРПОРТ"

ОГРН: 1037702023831

ИНН: 7702352454

КПП: 770701001

Место нахождения и адрес: Россия, Москва, СУЩЁВСКАЯ УЛИЦА, ДОМ 19, СТР 7

III. Сведения, содержащиеся в документах, представленных для проведения повторной экспертизы результатов инженерных изысканий

3.1. Сведения о видах проведенных инженерных изысканий, дата подготовки отчетной документации о выполнении инженерных изысканий, сведения об индивидуальных предпринимателях и (или) юридических лицах, подготовивших отчетную документацию о выполнении инженерных изысканий

Наименование отчета	Дата отчета	Сведения об индивидуальных предпринимателях и (или) юридических лицах, подготовивших отчетную документацию о выполнении инженерных изысканий
Инженерно-геодезические изыскания		
Инженерно-геодезические изыскания	26.02.2021	Наименование: ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "МИДО" ОГРН: 1026501019643 ИНН: 6509005725 КПП: 650901001 Место нахождения и адрес: Сахалинская область, ХОЛМСКИЙ РАЙОН, ГОРОД ХОЛМСК, УЛИЦА ПИОНЕРСКАЯ, 14; Наименование: ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО" ОГРН: 1082538007200 ИНН: 2538123388 КПП: 253801001 Место нахождения и адрес: Приморский край, ГОРОД ВЛАДИВОСТОК, УЛИЦА ЖИГУРА, 16, 24
Инженерно-геологические изыскания		
Инженерно-геологические изыскания	11.08.2022	Наименование: ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО" ОГРН: 1082538007200 ИНН: 2538123388 КПП: 253801001 Место нахождения и адрес: Приморский край, ГОРОД ВЛАДИВОСТОК, УЛИЦА ЖИГУРА, 16, 24
Инженерно-гидрометеорологические изыскания		
Инженерно-гидрометеорологические изыскания	28.09.2021	Наименование: ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ

		ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО" ОГРН: 1082538007200 ИНН: 2538123388 КПП: 253801001 Место нахождения и адрес: Приморский край, ГОРОД ВЛАДИВОСТОК, УЛИЦА ЖИГУРА, 16, 24
Инженерно-экологические изыскания		
Инженерно-экологические изыскания	29.07.2022	Наименование: ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО" ОГРН: 1082538007200 ИНН: 2538123388 КПП: 253801001 Место нахождения и адрес: Приморский край, ГОРОД ВЛАДИВОСТОК, УЛИЦА ЖИГУРА, 16, 24
Обследования состояния грунтов оснований зданий и сооружений, их строительных конструкций		
Инженерно-техническое обследование зданий	09.08.2022	Наименование: ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ "ВОСТОКПРОЕКТСТРОЙ" ОГРН: 1182536042446 ИНН: 2543132490 КПП: 254001001 Место нахождения и адрес: Приморский край, ГОРОД ВЛАДИВОСТОК, УЛИЦА КОМСОМОЛЬСКАЯ, ДОМ 3, ОФИС 18

3.2. Сведения о местоположении района (площадки, трассы) проведения инженерных изысканий

Местоположение: Хабаровский край, Ванинский район, пгт. Ванино

3.3. Сведения о застройщике (техническом заказчике), обеспечившем подготовку изменений в результаты инженерных изысканий

Застройщик:

Наименование: ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "РОСМОРПОРТ"

ОГРН: 1037702023831

ИНН: 7702352454

КПП: 770701001

Место нахождения и адрес: Россия, Москва, СУЩЁВСКАЯ УЛИЦА, ДОМ 19, СТР 7

3.4. Сведения о задании застройщика (технического заказчика) на выполнение инженерных изысканий

1. Техническое задание на обследование строительных конструкций от 09.04.2019 № б/н, с изменением от 30.09.2019 утверждено Директором ООО "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО"

2. Техническое задание на производство инженерно-геодезических изысканий от 13.10.2015 № б/н, утверждено Директором Ванинского филиала ФГУП "РОСМОРПОРТ"

3. Техническое задание на производство инженерно-геологических изысканий утвержденное Директором Ванинского филиала ФГУП "РОСМОРПОРТ" с Изменением от 27.09.2021 № 2, утвержденным и.о. Директора Ванинского филиала ФГУП "РОСМОРПРТ". Дополнение и изменение №1 к заданию на выполнение изыскательских и проектных работ (Приложение №1 к Договору от 24.07.2015 №213/ДО) утверждено исполнительным директором ФГУП "РОСМОРПОРТ"

4. Техническое задание на производство дополнительных инженерных изысканий от 29.07.2021 № б/н, утверждено Директором Ванинского филиала ФГУП "РОСМОРПОРТ"

5. Техническое задание на производство инженерно-гидрометеорологических изысканий от 13.10.2015 № б/н, с Дополнением от 23.08.2021 №1 утверждено Директором Ванинского филиала ФГУП "РОСМОРПОРТ"

6. Техническое задание на производство инженерно-экологических изысканий от 13.10.2015 № б/н, утверждено Директором Ванинского филиала ФГУП "РОСМОРПОРТ"

7. Техническое задание на проведение обследования гидротехнических и береговых сооружений паромного комплекса от 13.10.2015 № б/н, утверждено Директором ООО "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО"

3.5. Сведения о программе инженерных изысканий

1. Программа на производство инженерно-экологических изысканий от 13.10.2015 № б/н, утверждена Директором ООО "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО"

2. Программа на производство инженерно-геодезических изысканий от 13.10.2015 № б/н, утверждена Директором ООО "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО"

3. Программа на производство инженерно-гидрометеорологических изысканий от 13.10.2015 № б/н, утверждена Директором ООО "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО"

4. Программа работ на выполнение технического обследования от 27.04.2019 № б/н, утверждена Генеральным директором ООО "ВПС"

5. Программа на выполнение инженерно-геологических изысканий от 31.07.2021 № б/н, и программа от 2015 года утверждены Директором ООО "ПРИМОРПРОЕКТБЮРО"

IV. Описание рассмотренной документации (материалов)

4.1. Описание результатов инженерных изысканий

4.1.1. Состав отчетной документации о выполнении инженерных изысканий (с учетом изменений, внесенных в ходе проведения повторной экспертизы)

№ п/п	Имя файла	Формат (тип) файла	Контрольная сумма	Примечание
Инженерно-геодезические изыскания				
1	РИИ ТО ИГДИ_и1.pdf	pdf	9A45D8B2	б/н от 26.02.2021 Инженерно-геодезические изыскания
	РИИ ТО ИГДИ_и1.pdf.sig	sig	79203997	
Инженерно-геологические изыскания				
1	РИИ ТО ИГИ.2_и3.pdf	pdf	730F1DD9	б/н от 11.08.2022 Инженерно-геологические изыскания
	РИИ ТО ИГИ.2_и3.pdf.sig	sig	FD7E70FF	
Инженерно-гидрометеорологические изыскания				
1	РИИ ТО ИГМИ_и6.pdf	pdf	CBC8EE13	б/н от 28.09.2021 Инженерно-гидрометеорологические изыскания
	РИИ ТО ИГМИ_и6.pdf.sig	sig	B8CB5C3F	
Инженерно-экологические изыскания				
1	РИИ ТО.ИЭИ_и5.pdf	pdf	69BC3489	б/н от 29.07.2022 Инженерно-экологические изыскания
	РИИ ТО.ИЭИ_и5.pdf.sig	sig	0E50788C	
Обследования состояния грунтов оснований зданий и сооружений, их строительных конструкций				
1	Раздел ОТС ТО-3-ТЗ (035-2019-ТО)_и2.pdf	pdf	DC42FF41	Б/Н от 09.08.2022 Инженерно-техническое обследование зданий
	Раздел ОТС ТО-3-ТЗ (035-2019-ТО)_и2.pdf.sig	sig	61D174F2	

4.1.2. Сведения о методах выполнения инженерных изысканий

4.1.2.1. Инженерно-геодезические изыскания:

В районе работ имеется государственная геодезическая сеть (ГГС) 2 и 3 классов и государственная нивелирная (ГНС) сеть III и IV классов.

Координаты и высоты пунктов ГГС и ГНС получены в Управлении Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии по Хабаровскому краю.

Определение координат точек съемочного обоснования производилось спутниковой аппаратурой с использованием 2-х частотных геодезических приемников «Trimble 5700».

Высоты пунктов съемочного обоснования определено нивелированием IV класса оптическим нивелиром «Sokkia B20» от пунктов ГНС.

Топографическая съемка выполнялась с пунктов съемочного обоснования электронным тахеометром «Leica FlexLine TS02 power (5")». Было выполнено сгущение съемочного обоснования проложением тахеометрического хода. Сгущение выполнялось одновременно с производством топографической съемки.

На каждой станции составлялись абрисы, на которых указывались съемочные и ситуационные точки и характерные линии рельефа местности.

План подземных инженерных коммуникаций составлялся по данным исполнительных чертежей, а также по результатам съемки и полевого обследования подземных коммуникаций.

В качестве планового обоснования для промера глубин использовались пункты созданной съемочной сети.

Высотным обоснованием послужил уровенный пост, созданный техническим нивелированием от пунктов съемочного обоснования.

Для промера использовался автоматизированный гидрографический комплекс на базе однолучевого эхолота «Кристалл 40В», установленный на борту моторной лодки.

Съемка дна велась с борта моторной лодки по заранее спланированной системе галсов, проложенных через 5 м на акватории порта. Определение планового положения точек съемки велось с помощью спутниковых приемников «Trimble R5».

Камеральная обработка полевых инженерно-геодезических материалов выполнена с применением программ «Trimble Business Center», «НУРАСК 2014», «CREDO», «AutoCAD».

Полевые инженерно-геодезические работы выполнены в мае - июне 2015 г.

Система координат – СК-42. Система высот – Балтийская.

Состав выполненных работ:

- создание опорных геодезических сетей при помощи спутниковой технологии – 2 пункта;
- инженерно-топографическая съёмка масштаба 1:500 с сечением рельефа горизонталями через 0,5 м – 2,43 га;
- промер глубин масштаба 1:500 с сечением рельефа горизонталями через 0,5 м – 2,57 га;
- камеральная обработка, составление технического отчета.

По результатам контроля и приемки полевых геодезических, гидрографических и картографических работ составлен акт № 1 от 13 июня 2015 г.

4.1.2.2. Инженерно-геологические изыскания:

При проведении изысканий (сентябрь, 2015 г и сентябрь, 2016 г выполнены следующие виды и объёмы работ:

- механическое бурение 22 скважин глубиной до 50,0 м, диаметром до 250,0 мм, с отбором образцов грунта и проб подземных вод, всего: 430,0 пог. м;
- горно-проходческие работы - проходка 3 шурфов-дудок, всего 5,0 п.м;
- полевые испытания грунтов статическими нагрузками (штампом) площадью 5000 кв.см - 3 испытания;
- комплекс геофизических исследований – сейсморазведка МПВ 15 ф.н., регистрация микросейсм 3 ф.н, измерение разности потенциалов – 2 ф.н;
- комплекс лабораторных работ для определения физико-механических свойств грунтов, химических анализов воды и водных вытяжек из грунтов;

При проведении изысканий (август, 2021 г) выполнены следующие виды и объёмы работ:

- механическое бурение 3 скважин колонковым способом, диаметром до 250 мм, глубиной до 29,0 м, с отбором образцов грунта, всего: 55,6 пог.м (берег), 12,4 пог. м (акватория);
- полевые испытания грунтов статическими нагрузками (штампом) площадью 5000 кв.см - 1 испытание;
- комплекс лабораторных работ для определения физико-механических свойств грунтов, химических анализов воды и водных вытяжек из грунтов;
- сбор, систематизация и обработка архивных данных, материалов изысканий прошлых лет, камеральная обработка материалов полевых и лабораторных исследований, составление отчета.

4.1.2.3. Инженерно-гидрометеорологические изыскания:

Инженерно-гидрометеорологические изыскания выполнены путем полевого и инструментального исследования водных объектов, с применением методов гидрологической аналогии, редуccionных и эмпирических формул.

4.1.2.4. Инженерно-экологические изыскания:

Состав и объемы работ, методы их выполнения в составе инженерно-экологических изысканий определены Программой на выполнение инженерно-экологических изысканий по объекту: «Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения "Ванино-Холмск" в морском порту Ванино», утвержденной Директором ООО «ПРИМОРПРОЕКТБЮРО» 13.10.2015.

Исследования загрязнения почвенного покрова, поверхностных и подземных вод выполнено методом геоэкологического опробования – отбора проб природных компонентов и лабораторно-аналитическими исследованиями в лабораториях, аккредитованных в национальной системе аккредитации. Исследования радиационного загрязнения, а также физических факторов воздействия выполнено инструментальными методами с использованием поверенных в установленном порядке средств и приборов измерений. Исследование растительного

покрова и животного мира выполнено методами маршрутных наблюдений, сопряженными со стандартами методами геоботаники, териологии, орнитологии и др

4.1.2.5. Обследования состояния грунтов оснований зданий и сооружений, их строительных конструкций:

Обследование технического состояния зданий (сооружений) выполнено в три этапа: подготовка к проведению обследования; предварительное (визуальное) обследование и выборочное детальное (инструментальное) обследование. В ходе обследования были выполнены: сбор исходной информации о зданиях и сооружениях, предварительный осмотр зданий и сооружений в целом и их конструктивных элементов; натурный осмотр конструкций; выборочное определение прочности материалов конструкций; формулирование выводов по оценке технического состояния конструкций.

4.1.3. Описание изменений, внесенных в результаты инженерных изысканий после проведения предыдущей экспертизы

4.1.3.1. Инженерно-геодезические изыскания:

Изменения в результаты инженерно-геодезических изысканий после проведения предыдущей государственной экспертизы не вносились.

4.1.3.2. Инженерно-геологические изыскания:

Изменения в результаты инженерно-геологических изысканий после проведения предыдущей государственной экспертизы не вносились.

4.1.3.3. Инженерно-гидрометеорологические изыскания:

Изменения в результаты инженерно-гидрометеорологических изысканий после проведения предыдущей государственной экспертизы не вносились.

4.1.3.4. Инженерно-экологические изыскания:

Изменения в результаты инженерно-экологических изысканий после проведения предыдущей экспертизы не вносились.

4.1.3.5. Обследования состояния грунтов оснований зданий и сооружений, их строительных конструкций:

Изменения в результаты инженерных изысканий после проведения предыдущей государственной экспертизы не вносились.

4.1.4. Сведения об оперативных изменениях, внесенных заявителем в результаты инженерных изысканий в процессе проведения экспертизы

4.1.4.1. Инженерно-геодезические изыскания:

1. Представлена программа на производство инженерно-геодезических изысканий от 13.10.2015, утвержденная директором ООО «ПРИМОРПРОЕКТБЮРО».

4.1.4.2. Инженерно-геологические изыскания:

1. Откорректирована оценка сейсмичности в главе «Выводы» в соответствии с главой 8 отчета (213-ДО-15-ИГИ2, «Технический отчет по инженерно-геологическим изысканиям»).

2. Приведена сводная таблица объемов работ, выполненных в сентябре 2015 г и августе 2021 г: (213-ДО-15-ИГИ2, Технический отчет по инженерно-геологическим изысканиям»), текст отчета, глава 2 «Задачи, объемы и методика инженерно-геологических работ».

4.1.4.3. Инженерно-экологические изыскания:

1. Представлено обоснование возможности использования материалов инженерно-экологических изысканий прошлых лет, отчет также дополнен протоколами лабораторного анализа компонентов окружающей среды, выполненного в 2021 году (213/ДО-15-ИЭИ, Технический отчет по инженерно-экологическим изысканиям).

4.1.4.4. Обследования состояния грунтов оснований зданий и сооружений, их строительных конструкций:

1. Подтверждена марка кирпича каменной кладки проведением испытаний отобранных образцов кирпича разрушающим методом. Отмечено несоответствие характеристик каменной кладки стен требованиям к каменной кладке при строительстве в сейсмическом районе (035-2019-ТО «Инженерно-техническое обследование зданий, расположенных по адресу: Хабаровский край, Ванинский район, рабочий посёлок Ванино, железнодорожная улица, 1»).

4.2. Описание технической части проектной документации

4.2.1. Состав проектной документации (с учетом изменений, внесенных в ходе проведения экспертизы)

№ п/п	Имя файла	Формат (тип) файла	Контрольная сумма	Примечание
Пояснительная записка				
1	Раздел ПД №1 книга 2 - ИД-и8.pdf	pdf	A776BB0F	Раздел 1. Пояснительная записка
	<i>Раздел ПД №1 книга 2 - ИД-и8.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>E1DFA88F</i>	
	Раздел ПД №1 книга 2 - ИД-и8 - УЛ.pdf	pdf	66A53CD1	
	<i>Раздел ПД №1 книга 2 - ИД-и8 - УЛ.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>8F8A9610</i>	
	Раздел ПД №1 книга 4 - СТУ - УЛ.pdf	pdf	CF645CBA	
	<i>Раздел ПД №1 книга 4 - СТУ - УЛ.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>70129176</i>	
	Раздел ПД №1 книга 1 - ПЗ_и4.pdf	pdf	CF59B3F5	
	<i>Раздел ПД №1 книга 1 - ПЗ_и4.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>EDFF9EF1</i>	
	Раздел ПД №1 книга 4 - СТУ.pdf	pdf	7C8FBE9D	
	<i>Раздел ПД №1 книга 4 - СТУ.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>49F403FC</i>	
	Раздел ПД №1 книга 3 - СП_и5.pdf	pdf	FE081374	
	<i>Раздел ПД №1 книга 3 - СП_и5.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>3D2A29BE</i>	
	Раздел ПД №1 книга 3_и5 - УЛ.pdf	pdf	33D75D42	
	<i>Раздел ПД №1 книга 3_и5 - УЛ.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>54034243</i>	
Раздел ПД №1 книга 1 - ПЗ_и4 - УЛ.pdf	pdf	E8219659		
<i>Раздел ПД №1 книга 1 - ПЗ_и4 - УЛ.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>F88723E1</i>		
Схема планировочной организации земельного участка				
1	Раздел ПД №2 часть 1 - ПЗУ.1_и4 - УЛ.pdf	pdf	9D98B82C	Раздел 2. Схема планировочной организации земельного участка
	<i>Раздел ПД №2 часть 1 - ПЗУ.1_и4 - УЛ.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>C43A5077</i>	
	Раздел ПД №2 часть 2 - ПЗУ.2_и3 - УЛ.pdf	pdf	0C0CC25B	
	<i>Раздел ПД №2 часть 2 - ПЗУ.2_и3 - УЛ.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>3470C01F</i>	
	Раздел ПД №2 часть 1 - ПЗУ.1_и4.pdf	pdf	6CB7E2E9	
	<i>Раздел ПД №2 часть 1 - ПЗУ.1_и4.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>A1AE0044</i>	
	Раздел ПД №2 часть 2 - ПЗУ.2_и3.pdf	pdf	969F0B0D	
	<i>Раздел ПД №2 часть 2 - ПЗУ.2_и3.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>11ED5823</i>	
Архитектурные решения				
1	Раздел ПД № 3 AP_и2 - УЛ.pdf	pdf	C97D5F80	Раздел 3. Архитектурные решения
	<i>Раздел ПД № 3 AP_и2 - УЛ.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>20F11FAC</i>	
	Раздел ПД № 3 AP_и2.pdf	pdf	10C4A1AC	
	<i>Раздел ПД № 3 AP_и2.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>0117A4E8</i>	
Конструктивные и объемно-планировочные решения				
1	Раздел ПД №4 часть 2 - КР.2_и6.pdf	pdf	46D1763E	Раздел 4. Конструктивные и объемно-планировочные решения
	<i>Раздел ПД №4 часть 2 - КР.2_и6.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>AB7821AB</i>	
	Раздел ПД №4 часть 2 - КР.2_и6 - УЛ.pdf	pdf	22D17C29	
	<i>Раздел ПД №4 часть 2 - КР.2_и6 - УЛ.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>31AD63FA</i>	
	Раздел ПД №4 часть 3 книга 4 - КР.3.4_и1.pdf	pdf	E88CB630	
	<i>Раздел ПД №4 часть 3 книга 4 - КР.3.4_и1.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>6CB0A38A</i>	
	Раздел ПД №4 часть 1 - КР.1_и3.pdf	pdf	B3D64C24	
	<i>Раздел ПД №4 часть 1 - КР.1_и3.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>67B5F4D5</i>	
	Раздел ПД №4 часть 1 - КР.1_и3 - УЛ.pdf	pdf	B2D40D2C	
	<i>Раздел ПД №4 часть 1 - КР.1_и3 - УЛ.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>F864A63C</i>	
	Раздел ПД №4 часть 3 книга 4 - КР.3.4_и1 - УЛ.pdf	pdf	BA744E2B	
	<i>Раздел ПД №4 часть 3 книга 4 - КР.3.4_и1 - УЛ.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>BEEEA0F9</i>	

<i>УЛ.pdf.sig</i>		
Раздел ПД №4 часть 3 книга 5 - КР.3.5_u2.pdf	pdf	41A435BF
<i>Раздел ПД №4 часть 3 книга 5 - КР.3.5_u2.pdf.sig</i>	sig	E238F0ED
Раздел ПД №4 часть 3 книга 2 - КР.3.2_u1.pdf	pdf	6E4826F2
<i>Раздел ПД №4 часть 3 книга 2 - КР.3.2_u1.pdf.sig</i>	sig	1F197853
Раздел ПД №4 часть 3 книга 1 - КР.3.1_u2.pdf	pdf	7989C2C9
<i>Раздел ПД №4 часть 3 книга 1 - КР.3.1_u2.pdf.sig</i>	sig	785BE338
Раздел ПД №4 часть 3 книга 3 - КР.3.3_u1.pdf	pdf	006C80C0
<i>Раздел ПД №4 часть 3 книга 3 - КР.3.3_u1.pdf.sig</i>	sig	88EEDCE4
Раздел ПД №4 часть 3 книга 1 - КР.3.1_u2 - УЛ.pdf	pdf	6251D65E
<i>Раздел ПД №4 часть 3 книга 1 - КР.3.1_u2 - УЛ.pdf.sig</i>	sig	047BB938
Раздел ПД №4 часть 3 книга 2 - КР.3.2_u1 - УЛ.pdf	pdf	815BE43D
<i>Раздел ПД №4 часть 3 книга 2 - КР.3.2_u1 - УЛ.pdf.sig</i>	sig	A5640D71
Раздел ПД №4 часть 3 книга 5 - КР.3.5_u2 - УЛ.pdf	pdf	DCBB122D
<i>Раздел ПД №4 часть 3 книга 5 - КР.3.5_u2 - УЛ.pdf.sig</i>	sig	9D6193D9
Раздел ПД №4 часть 3 книга 3 - КР.3.3_u1 - УЛ.pdf	pdf	BAE6B7B8
<i>Раздел ПД №4 часть 3 книга 3 - КР.3.3_u1 - УЛ.pdf.sig</i>	sig	08B6C696
Раздел ОТС ТО-1-ГТС.pdf	pdf	268B6528
<i>Раздел ОТС ТО-1-ГТС.pdf.sig</i>	sig	D2EFBD28
Раздел ОТС ТО-2-ПММ.pdf	pdf	907ED632
<i>Раздел ОТС ТО-2-ПММ.pdf.sig</i>	sig	BBF29728

Сведения об инженерном оборудовании, о сетях инженерно-технического обеспечения, перечень инженерно-технических мероприятий, содержание технологических решений

Система электроснабжения

1	Раздел ПД № 5 подраздел 1 книга 4 - ИОС.1.4.pdf	pdf	F0DD7BA9	Система электроснабжения
	<i>Раздел ПД № 5 подраздел 1 книга 4 - ИОС.1.4.pdf.sig</i>	sig	010CB1EC	
	Раздел ПД № 5 подраздел 1 книга 3 - ИОС.1.3.pdf	pdf	CFB40020	
	<i>Раздел ПД № 5 подраздел 1 книга 3 - ИОС.1.3.pdf.sig</i>	sig	BF5EAA01	
	Раздел ПД № 5 подраздел 1 книга 2 - ИОС.1.2-и2.pdf	pdf	62071521	
	<i>Раздел ПД № 5 подраздел 1 книга 2 - ИОС.1.2-и2.pdf.sig</i>	sig	EB20D3B5	
	Раздел ПД № 5 подраздел 1 книга 1 - ИОС.1.1-и2.pdf	pdf	74E616DD	
	<i>Раздел ПД № 5 подраздел 1 книга 1 - ИОС.1.1-и2.pdf.sig</i>	sig	71103104	
	Раздел ПД № 5 подраздел 1 книга 3 - ИОС.1.3 - УЛ.pdf	pdf	945DC803	
	<i>Раздел ПД № 5 подраздел 1 книга 3 - ИОС.1.3 - УЛ.pdf.sig</i>	sig	9A20D157	
	Раздел ПД № 5 подраздел 1 книга 1 - ИОС.1.1-и2 - УЛ.pdf	pdf	A3A2FEDF	
	<i>Раздел ПД № 5 подраздел 1 книга 1 - ИОС.1.1-и2 - УЛ.pdf.sig</i>	sig	E3AF404C	
	Раздел ПД № 5 подраздел 1 книга 5 - ИОС.1.5 - УЛ.pdf	pdf	272E086B	
	<i>Раздел ПД № 5 подраздел 1 книга 5 - ИОС.1.5 - УЛ.pdf.sig</i>	sig	0C458F1C	
	Раздел ПД № 5 подраздел 1 книга 2 - ИОС.1.2-и2 - УЛ.pdf	pdf	A8E2FFCB	
<i>Раздел ПД № 5 подраздел 1 книга 2 - ИОС.1.2-и2 - УЛ.pdf.sig</i>	sig	BC022269		

	Раздел ПД № 5 подраздел 1 книга 4 - ИОС.1.4 - УЛ.pdf	pdf	F76BA08B	
	Раздел ПД № 5 подраздел 1 книга 4 - ИОС.1.4 - УЛ.pdf.sig	sig	48EDE409	
	Раздел ПД № 5 подраздел 1 книга 5 - ИОС.1.5.pdf	pdf	7DD70FA4	
	Раздел ПД № 5 подраздел 1 книга 5 - ИОС.1.5.pdf.sig	sig	7E979AAD	

Система водоснабжения

1	Раздел ПД № 5 подраздел 2 - ИОС.2_и4 - УЛ.pdf	pdf	ACA02451	Система водоснабжения
	Раздел ПД № 5 подраздел 2 - ИОС.2_и4 - УЛ.pdf.sig	sig	5120E412	
	Раздел ПД № 5 подраздел 2 - ИОС.2_и4.pdf	pdf	76F2A5EC	
	Раздел ПД № 5 подраздел 2 - ИОС.2_и4.pdf.sig	sig	A8B734A6	

Система водоотведения

1	Раздел ПД № 5 подраздел 3 - ИОС.3_и3.pdf	pdf	B440E8B6	Система водоотведения
	Раздел ПД № 5 подраздел 3 - ИОС.3_и3.pdf.sig	sig	E7DD5C85	
	Раздел ПД № 5 подраздел 3 - ИОС.3_и3-УЛ.pdf	pdf	1F5C60E6	
	Раздел ПД № 5 подраздел 3 - ИОС.3_и3-УЛ.pdf.sig	sig	FA078C29	

Сети связи

1	Раздел ПД № 5 подраздел 4 книга 1 - ИОС.4.1-и11 - УЛ.pdf	pdf	39E91A70	Сети связи
	Раздел ПД № 5 подраздел 4 книга 1 - ИОС.4.1-и11 - УЛ.pdf.sig	sig	0FF2DB5D	
	Раздел ПД № 5 подраздел 4 книга 1 - ИОС.4.1-и11.pdf	pdf	DCA644FD	
	Раздел ПД № 5 подраздел 4 книга 1 - ИОС.4.1-и11.pdf.sig	sig	66410248	
	Раздел ПД № 5 подраздел 4 книга 2 - ИОС.4.2-и1.pdf	pdf	3C38E239	
	Раздел ПД № 5 подраздел 4 книга 2 - ИОС.4.2-и1.pdf.sig	sig	F62499FD	
	Раздел ПД № 5 подраздел 4 книга 3 - ИОС.4.3-и4.pdf	pdf	424EA5B7	
	Раздел ПД № 5 подраздел 4 книга 3 - ИОС.4.3-и4.pdf.sig	sig	D353ABCD	
	Раздел ПД № 5 подраздел 4 книга 3 - ИОС.4.3-и4 - УЛ.pdf	pdf	56A449FE	
	Раздел ПД № 5 подраздел 4 книга 3 - ИОС.4.3-и4 - УЛ.pdf.sig	sig	5E793382	
	Раздел ПД № 5 подраздел 4 книга 2 - ИОС.4.2-и1 - УЛ.pdf	pdf	D39C1954	
	Раздел ПД № 5 подраздел 4 книга 2 - ИОС.4.2-и1 - УЛ.pdf.sig	sig	FC3DB50F	

Технологические решения

1	Раздел ПД № 5 подраздел № 5.1 - ИОС.ТХ.МТ_и3 - УЛ.pdf	pdf	C2E06E0A	Технологические решения
	Раздел ПД № 5 подраздел № 5.1 - ИОС.ТХ.МТ_и3 - УЛ.pdf.sig	sig	15D42D4F	
	Раздел ПД № 5 подраздел № 5.1 - ИОС.ТХ.МТ_и3.pdf	pdf	3A20E016	
	Раздел ПД № 5 подраздел № 5.1 - ИОС.ТХ.МТ_и3.pdf.sig	sig	7727748D	
	Раздел ПД № 5 подраздел № 5.2 - ИОС.ТХ.ПМ.ПММ_и1.pdf	pdf	E190CF99	
	Раздел ПД № 5 подраздел № 5.2 - ИОС.ТХ.ПМ.ПММ_и1.pdf.sig	sig	C13A45BE	
	Раздел ПД № 5 подраздел № 5.3 - ИОС.ОТИ_и3 - УЛ.pdf	pdf	4993B1B7	
	Раздел ПД № 5 подраздел № 5.3 - ИОС.ОТИ_и3 - УЛ.pdf.sig	sig	18AB782C	
	Раздел ПД № 5 подраздел № 5.2 - ИОС.ТХ.ПМ.ПММ_и1 - УЛ.pdf	pdf	7DE26B34	
	Раздел ПД № 5 подраздел № 5.2 - ИОС.ТХ.ПМ.ПММ_и1 - УЛ.pdf.sig	sig	48282822	

	Раздел ПД № 5 подраздел № 5.3 - ИОС.ОТИ_и3.pdf	pdf	30D9B1FC	
	Раздел ПД № 5 подраздел № 5.3 - ИОС.ОТИ_и3.pdf.sig	sig	A94FD89E	

Проект организации строительства

1	Раздел ПД № 6 книга 1 - ПОС_и5.pdf	pdf	C7A7A5A2	Раздел 6. Проект организации строительства
	Раздел ПД № 6 книга 1 - ПОС_и5.pdf.sig	sig	F5542860	
	Раздел ПД № 6 книга 1 - ПОС_и5 - УЛ.pdf	pdf	928CA7C6	
	Раздел ПД № 6 книга 1 - ПОС_и5 - УЛ.pdf.sig	sig	46E213A4	
	Раздел ПД № 6 книга 2 - ПОР_и2 - УЛ.pdf	pdf	F04C08AA	
	Раздел ПД № 6 книга 2 - ПОР_и2 - УЛ.pdf.sig	sig	6AB8C495	
	Раздел ПД № 6 книга 2 - ПОР_и2.pdf	pdf	3DF2ECF7	
	Раздел ПД № 6 книга 2 - ПОР_и2.pdf.sig	sig	0AF675BF	

Проект организации работ по сносу или демонтажу объектов капитального строительства

1	Раздел ПД №7 - ПОД_и4 - УЛ.pdf	pdf	3E108B33	Раздел 7. Проект организации работ по сносу или демонтажу объектов капитального строительства
	Раздел ПД №7 - ПОД_и4 - УЛ.pdf.sig	sig	65FD22E4	
	Раздел ПД №7 - ПОД_и4.pdf	pdf	D20A1198	
	Раздел ПД №7 - ПОД_и4.pdf.sig	sig	141A6BF1	

Перечень мероприятий по охране окружающей среды

1	раздел ПД №8 часть 3 - НИР_и2 - УЛ.pdf	pdf	50DB50FF	Раздел 8. Перечень мероприятий по охране окружающей среды
	раздел ПД №8 часть 3 - НИР_и2 - УЛ.pdf.sig	sig	C98A4868	
	Раздел ПД №8 часть 2 - П_и5 - УЛ.pdf	pdf	8D9FD440	
	Раздел ПД №8 часть 2 - П_и5 - УЛ.pdf.sig	sig	A1CCE826	
	раздел ПД №8 часть 1 - ПЗ_и4.pdf	pdf	A00E6806	
	раздел ПД №8 часть 1 - ПЗ_и4.pdf.sig	sig	DA1E6DA6	
	раздел ПД №8 часть 2 - П_и5.pdf	pdf	46F1411F	
	раздел ПД №8 часть 2 - П_и5.pdf.sig	sig	4DDE926F	
	раздел ПД №8 часть 3 - НИР_и2.pdf	pdf	D9FA2876	
	раздел ПД №8 часть 3 - НИР_и2.pdf.sig	sig	2EA0C49B	
Раздел ПД №8 часть 1 - ПЗ_и4 - УЛ.pdf	pdf	4C003263		
Раздел ПД №8 часть 1 - ПЗ_и4 - УЛ.pdf.sig	sig	F2AFF9A2		

Мероприятия по обеспечению пожарной безопасности

1	Раздел ПД №9 - ПБ_и5 - УЛ.pdf	pdf	EFE6C1C2	Раздел 9. Мероприятия по обеспечению пожарной безопасности
	Раздел ПД №9 - ПБ_и5 - УЛ.pdf.sig	sig	DE006F85	
	Раздел ПД №9 - ПБ_и5.pdf	pdf	0441F59F	
	Раздел ПД №9 - ПБ_и5.pdf.sig	sig	4FA29130	

Мероприятия по обеспечению доступа инвалидов

1	Раздел ПД № 10 - ОДИ_и1 - УЛ.pdf	pdf	024ACAB6	Раздел 10. Мероприятия по обеспечению доступа инвалидов
	Раздел ПД № 10 - ОДИ_и1 - УЛ.pdf.sig	sig	B75E3AB2	
	Раздел ПД № 10 - ОДИ_и1.PDF	PDF	695C0A41	
	Раздел ПД № 10 - ОДИ_и1.PDF.sig	sig	DE1E6493	

Мероприятия по обеспечению соблюдения требований энергетической эффективности и требований оснащенности зданий, строений и сооружений приборами учета используемых энергетических ресурсов

1	Раздел ПД № 10-1 - ЭЭ-и4.pdf	pdf	CB7998D3	Раздел 10.1 Мероприятия по обеспечению соблюдения требований энергетической эффективности и требований оснащенности зданий, строений и сооружений приборами учета используемых энергетических ресурсов
	Раздел ПД № 10-1 - ЭЭ-и4.pdf.sig	sig	09277FC7	
	Раздел ПД № 10-1 - ЭЭ_и4 -УЛ.pdf	pdf	CF9F2324	
	Раздел ПД № 10-1 - ЭЭ_и4 -УЛ.pdf.sig	sig	2D80B145	
2	ЭЭ.РР - Расчет по приложению Г_ЦПУ Ванино.pdf	pdf	D3BBE318	Раздел 10.1 Мероприятия по обеспечению соблюдения требований энергетической эффективности и требований оснащенности зданий, строений и сооружений приборами учета используемых энергетических ресурсов
	ЭЭ.РР - Расчет по приложению Г_ЦПУ Ванино.pdf.sig	sig	3A48C976	

Смета на строительство объектов капитального строительства

1	Раздел ПД № 11 книга 1 - ССР.СМ.1_и5.xlsx	xlsx	C4808727	Пояснительная записка к сметной документации
	Раздел ПД № 11 книга 1 - ССР.СМ.1_и5.xlsx.sig	sig	E11EB8FD	
	Раздел ПД № 11 книга 1 - ССР.СМ.1_и5 - УЛ.pdf	pdf	FE46B3C7	
	Раздел ПД № 11 книга 1 - ССР.СМ.1_и5 - УЛ.pdf.sig	sig	3C71070C	

	Раздел 11 подраздел 1 - ПЗ_и5.docx	docx	53079C3B	
	<i>Раздел 11 подраздел 1 - ПЗ_и5.docx.sig</i>	<i>sig</i>	<i>270E9EDF</i>	
2	Раздел ПД №11 книга 2 - СМЛ.СМ.2_и5 - УЛ.pdf	pdf	C16BB6BE	Объектные и локальные сметные расчеты (сметы)
	<i>Раздел ПД №11 книга 2 - СМЛ.СМ.2_и5 - УЛ.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>3212889E</i>	
	Раздел ПД №11 книга 2 - СМЛ.СМ.2_и5.xlsx	xlsx	6584A952	
	<i>Раздел ПД №11 книга 2 - СМЛ.СМ.2_и5.xlsx.sig</i>	<i>sig</i>	<i>78270DB5</i>	
3	ПИР-12-4 (ИГМИ)_и2.xlsx	xlsx	023595C3	Сметы на изыскательские работы, рассчитанные на основании документов в области сметного нормирования и ценообразования
	<i>ПИР-12-4 (ИГМИ)_и2.xlsx.sig</i>	<i>sig</i>	<i>F14A4FA8</i>	
	ПИР-12-2 (ИЭИ)_и1.xlsx	xlsx	E8994D15	
	<i>ПИР-12-2 (ИЭИ)_и1.xlsx.sig</i>	<i>sig</i>	<i>C51032F9</i>	
	ПИР-12-6 (ПД).xlsx	xlsx	6CDA5A54	
	<i>ПИР-12-6 (ПД).xlsx.sig</i>	<i>sig</i>	<i>2EE8957A</i>	
	ПИР-12-5 (ИГГИ)_и1.xlsx	xlsx	D41EC876	
	<i>ПИР-12-5 (ИГГИ)_и1.xlsx.sig</i>	<i>sig</i>	<i>CFD25C48</i>	
	ПИР-12-3 (ИГИ)_и2.xlsx	xlsx	EB4D4442	
	<i>ПИР-12-3 (ИГИ)_и2.xlsx.sig</i>	<i>sig</i>	<i>316EB4C2</i>	
	ПИР-12-1 (ИГДИ)_и1.xlsx	xlsx	2884A1E1	
	<i>ПИР-12-1 (ИГДИ)_и1.xlsx.sig</i>	<i>sig</i>	<i>A3885FBF</i>	
	ПИР-12-7 (ОТС)_нов.xlsx	xlsx	F1926F62	
	<i>ПИР-12-7 (ОТС)_нов.xlsx.sig</i>	<i>sig</i>	<i>AC75DF03</i>	
4	ССРСС-1-БУЦ_подписан_16.09.2022 - УЛ.pdf	pdf	6B29E36D	Сводный сметный расчет стоимости строительства
	<i>ССРСС-1-БУЦ_подписан_16.09.2022 - УЛ.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>91A3392E</i>	
	ССРСС-1-ТУЦ_подписан_16.09.2022 - УЛ.pdf	pdf	775CFAC2	
	<i>ССРСС-1-ТУЦ_подписан_16.09.2022 - УЛ.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>DE3C8695</i>	
	pdf_2404931.pdf	pdf	71304330	
	<i>pdf_2404931.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>595A091D</i>	
5	ССРСС-2 ТУЦ_подписан_16.09.2022.pdf	pdf	0250EAD3	Сводный сметный расчет стоимости строительства
	<i>ССРСС-2 ТУЦ_подписан_16.09.2022.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>EF553F84</i>	
	ССРСС-1-БУЦ_подписан_16.09.2022.pdf	pdf	CB13238D	
	<i>ССРСС-1-БУЦ_подписан_16.09.2022.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>B68B9E3B</i>	
6	Раздел ПД № 11 книга 1 - ССР.СМ.1_и5.xlsx	xlsx	C4808727	Сводный сметный расчет стоимости строительства
	<i>Раздел ПД № 11 книга 1 - ССР.СМ.1_и5.xlsx.sig</i>	<i>sig</i>	<i>9594D14E</i>	
	Раздел ПД № 11 книга 1 - ССР.СМ.1_и5 - УЛ.pdf	pdf	FE46B3C7	
	<i>Раздел ПД № 11 книга 1 - ССР.СМ.1_и5 - УЛ.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>66310166</i>	
7	Раздел ПД № 11 книга 4 - КАЦ.СМ.4_и3.pdf	pdf	E9A1E6F8	Заверенные копии прайс-листов (при их наличии), согласованные Застройщиком (Заказчиком)
	<i>Раздел ПД № 11 книга 4 - КАЦ.СМ.4_и3.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>E9FF45CA</i>	
	Раздел ПД № 11 книга 4 - КАЦ.СМ.4_и3 - УЛ.pdf	pdf	5EC8455A	
	<i>Раздел ПД № 11 книга 4 - КАЦ.СМ.4_и3 - УЛ.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>81B13B20</i>	
8	Сводная смета_12_ПИР_16.09.2022 - УЛ.pdf	pdf	B19947CC	Сметы на проектные и изыскательские работы, согласованная застройщиком (в том числе Сводная смета)
	<i>Сводная смета_12_ПИР_16.09.2022 - УЛ.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>B77D2BDE</i>	
9	Сводная смета_12_ПИР_16.09.2022.pdf	pdf	35FCAC70	Сметы на проектные и изыскательские работы, согласованная застройщиком (в том числе Сводная смета)
	<i>Сводная смета_12_ПИР_16.09.2022.pdf.sig</i>	<i>sig</i>	<i>E1CEE483</i>	
	12-6 ПД, 12-8-РД (изм.1).xlsx	xlsx	58F99598	
	<i>12-6 ПД, 12-8-РД (изм.1).xlsx.sig</i>	<i>sig</i>	<i>5D43C2E0</i>	
	ПИР-12-2 (ИЭИ)_и2_12.08.22.xlsx	xlsx	63087284	
	<i>ПИР-12-2 (ИЭИ)_и2_12.08.22.xlsx.sig</i>	<i>sig</i>	<i>38746EC5</i>	
	ПИР-12-3 (ИГИ)_и3.xlsx	xlsx	BFBC4843	
	<i>ПИР-12-3 (ИГИ)_и3.xlsx.sig</i>	<i>sig</i>	<i>AB524968</i>	
	ПИР-12-1 (ИГДИ)_и1.xlsx	xlsx	2884A1E1	
	<i>ПИР-12-1 (ИГДИ)_и1.xlsx.sig</i>	<i>sig</i>	<i>D7BF9342</i>	
	ПИР-12-4 (ИГМИ)_и2.xlsx	xlsx	023595C3	
	<i>ПИР-12-4 (ИГМИ)_и2.xlsx.sig</i>	<i>sig</i>	<i>26ABF1B9</i>	
	ПИР-12-7 (ОТС)_нов.xlsx	xlsx	F1926F62	

	ПИР-12-7 (ОТС)_нов.xlsx.sig	sig	1CAA9835	
	ПИР-12-5 (ИГГИ)_и1.xlsx	xlsx	D41EC876	
	ПИР-12-5 (ИГГИ)_и1.xlsx.sig	sig	7DF89456	
Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными законами				
1	Раздел ПД № 12 часть 2 - ДБП.pdf	pdf	21574CDC	Иные сведения, в том числе информационная модель
	Раздел ПД № 12 часть 2 - ДБП.pdf.sig	sig	844D73C1	
	Раздел ПД №12 часть 4 - БМ_и3.pdf	pdf	B067F6C8	
	Раздел ПД №12 часть 4 - БМ_и3.pdf.sig	sig	6AD1C79A	
	Раздел ПД № 12 часть 3 - СНО.pdf	pdf	282D30A9	
	Раздел ПД № 12 часть 3 - СНО.pdf.sig	sig	0F571EE9	
2	Раздел ПД № 12 часть 7 - АТЗ_нов - УЛ.pdf	pdf	BA6207A4	Мероприятия по противодействию терроризму
	Раздел ПД № 12 часть 7 - АТЗ_нов - УЛ.pdf.sig	sig	8D045B8C	
	Раздел ПД № 12 часть 7 - АТЗ_нов.pdf	pdf	1049674C	
	Раздел ПД № 12 часть 7 - АТЗ_нов.pdf.sig	sig	DD10A3B7	
3	ВБР (в составе тома 8.3).pdf	pdf	09B23ACA	Оценка воздействия на водные биологические ресурсы
	ВБР (в составе тома 8.3).pdf.sig	sig	5EE814D3	
4	Раздел ПД №12 часть 5 - ТБЭО_и3 - УЛ.pdf	pdf	6F7888A5	Требования безопасной эксплуатации объектов капитального строительства
	Раздел ПД №12 часть 5 - ТБЭО_и3 - УЛ.pdf.sig	sig	85858BBD	
	Раздел ПД №12 часть 5 - ТБЭО_и3.pdf	pdf	CFCAD6D8	
	Раздел ПД №12 часть 5 - ТБЭО_и3.pdf.sig	sig	792D3A7A	
5	не требуется.docx	docx	8EC17F90	Санитарно-эпидемиологическая безопасность
	не требуется.docx.sig	sig	1006D204	
6	не требуется.docx	docx	8EC17F90	Мероприятия по радиационной и ядерной безопасности
	не требуется.docx.sig	sig	EADE9F03	
7	Раздел ПД № 12 часть 6 - ГОЧС_и3 - УЛ.pdf	pdf	D2A13229	Перечень мероприятий по гражданской обороне, мероприятий по предупреждению чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера
	Раздел ПД № 12 часть 6 - ГОЧС_и3 - УЛ.pdf.sig	sig	119AF382	
	Раздел ПД № 12 часть 6 - ГОЧС_и3.pdf	pdf	48941190	
	Раздел ПД № 12 часть 6 - ГОЧС_и3.pdf.sig	sig	34B75495	
8	не требуется.docx	docx	8EC17F90	Мероприятия по рекультивации нарушенных земель
	не требуется.docx.sig	sig	718A77E1	
9	Раздел ПД № 12 часть 1 - ДБГ - УЛ.pdf	pdf	9E04A039	Декларация безопасности гидротехнических сооружений, разрабатываемую на стадии проектирования
	Раздел ПД № 12 часть 1 - ДБГ - УЛ.pdf.sig	sig	BE6197D7	
	Раздел ПД № 12 часть 1 - ДБГ.pdf	pdf	6F66B794	
	Раздел ПД № 12 часть 1 - ДБГ.pdf.sig	sig	F7222C06	
10	не требуется.docx	docx	8EC17F90	Декларация промышленной безопасности опасных производственных объектов, разрабатываемую на стадии проектирования
	не требуется.docx.sig	sig	2EB11171	
11	не требуется.docx	docx	8EC17F90	Вертикальный транспорт (при наличии)
	не требуется.docx.sig	sig	5F33AB06	
12	не требуется.docx	docx	8EC17F90	Охрана объектов культурного наследия
	не требуется.docx.sig	sig	3AA041A1	

4.2.2. Описание основных решений (мероприятий), принятых в проектной документации, и(или) описание изменений, внесенных в проектную документацию после проведения предыдущей экспертизы

4.2.2.1. В части объектов морского и речного транспорта

Гидротехнические сооружения паромной переправы относятся к III классу ответственности в соответствии с таблицей Б.1 СП 58.13330.2019 «Свод правил. Гидротехнические сооружения. Основные положения. Актуализированная редакция СНиП 33-01-2003».

В соответствии со статьей 48_1 Градостроительного кодекса РФ от 29.12.2004 № 190-ФЗ, объект относится к особо опасным, технически сложным и уникальным объектам, как портовое гидротехническое сооружение, относящееся к объектам инфраструктуры морского порта.

В соответствии с Федеральным законом от 29.12.2004 № 384-ФЗ «Технологический регламент о безопасности зданий и сооружений» уровень ответственности портовых гидротехнических сооружений – повышенный.

Проектные решения по реконструкции паромной переправы касаются только объектов, находящихся в границах федеральной собственности, а именно:

- реконструкция паромного пирса в составе причалов № 14 и № 14а;
- замена подъемно-переходных мостов;

- ремонт технологических зданий паромной переправы;
- ремонт соединительной эстакады для въезда на пирс автомашин;
- реконструкция морских устоев.

Реконструкция береговых сооружений паромного комплекса направлена на восстановление их эксплуатационных характеристик для безопасной эксплуатации с учетом использования на линии «Ванино-Холмск» перспективного парома типа проекта CNF11CPD.

Проектными решениями не предусматривается изменение технологических схем обработки паромов.

Реконструируемый паромный комплекс, специализируется на обслуживании морских железнодорожных паромов (типа «Сахалин»), курсирующих между портами Ванино и Холмск (о. Сахалин).

Для перевалки грузов, поступающих по железной дороге, используется технология бесперегрузочной доставки грузовых вагонов – паромы перевозят непосредственно те железнодорожные вагоны, в которых груз следовал по сети российских железных дорог. Эта технология, исключает физическую перевалку грузов в портах, даёт возможность сократить время и объем грузовых операций портов, уменьшить сроки перевозок, увеличить сохранность грузов.

Поскольку сахалинская железнодорожная колея (1067 мм) отличается от общероссийской, тележки вагонов меняются в порту Холмска.

В настоящее время паромный флот, принадлежащий ОАО «Сахалинское морское пароходство» (SASCO), состоит из трех однотипных дизель-электроходов, «Сахалин-8», «Сахалин-9» и «Сахалин-10». Каждый из них рассчитан на перевозку 28 железнодорожных вагонов либо 37 большегрузных автомобилей за один рейс.

Пассажиры перевозятся паромными «Сахалин-8» и «Сахалин-9». Обычное время движения парома по линии – 11-12 часов, зимой и при плохой погоде – 16-18 часов, изредка до 21 часа.

Перевозка пассажирских вагонов на паромной переправе не предусмотрена – пассажиры перевозятся в пассажирских каютах парома.

Проектными решениями не предусматривается изменение технологии обработки паромов, поэтому сведения о производственной программе – грузообороте комплекса паромной переправы «Ванино-Холмск» приведены на основе эксплуатационных данных.

Грузооборот составляет – 1 075,6 тыс. т. в год.

Количество судозаходов – 556 ед.

Сведения приведены справочно на основании данных представленных Ванинским филиалом ФГУП «Росморпорт» (письмо от 05.09.2017 № С-33/211).

Режим работы паромного комплекса – круглогодичный, круглосуточный.

Загрузка и разгрузка паромов осуществляется методом непрерывной накатки через подъемно-переходные мосты с кормы парома.

Время обработки паромов по данным Ванинского филиала ФГУП «Росморпорт» (письмо от 26.09.2017 № С-33/233) составляет 2 часа 45 минут.

Порядок загрузки парома:

- железнодорожный состав;
- погрузка безрельсового транспорта;
- посадка пассажиров.

Выгрузка осуществляется в обратном порядке.

Перевозка колесной и гусеничной техники в небольших количествах производится на свободной от вагонов площади вагонной палубы в кормовой ее части.

Паром может быть использован полностью для перевозки колесной и гусеничной техники только в рейсах без пассажиров.

Формирование пассажирских групп осуществляется за территорией порта в районе железнодорожного вокзала станции Ванино.

Доставка пассажиров к паромному комплексу проводится автобусами.

Выезд пассажиров (после высадки с паромов) выполняется так же автобусами без промежуточных остановок на территории порта.

Определение длины паромного пирса

Длина основного причального фронта не обеспечивает безопасную постановку судна расчетного типа – перспективного парома проекта CNF11CPD. Длина расчетного судна – 131 м.

Фактическая длина существующих причалов (от границы сопряжения среднего морского устоя и пирса до головы пирса) – 122,28 м (причал № 14) и 122,6 м (причал № 14а).

Определена проектная длина причалов – 137,3 м

При расчете длины причала, необходимой для безопасной постановки расчетного судна, необходимо учесть, что участок стыковки кормы парома и переходного моста, находящийся в ложе парома приходится на участок среднего устоя и составляет – 6,8 м.

Поэтому полная технологическая длина паромного причала состоит из суммы длины причала и части участка ложа парома, приходящегося на средний устой ($137,3+6,8=144,1$ м).

Для получения проектной длины, обеспечивающей безопасную постановку расчетного судна к причалам № 14 и № 14а, необходимо установить дополнительную стальную оболочку диаметром 13 м в голове паромного пирса.

Отметка кордона причалов

Проектное значение возвышения кордона причала устанавливается сравнительным расчетом по основной и поверочной нормам, который проводится на основании нормативов минимального возвышения кордона причалов над соответствующими исходными уровнями воды.

Фактическая отметка кордона существующего причала составляет плюс 4,70 м БС77, что выше основной нормы.

Таким образом существующая отметка кордона соответствует требованиям нормативных документов по возвышению кордона над уровнем моря.

Принимаемая отметка кордона – плюс 4,70 м БС77.

Эксплуатационные нагрузки

В соответствии с пунктом 13.5 СП 350.1326000.2018 «Нормы технологического проектирования морских портов» для грузопассажирских операций категория нормативных нагрузок – III.

Нормативная эксплуатационная нагрузка на причалы принята в соответствии с техническими паспортами причалов № 14 и № 14а и составляет $q = 1,5$ тс/кв.м.

Нагрузка от безрельсового транспорта в соответствии с паспортом причального сооружения – Н-13 (максимальная нагрузка на заднюю ось подвижного состава – 12,35 т).

Акватория и водные подходы

Основными элементами акватории морского порта, среди прочих, являются: разворотное место и операционная акватория причалов.

В состав проектируемой акватории входят операционные акватории причалов.

Подход паромов к причалам паромного комплекса осуществляется по внутреннему судовому ходу, расположенному на акватории морского порта Ванино. Радиус кривизны указанного судового хода составляет порядка 2 000 метров.

Расчёт ширины судового хода произведён на основании п. 6.4 СП 444.1326000.2019 «Нормы проектирования морских каналов, фарватеров и зон маневрирования» и составляет 75 м (с учетом округления).

Навигационная ширина указанного судового хода на безопасной навигационной глубине составляет более 200 м, что удовлетворяет расчетной.

Суда следуют без буксиров.

Таким образом, безопасность плавания в режиме одностороннего движения обеспечивается существующими габаритами внутреннего судового хода для подхода паромов к причалам паромного комплекса, расположенного на акватории морского порта Ванино. В связи с этим, проектирование внутреннего судового хода не требуется.

Основные характеристики расчетных судов

Паром типа «Сахалин»

Дедвейт, т – 3000

Длина наибольшая, м – 127,02

Ширина, м – 20,32

Осадка в грузу, м – 6,60

Паром проекта CNF11CPD

Дедвейт, т – 6423

Длина наибольшая, м – 131,0

Ширина, м – 20,32

Осадка в грузу, м – 6,60

Расчетная просадка кормы при погрузке, м – 7,8

Разворотное место

Для расчетных судов проектом принято существующее разворотное место в соответствии с Обязательными постановлениями в морском порту Ванино, согласно требованиям которых, железнодорожные паромы осуществляют разворот на участке, ограниченном окружностью радиусом

2 кабельтовых с центром в точке с координатами 49°05,10' N; 140°20,30' E.

Операционная акватория причалов

Согласно пункту 7.8.3.1 СП 444.1326000.2019 габариты операционных акваторий причалов для судов портового и вспомогательного флота, двухвальных судов и судов с подруливающими устройствами дедвейтом до 10 тыс. т следует определять в соответствии с 7.8.4 СП 444.1326000.2019.

Согласно пункту 7.8.4.1 определена ширина операционной акватории причалов 60,96 м (округленно 61 м).

Длина операционных акваторий причалов задана длиной причала с учетом соблюдения необходимых запасов длины причала от оконечностей расчетных судов и длины ложа парома.

Проектная отметка акватории

Существующие глубины частично не обеспечивают проектные отметки дна на акватории причалов. Для обеспечения безопасного подхода расчетных судов к причалам, проектом предусмотрено выполнение дноуглубления.

Существующие отметки дна у причала № 14а от минус 8,50 м до минус 10,30 м (БС 77).

Существующие отметки дна у причала № 14 от минус 9,60 м до минус 11,10 м (БС77).

Расчетом обоснована проектная отметка дна у причалов № 14 и № 14а. Расчетная осадка судна (парома) в грузу составляет 6,60 м. Необходимая проектная глубина – 7,74 м. Расчетный уровень моря 98% обеспеченности – минус 1,26 м БС77. Проектная отметка дна – минус 9,00 м БС77.

Расчетом обоснована проектная отметка дна в ложе парома у причалов № 14 и № 14а. Расчетная просадка кормы судна (парома) при погрузке составляет 7,80 м. Необходимая проектная глубина – 8,96 м. Проектная отметка дна в ложе – минус 10,22 м БС77.

Дноуглубление

Дноуглубление 1 и 2 этапов строительства – причалы № 14, № 14а производится до проектных отметок. Необходимо также произвести выемку грунта в торцевой части паромного пирса для устройства каменной постели с дальнейшей установкой стальной оболочки.

Дноуглубление производится грейферным земснарядом. Захоронение грунта, извлеченного при дноуглублении акватории причалов, производится на участке «район 154».

Безопасность судоходства

Анализ основных условий и факторов, определяющих безопасное плавание расчетных судов на подходах и акватории причалов автомобильно-железнодорожного паромного комплекса, в том числе гидрометеорологических условий, влияющих на навигацию, навигационно-гидрографической обстановки, анализ существующей системы обеспечения безопасности мореплавания приведен в томе 213/ДО-15-БМ.

Система установленных путей движения судов

В целях уменьшения опасности навигационных аварий в районах интенсивного судоходства в районе проектирования определены системы установленных путей движения судов (УПДС).

Плавание в системе УПДС должно осуществляться в соответствии с правилами плавания в системах УПДС и МППСС-72. Все упомянутые выше пути, а также специальные районы нанесены на морских навигационных картах, границы районов и указания об особенностях плавания в них приведены в пособии «Режим плавания в водах омывающих Тихоокеанское побережье России» (Сводное описание), адм. № 4440, изд. ГУНиО Минобороны России.

Район проектирования расположен в действующем морском порту в непосредственной близости от действующих рекомендованных путей. Разработка дополнительных путей не требуется.

Система управления движением судов

В акватории морского порта Ванино и на подходах к нему действует СУДС морского порта Ванино.

СУДС морского порта включает в себя бухту Ванина и район Татарского пролива на подходах к морскому порту, ограниченный береговой линией и:

– с севера – параллелью 49°09,00' северной широты (мыс Токи);

– с востока – меридианом 140°30,00' восточной долготы;

– с юга – параллелью 48°58,10' северной широты (мыс Красный Партизан), за исключением залива Советская Гавань и бухты Мучке.

Регулирование движения судов на акватории морского порта осуществляется СУДС на 14 канале связи ОВЧ.

СУДС несет радиовахту на 14 и 16 каналах связи ОВЧ. Рабочим каналом СУДС морского порта является 14 канал связи ОВЧ, резервными 11, 20, 68 каналы связи ОВЧ. Позывной СУДС «Ванино-Трафик».

В состав СУДС порта Ванино входят: Центр СУДС порта Ванино, АРТП Центра СУДС порта Ванино, АРТП «Мыс Северный», АРТП «Мыс Мучукей-Дуа», береговая станция АИС на сопке Кекурная.

Рабочая зона береговой станции автоматической идентификационной системы (АИС), установленной на сопке Кекурная, полностью покрывает зону действия СУДС порта Ванино и залива Советская Гавань, и имеет устойчивый прием и передачу сигналов на расстоянии 45 морских миль.

Береговая инфраструктура ГМССБ

На акватории морского порта действуют морские районы А1, А2 ГМССБ.

Связь с судами в морских районах А1, А2 ГМССБ обеспечивается базовой станцией «Ванино», позывной «Ванино-Радиоцентр», MMSI 002734421.

Морской район А1 ГМССБ ограничен окружностью радиусом, равным 45 морских миль с центром в точке с координатами: 48°55,00' северной широты и 140°20,00' восточной долготы.

Морской район А2 ГМССБ ограничен окружностью радиусом, равным 72 морским милям с центром в точке с координатами: 49°05,69' северной широты и 140°16,90' восточной долготы.

Обеспеченность морскими районами А1 и А2 ГМССБ в районе проектирования следует признать достаточной.

Средства навигационного оборудования

Для обозначения и ограждения крупногабаритного реконструируемого гидротехнического сооружения – паромного пирса в морском порту Ванино, а также для усовершенствования и развития общей системы средств навигационного оборудования на подходе к данному пирсу проектной документацией предусматривается реализация строительством новых проектируемых объектов СНО в соответствии с ниже приведёнными основными технологическими решениями по их составу и положению:

- на оконечности пирса установить СНЗ «Паромный центральный»;
- на оконечности левого крайнего морского устоя с корневым выступом установить СНЗ «Паромный западный»;
- на оконечности правого крайнего морского устоя с корневым выступом установить СНЗ «Паромный восточный».

Кроме визуальных СНО для обеспечения плавания на описываемых берегах установлены морские радиомаяки и наземные радионавигационные системы.

Подробный анализ системы средств навигационного оборудования и проектные решения по установке новых СНО приведены в разделе «Средства навигационного оборудования» (том 12.3).

Все вновь построенные объекты СНО в обязательном порядке подлежат морским натурным испытаниям – оплавыванию в соответствии с требованиями ст. 589 и приложения 47 ИНО-2000.

Правила плавания

Район проектирования располагается в границах морского порта Ванино. На акватории морского порта Ванино действуют правила плавания, установленные «Обязательными постановлениями в морском порту Ванино».

В морском порту осуществляется буксирное обеспечение судов. Сведения о минимальном количестве и мощности буксиров для швартовных операций с судами в морском порту приведены в приложении № 4 к Обязательным постановлениям.

В морском порту осуществляется обязательная лоцманская проводка судов. Сведения о районе обязательной лоцманской проводки судов в морском порту приведены в приложении № 5 к Обязательным постановлениям.

В морском порту с началом льдообразования осуществляется ледакольная проводка судов в соответствии с требованиями Общих правил и Обязательных постановлений. Ограничения по режиму ледового плавания судов на акватории морского порта приведены в приложении № 6 к Обязательным постановлениям.

В морском порту действует разрешительный порядок движения и стоянки судов в соответствии с графиком расстановки и движения судов.

Железнодорожные паромы осуществляют разворот на участке, ограниченном окружностью радиусом 2 кабельтовых с центром в точке с координатами 49°05,10' северной широты и 140°20,30' восточной долготы и следуют к кормой вперёд к причалам морского порта.

При высоте волны в районе разворота паромов морского порта более 2 метров, допускается разворот железнодорожных паромов в защищенном от ветров районе якорной стоянки № 1 морского порта.

Швартовные операции производятся при скорости отжимного ветра не более 15 метров в секунду, прижимного ветра не более 12 метров в секунду и/или видимости не менее 3 кабельтовых.

Швартовные операции железнодорожных паромов к причалам при отжимном ветре более 15 метров в секунду производятся с буксирным обеспечением.

Современное техническое состояние гидротехнических сооружений паромной переправы

Обследование причалов выполнено компанией ЗАО «МИДО» в 2015 г. Согласно техническому отчету «Предпроектное инженерное обследование гидротехнических сооружений паромного комплекса морского порта Ванино» необходимо проведение реконструкции паромного комплекса, в морском порту Ванино.

Причал № 14 паромного пирса

Причал № 14 был возведен трестом «Дальморгидрострой» в 1973 году в 1 очередь строительства.

Конструктивно пирс представляет собой взаимозаанкеренный больверк из металлического шпунта типа Ларсен V, погруженного фактически от отметки минус 18,328 м до минус 22,398 м. Шпунтовая стенка заанкерена анкерными тягами из круглой стали диаметром 75 мм, установленными в двух уровнях: тяги верхнего ряда установлены в районе тумбовых массивов на отметке +3,002 м, с шагом 2,0 м; тяги нижнего ряда – на отметке

минус 0,458 м, с шагом 1,68 м.

Пазуха причалов № 14 и № 14а засыпана гравийным и скальным грунтом.

На момент обследования шпунтовая стенка находилась в удовлетворительном состоянии, значительных и критических дефектов не обнаружено.

По результатам контрольно-технического обследования выявлены дефекты элементов конструкций причала. Исследование величины коррозионного повреждения шпунта показало, что максимальная коррозия металла шпунта составляет 48,5% от первоначальной толщины металла шпунта. Общий коррозионный износ шпунта составляет около 41,4%, при допуске не более 25%. Максимальное отклонение вертикальной оси лицевой стенки составляет 2,9°.

Средства навигации на причале № 14 отсутствуют.

Левый крайний морской устой с корневым выступом

Конструктивно устой представляет собой гравитационное сооружение в виде бетонного массива, установленного на естественном основании в стальном шпунтовом ограждении. Массив возведен методом послойного бетонирования в ограждении из металлического шпунта типа Ларсен V, выполняющего роль опалубки. Естественная отметка основания устоя равна минус 17,398 м. Отметки низа шпунтового ограждения фактически составляет от минус 19,998 м до минус 21,998 м.

По периметру сооружения произведена обсыпка скальным грунтом с углом внутреннего трения $\varphi=40^\circ$.

Непосредственно к устою примыкает корневой выступ, конструктивно представляющий собой взаимозаанкеренный больверк из металлического шпунта типа Ларсен V, погруженного фактически до отметок от минус 17,598 м до минус 22,348 м.

Шпунтовая стенка заанкерена анкерными тягами из круглой стали диаметром 75 мм, установленными в двух уровнях: тяги верхнего ряда установлены в районе тумбовых массивов на отметке +3,002 м, с шагом 2,0 м; тяги нижнего ряда – на отметке минус 0,498 м, с шагом 1,68 м.

Исследование величины коррозионного повреждения шпунта показало, что максимальная коррозия металла шпунта составляет 56,4% от первоначальной толщины металла шпунта. Общий коррозионный износ шпунта составляет около 38,9%, при допуске не более 25%.

Левый промежуточный устой

Конструктивно промежуточные устои представляют собой гравитационные сооружения в виде бетонных массивов, установленных на естественном основании в стальном шпунтовом ограждении.

Массивы возведены методом послойного бетонирования в ограждении из металлического шпунта типа Ларсен IV, выполняющего роль опалубки. Естественная отметка основания устоев: правого устоя равна минус 17,698 м, левого – минус 18,198 м. Отметка верха шпунта по проекту равна +0,002 м, отметка низа шпунтового ограждения составляет минус 21,098 м.

Фактические отметки низа шпунта изменяются в пределах: на правом устое – от минус 21,198 м до минус 21,898 м, на левом – от минус 21,298 м до минус 21,698 м. По периметру устоев произведена обсыпка сооружения скальным грунтом с углом внутреннего трения $\varphi=40^\circ$ до отметок от минус 9,498 м до минус 3,998 м.

Исследование величины коррозионного повреждения шпунта показало, что максимальная коррозия металла шпунта составляет 29,7% от первоначальной толщины металла шпунта. Общий коррозионный износ шпунта составляет около 18,4%, при допуске не более 25%.

Левый крайний береговой устой

Конструктивно устой представляет собой гравитационное сооружение в виде бетонного массива, установленного на естественном основании в стальном шпунтовом ограждении. Массив возведен методом послойного бетонирования в ограждении из металлического шпунта типа Ларсен IV, выполняющего роль опалубки. Отметка верха устоя по проекту равна +3,002 м. Естественная отметка основания устоя равна минус 16,998 м. Отметки верха шпунта изменяется в пределах от +0,152 м до +0,392 м. Отметка низа шпунтового ограждения по проекту составляет минус 21,098 м, фактически: от минус 19,398 м до минус 21,898 м. Под бетонным массивом отсыпана щебеночная подготовка толщиной 0,5 м.

По периметру сооружение полностью обсыпано скальным грунтом с углом внутреннего трения $\varphi=40^\circ$ до отметки от 1,22 м до 3,5 м. На береговой устою опирается корневая часть моста с железнодорожными путями. Для этого на опоре имеется подферменный пояс, выполненный из железобетона.

Серьёзных дефектов берегового устоя не выявлено.

Причал № 14а паромного пирса

Причал № 14а был возведен трестом «Дальморгидрострой»

в 1973 году. В 1982-1984 годах была выполнена 2-очередь строительства.

Конструктивно пирс представляет собой взаимозаанкеренный больверк из металлического шпунта типа Ларсен V, погруженного фактически до отметок от минус 18,298 м до минус 22,398 м.

Шпунтовая стенка заанкерена анкерными тягами из круглой стали диаметром 75 мм, установленными в двух уровнях: тяги верхнего ряда установлены в районе тумбовых массивов на отметке +3,002 м, с шагом 2,0 м; тяги нижнего ряда – на отметке минус 0,498 м, с шагом 1,68 м.

Пазуха причалы № 14 и № 14а засыпана гравийным и скальным грунтом.

Массив возведен методом послойного бетонирования в ограждении из металлического шпунта типа Ларсен IV, выполняющего роль опалубки. Естественная отметка основания устоя равна минус 17,198 м. Отметки низа шпунтового ограждения фактически от минус 19,898 м до минус 21,898 м.

По результатам контрольно-технического обследования выявлены дефекты элементов конструкций причала. Исследование величины коррозионного повреждения шпунта показало, что максимальная коррозия металла шпунта составляет 48,1% от первоначальной толщины металла шпунта. Общий коррозионный износ шпунта составляет около 35,3%, при допуске не более 25%. Максимальное отклонение вертикальной оси лицевой стенки составляет $2,9^\circ$.

Средства навигации на причале № 14 отсутствуют.

Правый крайний морской устой с корневым выступом

Конструктивно устой представляет собой гравитационное сооружение в виде бетонного массива, установленного на естественном основании в стальном шпунтовом ограждении. Массив возведен методом послойного бетонирования

в ограждении из металлического шпунта типа Ларсен V, выполненная роль опалубки. Естественная отметка основания устоя равна минус 17,398 м. Отметки низа шпунтового ограждения фактически от минус 19,798 м до минус 23,698 м.

Шпунтовая стенка заанкерована анкерными тягами из круглой стали диаметром 75 мм, установленными в двух уровнях: тяги верхнего ряда установлены в районе тумбовых массивов на отметке +3,002 м, с шагом 2,0 м; тяги нижнего ряда – на отметке минус 0,498 м, с шагом 1,68 м.

Исследование величины коррозионного повреждения шпунта показало, что максимальная коррозия металла шпунта составляет 51 % от первоначальной толщины металла шпунта. Общий коррозионный износ шпунта составляет около 37,5%, при допуске не более 25%.

Правый береговой устой

Конструктивно устой представляет собой гравитационное сооружение в виде бетонного массива, установленного на естественном основании в стальном шпунтовом ограждении. Массив возведен методом послойного бетонирования в ограждении из металлического шпунта типа Ларсен IV, выполняющего роль опалубки. Отметка верха устоя по проекту равна +3,002 м. Естественная отметка основания устоя равна минус 16,998 м. Отметки верха шпунта изменяется в пределах от +0,152 м до +0,392 м. Отметка низа шпунтового ограждения фактически – от минус 19,398 м до минус 21,898 м.

Льдонаправляющая стенка

Длиной 31,7 м, выполнена из шпунта типа Ларсен V и соединяет правую сторону среднего устоя с правым береговым устоем. Фактическая отметка низа шпунта изменяется в пределах от минус 18,498 м до минус 19,898 м.

Стенка заанкерована анкерными тягами из круглой стали диаметром 45 мм и металлическими тросами диаметром 35 мм, выходящими из железобетонного оголовка в 0,65 м от верха.

Фактические отметки дна у стенки изменяются в пределах от минус 12,440 м (на стыке со средним морским устоем) до минус 4,040 м (на стыке с ограждением правой крайней береговой опорой).

По шпунтовой стенке смонтирован железобетонный шапочный брус высотой 1,4 м и шириной 1,3-1,55 м. Проектная отметка верха шапочного бруса равна минус 0,198 м, фактические отметки изменяются в пределах от минус 0,220 м до минус 0,290 м.

Гидротехнические решения

Пирс. Причалы № 14 и № 14а

Конструкция существующего пирса после реконструкции – экранированный взаимозаанкеренный больверк с устройством ряда, экранирующих свай в тело причалов № 14 и № 14а. Приняты составные сваи из сварного шпунта типа Ларсен V, на расстоянии 1,50 м от лицевой стенки. Ширина шпунта по замкам 420 мм. Вариант реконструкции причалов № 14 и № 14а, утвержденный в качестве основного, был выбран в соответствии с выполненными расчетами и согласован с Заказчиком.

Продление причалов № 14 и № 14а осуществляется установкой стальной оболочки большого диаметра Ø13 м и двух вставок R=6,50 м на отметку минус 10,10 м (БС77) на каменную постель толщиной t=4,0 м. Отметка верха оболочки плюс 2,700 м (БС77).

Для увеличения несущей способности причалов № 14 и № 14а требуется усилить основные элементы причала – лицевую стенку. Проектом предусматривается погружение за лицевой стенкой металлических коробчатых свай типа Ларсен V (78 шт.) с шагом 3,36 м, до отметки минус 13,00 м. Отметка верха свай составляет +0,520 м, отметка низа минус 13,00 м. Для этого существующий железобетонный оголовок частично разбирается до анкерных тяг (на отм. +3,000).

Сопряжение экранирующих свай с лицевой стенкой больверка выполняется при помощи омоноличивания их верха ростверком, толщиной t=0,80 м.

При установке дополнительного тумбового массива между пикетами Y110-Y120, устанавливаются две дополнительные анкерные тяги тумбового массива, на отм. +3,00 м (БС77), длиной L=14,40 м с шагом 2,00 м. А так же две дополнительные коробчатые сваи типа Ларсен V, для опоры анкерных тяг, длиной 7,50 м. Перед засыпкой территории, анкерные тяги должны быть предварительно натянуты. Натяжение выполняется для того, чтобы более равномерно распределить анкерные усилия между тумбовыми массивами.

На торце пирса устанавливается металлическая лестница-стремянка, размерами 4,93 × 0,56 м.

В головной части причалов № 14 и № 14а устанавливается навигационный знак «Паромный центральный», высотой h=5 м.

Павильон для пассажиров демонтируется.

Устраивается новое покрытие территории причалов № 14 и № 14а. Покрытие выполняется двухслойное:

- верхний слой – плотный мелкозернистый асфальтобетон тип Б марки II БНД 90/130, толщиной 50 мм;
- нижний слой – пористый крупнозернистый асфальтобетон марки II БНД 90/130, толщиной 100 мм;
- основание – щебень фракционный, уложенный по способу заклинки, толщиной 200 мм.

Средний морской устой

Конструктивно устой представляет собой гравитационное сооружение в виде бетонного массива, установленного на естественном основании в стальном шпунтовом ограждении. В соответствии с обследованием существующая стенка из шпунта Ларсен V имеет дефекты в виде коррозионного износа в зоне переменного уровня.

Имеющиеся дефекты устраняются путем бетонирования оголовка до отм. минус 2,40 м (БС77) с помощью установки несъемной металлической опалубки, которая может быть смонтирована в подводное положение с минимальным объемом подводных работ. При восстановлении и ремонте оголовка используется бетон В30, F2300, W12 на сульфатостойком портландцементе.

Армирование оголовка выполняется арматурой периодического профиля, класса А-III (А400).

Проектом предусмотрена установка нового периметрового ограждения среднего устоя, на месте существующего. Конструкция ограждения – стальной профиль.

С береговой стороны устоя имеется уступ для опирания конструкций пролетного строения соединительной эстакады. Уступ имеет размеры 8,0×0,93 (h) м и отметку дна минус 5,873 м (БС77).

В теле устоя проложены каналы инженерных сетей.

Устраивается новое покрытие территории устоя. Покрытие двухслойное:

- верхний слой – плотный мелкозернистый асфальтобетон тип Б марки II БНД 90/130, толщиной 50 мм;
- нижний слой – пористый крупнозернистый асфальтобетон марки II БНД 90/130, толщиной 100 мм;
- основание – щебень фракционный, уложенный по способу заклинки, толщиной 200 мм.

Этап 1

Причал №14а

На причале № 14а, согласно материалам обследования необходимо заменить отбойные устройства на новые. По длине причала предусмотрены деревянные отбойные рамы, аналогичной конструкции, в количестве 45 шт. В голове причалов № 14 и № 14а, на повороте, предусмотрены отбойные рамы типа Sumitomo Rubber Fender, Hyper Omega-600 Н в количестве 3 шт. Предусмотрено установить зуб для опирания охранной рамы, длиной L=136,20 м. Так же предусмотрено добавить коробчатые сваи в количестве 5 шт. для поддержания зуба. Погружаются сваи перед лицевой стенкой, на расстояние 1,25 м с шагом 3,20 м. Длина свай не менее 14,70 м. Отметка верха свай составляет минус 0,300 м (БС77), отметка низа – минус 15,00 м (БС77).

В соответствии с обследованием существующая стенка из шпунта Ларсен V имеет дефекты в виде коррозионного износа в зоне переменного уровня. Имеющиеся дефекты устраняются путем бетонирования оголовка до отм. минус 2,40 м (БС77) с помощью установки несъемной металлической опалубки, которая может быть смонтирована в подводное положение с минимальным объемом подводных работ. При восстановлении и ремонте оголовка используется бетон В30, F2300, W12 на сульфатостойким портландцементе. Армирование оголовка выполняется арматурой периодического профиля, класса А-III (А400).

Устанавливается новый колесоотбойный брус, размерами 0,3×0,3(h) м.

Железобетонный оголовок причала восстанавливается.

Существующие швартовные тумбы ТСО-63 в количестве 6 шт. на причале № 14а, не имеют повреждений и являются работоспособными. Их восстановление не требуется. Но необходимо заменить ТСО-63 на ТСО-80 в количестве 3 шт. Также необходимо установить дополнительную швартовную тумбу ТСО-80 в голове причала № 14а – 1шт.

Средний устой со стороны причала № 14а имеет нишу под амортизационный щит размерами 4,3×1,2 м, который опирается на свайное основание из 5 металлических труб диаметром около 350 мм. Существующие амортизационный щит и металлические сваи демонтируются. После демонтажа, выполняется установка армокаркаса с дальнейшим бетонированием ниши из бетона В30, F2300, W12. Далее монтируется новый амортизационный щит, который состоит из отбойных устройств типа Sumitomo Rubber Fender, Hyper Omega-600 Н в количестве 6 шт. и объединяется единой распределительной панелью размерами 5,8 × 3,890 м из высокомолекулярного полиэтилена (UHMW-PE) с низким коэффициентом трения.

Дно перед причалом следует очистить от крупногабаритного мусора и выполнить ремонтное черпание с целью восстановления проектных глубин до отметок минус 9,0 м и в ложе до минус 10,22 м.

Восстановить стенки ниши под подъемные механизмы, с помощью торкретирования, толщиной 75 мм.

Правый крайний морской устой с корневым выступом

Конструктивно устой представляет собой гравитационное сооружение в виде бетонного массива, установленного на естественном основании в стальном шпунтовом ограждении.

Для увеличения несущей способности выступа, требуется усилить лицевую стенку со стороны причала № 14а. Проектом предусматривается погружение за лицевой стенкой металлических коробчатых свай типа Ларсен V (7шт.) до отметки минус 13,00 м (БС77) с шагом 3,36 м. Отметка верха свай составляет +0,520 м. Для этого существующий железобетонный оголовок частично разбирается до анкерных тяг (до отм. +3,000). Сопряжение экранирующих свай с лицевой стенкой больверка выполняется при помощи омоноличивания их верха ростверком, толщиной t=0,80м.

В соответствии с обследованием существующая стенка из шпунта Ларсен V имеет дефекты в виде коррозионного износа в зоне переменного уровня. Дефекты устраняются путем установки шпунтовой стенки из композитного шпунта ШК-150 на расстоянии 300 мм по низу, с последующим бетонированием нового оголовка до отм. минус 2,40 м (БС77) с помощью установки несъемной металлической опалубки, которая может быть смонтирована в подводное положение с минимальным объемом подводных работ. Пространство между композитным шпунтом и существующей лицевой стенкой предусмотрено заполнить бетоном марки В30, F2300, W12.

При восстановлении и ремонте оголовка используется бетон В30, F2300, W12 на сульфатостойким портландцементе. Армирование оголовка выполняется арматурой периодического профиля, класса А-III (А400).

На правом корневом устое имеется ниша аналогичная нише среднего устоя. Существующий амортизационный щит и металлические сваи демонтируются.

Ниши бетонируются, с последующей установкой новых амортизационных щитов, состоящих из отбойных устройств Sumitomo Rubber Fender, Hyper Omega-600 Н в количестве 6 шт. и объединённые единой распределительной панелью размерами 5,8×3,890 м из высокомолекулярного полиэтилена (UHMW-PE) с низким коэффициентом трения.

Непосредственно к устою примыкает корневой выступ конструктивно, представляющий собой взаимозаанкеренный больверк из металлического шпунта типа Ларсен V, погруженного по проекту до отметки минус 21,098 м, фактически – до отметок от минус 17,598 м до минус 22,348 м. Имеющиеся дефекты устраняются аналогично реконструкции правого устоя, путем установки шпунтовой стенки из композитного шпунта ШК-150 на расстоянии 300 мм, с последующим бетонированием оголовка до отм. минус 2,40 м (БС77).

Со стороны причала № 14а, по кордону правого крайнего морского устоя с корневым выступом установлено три швартовых тумбы ТСО-63, которые необходимо заменить на тумбы ТСО-80 для перспективного парама.

Проектом предусмотрена установка периметрового ограждения территории устоя.

Конструкция ограждения – стальной профиль.

На прямолинейной части выступа устанавливаются новые отбойные рамы типа Sumitomo Rubber Fender, Hyper Omega-600 Н, в количестве 9 шт. На торце выступа устанавливаются отбойные устройства типа Sumitomo Rubber Fender, Hyper Ace Fenders 600 Н в количестве 4 шт.

Устанавливается новый колесоотбойный брус размерами 0,3×0,3 (м).

А также устанавливается на правом морском устое со стороны причала № 14а металлическая лестница-стремянка (1шт.).

На торце выступа устанавливается навигационный знак «Паромный восточный», высотой h=3 м.

Устраивается новое бетонное покрытие территории:

– верхний слой – бетонное покрытие, толщиной t=200 мм;

– основание – щебень фракционный, уложенный по способу заклинки, толщиной 200 мм.

Предусмотрено восстановить стенки ниши под подъемные механизмы, с помощью торкретирования толщиной 75 мм.

Льдонаправляющая стенка

В соответствии с обследованием существующая льдонаправляющая стенка из шпунта Ларсен V имеет дефекты в виде коррозионного износа в зоне переменного уровня. Имеющиеся дефекты устраняются путем бетонирования шапочно бруса до отм. минус 2,00 м (БС77) с помощью установки несъемной металлической опалубки, которая может быть смонтирована в подводное положение с минимальным объёмом подводных работ. При восстановлении и ремонте оголовка используется бетон В30, F2300, W12 на сульфатостойким портландцементе. Армирование оголовка выполняется арматурой периодического профиля, класса А-III (А400).

В связи с завышенной отметкой бруса, в шапочно брус проделаны углубления под пролетные балки подъемного моста с железнодорожными путями.

Правый береговой устой

В соответствии с обследованием существующая стенка из шпунта Ларсен IV имеет дефекты в виде коррозионного износа в зоне переменного уровня. Имеющиеся дефекты устраняются путем бетонирования шапочно бруса до отм. минус 0,61 м (БС77) с помощью установки несъемной металлической опалубки, которая может быть смонтирована в подводное положение с минимальным объёмом подводных работ. При восстановлении и ремонте оголовка используется бетон В30, F2300, W12 на сульфатостойким портландцементе. Армирование оголовка выполняется арматурой периодического профиля, класса А-III (А400). Отметка верха бруса +0,390 м (БС77).

Площадку в границе шпунтового ограждения со стороны моря до бетонной части предусмотрено укрепить геотекстилом, от размыва грунта засыпки. Отметка верха геотекстила плюс 0,390 м (БС77).

Этап 2

Причал № 14

На причале № 14, согласно материалам обследования необходимо заменить отбойные устройства на новые. По длине причала предусмотрены деревянные отбойные рамы, аналогичной конструкции, в количестве 45 шт. В голове пирса, на повороте, предусмотрены отбойные рамы типа Sumitomo Rubber Fender, Hyper Omega-600 Н в количестве 3 шт.

Необходимо установить зуб охранной рамы, длиной L=135,67 м. Так же установить коробчатые сваи в количестве 47 шт., для поддержания зуба. Погружаются сваи перед лицевой стенкой, на расстоянии 1,25 м с шагом 3,20 м. Длина свай не менее 14,70 м.

Отметка верха свай составляет минус 0,300 м (БС77), отметка низа минус 15,00 м (БС77).

В соответствии с обследованием существующая стенка из шпунта Ларсен V имеет дефекты в виде коррозионного износа в зоне переменного уровня. Имеющиеся дефекты устраняются путем бетонирования оголовка до отм. минус

2,40 м (БС77) с помощью установки несъемной металлической опалубки, которая может быть смонтирована в подводное положение с минимальным объемом подводных работ. При восстановлении и ремонте оголовка используется бетон В30, F2300, W12 на сульфатостойким портландцементе. Армирование оголовка выполняется арматурой периодического профиля, класса А-III (А400).

Устанавливается новый колесоотбойный брус размерами 0,3×0,3(м).

Железобетонный оголовок причала восстанавливается.

Существующие швартовные тумбы ТСО-63 в количестве 6 шт. на причале № 14а, не имеют повреждений и являются работоспособными. Их восстановление не требуется. Но необходимо заменить ТСО-63 на ТСО-80 в количестве 3 шт. А также необходимо установить дополнительную швартовную тумбу ТСО-80 в голове причала № 14, 1 шт.

Средний устой со стороны причала № 14 имеет нишу под амортизационный щит размерами 4,3×1,2 м, который опирается на свайное основание из 5 металлических труб диаметром около 350 мм. Существующие амортизационный щит и металлические сваи демонтируются. После демонтажа, выполняется установка армокаркаса с дальнейшим бетонированием ниши из бетона В30, F2300, W12. Далее монтируется новый амортизационный щит, который состоит из отбойных устройств типа Sumitomo Rubber Fender, Hyper Omega-600 Н в количестве 6 шт. и объединяется единой распределительной панелью размерами 5,80×3,89 м из высокомолекулярного полиэтилена (UHMW-PE) с низким коэффициентом трения.

Дно перед причалом следует очистить от крупногабаритного мусора и выполнить ремонтное черпание с целью восстановления проектных глубин до отметки минус 9,00 м и в ложе минус 10,22 м.

Левый крайний морской устой с корневым выступом

Конструктивно устой представляет собой гравитационное сооружение в виде бетонного массива, установленного на естественном основании в стальном шпунтовом ограждении.

Для увеличения несущей способности устоя требуется усилить лицевую стенку со стороны причала № 14. Проектом предусматривается погружение за лицевой стенкой металлических корыччатых свай типа

Ларсен V (7шт.) до отметки минус 13,00 м (БС77) с шагом 3,36 м. Отметка верха свай составляет +0,520 м. Для этого существующий железобетонный оголовок частично разбирается до анкерных тяг (до отм. +3,000).

Сопряжение экранирующих свай с лицевой стенкой больверка выполняется при помощи омоноличивания их верха ростверком, толщиной $t=0,80$ м.

В соответствии с обследованием существующая стенка из шпунта Ларсен V имеет дефекты в виде коррозионного износа в зоне переменного уровня. Имеющиеся дефекты устраняются путем установки шпунтовой стенки из композитного шпунта ШК-150 на расстоянии 300 мм, с последующим бетонированием нового оголовка до отм. минус 2,40 м (БС77) с помощью установки несъемной металлической опалубки, которая может быть смонтирована в подводное положение с минимальным объемом подводных работ. Пространство между композитным шпунтом и существующей лицевой стенкой заполнить бетоном марки В30, F2300, W12.

При восстановлении и ремонте оголовка используется бетон В30, F2300, W12 на сульфатостойким портландцементе. Армирование оголовка выполняется арматурой периодического профиля, класса А-III (А400).

На левом корневом устое имеется ниша аналогичная нише среднего устоя. Существующий амортизационный щит и металлические сваи демонтируются.

Ниши бетонируются, с последующей установкой новых амортизационных щитов, состоящих из отбойных устройств Sumitomo Rubber Fender, Hyper Omega-600 Н в количестве 6 шт. и объединённые единой распределительной панелью размерами 5,80×3,89 м из высокомолекулярного полиэтилена (UHMW-PE) с низким коэффициентом трения.

Непосредственно к устою примыкает корневой выступ, конструктивно представляющий собой взаимозаанкеренный больверк из металлического шпунта типа Ларсен V, погруженного по проекту до отметки минус 21,098 м, фактически – до отметок от минус 17,598 м до минус 22,348 м. Имеющиеся дефекты, устраняются аналогично реконструкции правого устоя, путем установки шпунтовой стенки из композитного шпунта ШК-150 на расстоянии 300 мм, с последующим бетонированием оголовка до отм. минус 2,40 м (БС77).

Со стороны причала № 14, по кордону правого крайнего морского устоя с корневым выступом, установлено три швартовных тумбы ТСО-63, которые необходимо заменить на тумбы ТСО-80 для перспективного парома.

Проектом предусмотрена установка периметрового ограждения территории устоя.

Конструкция ограждения – стальной профиль.

На прямолинейной части выступа устанавливаются новые отбойные рамы типа Sumitomo Rubber Fender, Hyper Omega-600 Н, в количестве 8 шт. На торце выступа устанавливаются отбойные устройства типа Sumitomo Rubber Fender, Hyper Ace Fenders 600 Н в количестве 4 шт.

Устанавливается новый колесоотбойный брус размерами 0,3×0,3 (м).

А также устанавливается на правом морском устое со стороны причала № 14а металлическая лестница-стремянка (1 шт.).

На торце выступа устанавливается навигационный знак «Паромный западный», высотой $h=3$ м

Устраивается новое бетонное покрытие территории:

– верхний слой – бетонное покрытие, толщиной $t=200$ мм;

– основание – щебень фракционный, уложенный по способу заклинки, толщиной 200 мм.

Промежуточные правый и левый устои

Конструктивно промежуточные устои представляют собой гравитационные сооружения в виде бетонных массивов, установленных на естественном основании в стальном шпунтовом ограждении.

В соответствии с обследованием существующая стенка из шпунта Ларсен IV имеет дефекты в виде коррозионного износа в зоне переменного уровня. Имеющиеся дефекты устраняются путем бетонирования оголовка до отм. минус 2,00 м (БС77) с помощью установки несъемной металлической опалубки, которая может быть смонтирована в подводное положение с минимальным объемом подводных работ.

На правом и левом устоях со стороны подхода подъемного моста, предусмотрено установить стенку из композитного шпунта ШК-150, длиной 6,7 м отметка верха +0,002 м (БС77), с последующей заливкой оголовка до отм. минус 1,00 м (БС77).

При восстановлении и ремонте оголовка используется бетон В30, F2300, W12 на сульфатостойким портландцементе. Армирование оголовка выполняется арматурой периодического профиля, класса А-III (А400).

Восстановить стенки ниши под подъемные механизмы, с помощью торкретирования, толщиной 75 мм.

Левый береговой устой

В соответствии с обследованием существующая стенка из шпунта Ларсен IV имеет дефекты в виде коррозионного износа в зоне переменного уровня. Имеющиеся дефекты устраняются путем бетонирования шапочно бруса до отм. минус 0,50 м (БС77) с помощью установки несъемной металлической опалубки, которая может быть смонтирована в подводное положение с минимальным объемом подводных работ. При восстановлении и ремонте оголовка используется бетон В30, F2300, W12 на сульфатостойким портландцементе. Армирование оголовка выполняется арматурой периодического профиля, класса А-III (А400). Отметка верха бруса +0,50 м (БС77).

Площадку в границе шпунтового ограждения со стороны моря до бетонной части укрепить геотекстилом, от размыва грунта засыпки. Отметка верха геотекстила плюс 0,50 м (БС77).

Требования к основным строительным материалам

Железобетон. Для монолитной ж.б. надстройки, тумбовых массивов, парапета, фундамента под знак СНО, для заполнения пространства между ШК-150 и лицевой стенкой принят бетон В30, F2300, W12. Бетонная подготовка – В7,5.

Арматура. Арматура для железобетонных изделий применяется класса А240, А400 по ГОСТ 34028-2016 «Прокат арматурный для железобетонных конструкций. Технические условия».

Марка стали для стержней класса А240 – СтЗсп, А400 – 25Г2С по ГОСТ 380-2005 «Сталь углеродистая обыкновенного качества. Марки».

Металлический шпунт. Применяется металлический шпунт Ларсен V по ТУ 14-2-879-89 «Прокат стальной горячекатаный шпунтовых свай типа Ларсен. Технические условия». Шпунт изготавливается из стали класса прочности 235 по ГОСТ 27772-2015 «Прокат для строительных стальных конструкций. Общие технические условия».

Для изготовления анкерных тяг, распределительного пояса и деталей соединения следует применять сталь СтЗсп обыкновенного качества по ГОСТ 535-2005 «Прокат сортовой и фасонный из стали углеродистой обыкновенного качества. Общие технические условия» и ГОСТ 103-2006 «Прокат сортовой стальной горячекатаный полосовой. Сортамент».

Металлические оболочки и вставки. Металлические оболочки и вставки выполняются из листовой стали. Материал – сталь листовая С245 по ГОСТ 27772-2015.

Композитный шпунт. Применяется композитный шпунт ШК-150 по ТУ 5772-001-92530792-2013 «Сваи шпунтовые композитно-полиуретановые».

Защита строительных конструкций от коррозии

Металлические конструкции

Для защиты металлических оболочек и вставок, в соответствии с РД 31.35.07-83 «Руководство по электрохимической защите от коррозии металлоконструкций морских гидротехнических сооружений в подводной зоне» предусмотрено применять следующий тип протекторов: протектор подвесной одиночный из алюминиевого сплава марки АП-1-АП-4 массой 30 кг П-ПОА-30 по ГОСТ 26251-84 «Протекторы для защиты от коррозии. Технические условия».

В процессе эксплуатации системы протекторной защиты должны производиться периодические осмотры элементов системы и проверки режима ее работы.

Периодичность осмотров производится 1 раз в три месяца.

Во время технических осмотров проверяется состояние протекторов. Режим работы системы протекторной защиты должен контролироваться путем измерения защитного потенциала сооружения в различных точках.

Перед нанесением антикоррозионного покрытия на металлоконструкции необходимо очистить поверхности от ржавчины и окислов. Защита подготовленных поверхностей металлических конструкций, устанавливаемых в надводной и подводной зоне, обеспечивается покрытием эмалью ХС436 Т в два слоя по слою грунтовки ВЛ-023 по ГОСТ 12707-77* «Грунтовки фосфатирующие. Технические условия».

Антикоррозионная защита анкерных тяг производится в следующей последовательности:

- на анкерные элементы наносится грунтовый слой из железного сурика;
- далее элементы обмазываются горячей смесью каменноугольной смолы и битума 1:1;
- тяги обёртываются бинтами из грубого мешочного полотна.

Лестницы-стремянки окрашиваются масляными судовыми красками.

Железобетонные конструкции

Защитные мероприятия заключаются в правильном подборе состава бетонной смеси по водонепроницаемости, морозостойкости и прочности. Для защиты от воздействия агрессивной сульфатной среды в составе бетонной смеси применяется сульфатостойкий портландцемент.

В качестве гидроизоляции бетонных поверхностей конструкций, соприкасающихся с грунтом, предусмотрена обработка указанных поверхностей горячим битумным раствором за два раза.

Техническая эксплуатация причального сооружения должна обеспечивать:

- нормальные условия для плавания, стоянки и обработки судов;
- сохранность и повышение долговечности сооружений при их взаимодействии с судами, при работе оборудования и транспорта, при складировании грузов, а также при воздействии гидрометеорологических факторов;
- снижение эксплуатационных расходов.

Причалное сооружение и его элементы не должны иметь нарушений положения по сравнению с проектным.

Причалное сооружение не должно иметь такого физического износа, который бы препятствовал его нормальной эксплуатации или приводил в дальнейшем к разрушению отдельных элементов сооружения.

Причалное сооружение должно эксплуатироваться при строгом соблюдении установленных для них норм эксплуатационных нагрузок.

Описание изменений, внесенных в проектную документацию после проведения предыдущей экспертизы

Изменения в проектную документацию в части технологических и конструктивных решений по объектам морского и речного транспорта, после проведения предыдущей государственной экспертизы не вносились.

4.2.2.2. В части мероприятий по охране окружающей среды

Проектная документация «Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения "Ванино-Холмск" в морском порту Ванино» является объектом государственной экологической экспертизы федерального уровня.

В составе рассматриваемых материалов представлено положительное заключение экспертной комиссии государственной экологической экспертизы проектной документации «Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения "Ванино-Холмск" в морском порту Ванино», утвержденное Приказом Приамурского межрегионального управления Федеральной службы по надзору в сфере природопользования от 05.06.2020 №178. Срок действия заключения государственной экологической экспертизы 3 года.

Описание изменений, внесенных в проектную документацию после проведения предыдущей экспертизы

Изменения в проектную документацию части мероприятий по охране окружающей среды, после проведения предыдущей государственной экспертизы не вносились.

4.2.2.3. В части планировочной организации земельных участков

Земельный участок, на котором расположена реконструируемая паромная переправа, находится в Хабаровском крае в морском порту Ванино в бухте Ванина на западном берегу Татарского пролива северной части Японского моря.

Проект реконструкции разделен на 2 этапа.

I этап реконструкции включает:

- причал №14а;
- правый крайний морской устой с корневым выступом;
- льдонаправляющая стенка;
- правый береговой устой
- однопролетный подъемно-переходной мост;

II этап реконструкции включает:

- причал №14;
- левый крайний морской устой с корневым выступом;
- промежуточные правый и левый устои;
- левый береговой устой;
- двухпролётный подъемно-переходной мост;
- соединительная эстакада для въезда на пирс автомашин.

Проектом реконструкции предусматриваются следующие мероприятия:

- удлинение существующего паромного пирса, путём установки металлической обложки в голове пирса;
- устройство асфальтобетонного покрытия паромного пирса и среднего морского устоя;
- восстановление асфальтобетонного покрытия соединительной эстакады для въезда автомашин на пирс;
- устройство лотковой ливневой канализации на паромном пирсе для сбора и отвода дождевых поверхностных вод;
- дноуглубление операционной акватории для обеспечения безопасной постановки к причалам №14 и №14а судов расчетного типа.

На территории причалов №14 и №14а, корневого выступа с левым крайним морским устоем, корневого выступа с правым крайним морским устоем, среднего морского устоя, въезда на пирс для автомашин, левого и правого промежуточных устоев выполняется сплошная вертикальная планировка территории.

Водоотвод с территории осуществляется за счет поперечных и продольных уклонов. Для сбора и отвода ливневых и талых стоков используются водоотводные бетонные лотки с решеткой и пескоуловителем.

Работы по благоустройству включают четыре типа покрытий.

Тип 1. Покрытие территории паромного пирса и среднего морского устоя - двухслойное асфальтобетонное.

Тип 2. Покрытие территории крайних морских устоев с корневыми выступами - монолитное бетонное.

Тип 3. Покрытие тротуара и проезжей части соединительной эстакады - однослойное асфальтобетонное.

Тип 4. Покрытие проезжей части мостовых переходов - деревянное с металлическим покрытием для создания ездового полотна.

Для пропуска людей на паром и обратно по металлическим подъемно-переходным мостам устроены тротуары, отделённые от проезжей части металлическим ограждением.

Для пропуска людей на паромный пирс и обратно на соединительной эстакаде для въезда автомашин с правой стороны расположен тротуар шириной 1,16 м, который отделен от проезжей части барьерным ограждением.

Мероприятия по обеспечению доступа инвалидов в составе проектной документации не разрабатывались в соответствии с пп. «а» п. 3 ч. 12 ст. 48 Градостроительного кодекса Российской Федерации.

Описание изменений, внесенных в проектную документацию после проведения предыдущей экспертизы

Изменения в проектную документацию в части планировочной организации земельного участка, после проведения предыдущей государственной экспертизы не вносились.

4.2.2.4. В части систем автоматизации

Система автоматизации. Причал №14 (№14а)

Проектными решениями предусматривается замена физически и морально устаревшего оборудования системы управления паромной переправой.

Выполняется замена следующего оборудования:

- датчики и выключатели;
- шкафы с аппаратурой;
- пульты управления;
- провода и кабели.

Аппаратура системы управления размещается:

- в шкафу управления;
- в пульте управления (панельный компьютер (ПК), кнопки, сигнальные лампы и переключатели)

Система измерения положения судна у причала

Выполняется измерение:

- параметров положения судна относительно боковой стенки причала (производится в трёх точках тремя датчиками);
- параметров положения судна относительно моста (производится тремя лазерными датчиками и одним ультразвуковым);
- уровня воды в акватории порта (производится тремя ультразвуковыми датчиками уровня для одной точки измерения).

На основании результатов измерений от датчиков, оператор принимает решение о швартовки судна и опускании пролётного строения моста на корму судна.

Информация о результатах измерения от каждого датчика поступает на экран панельного компьютера.

Система управления пролётным строением

Управление пролётным строением осуществляется с пульта управления пролётного строения причала в двух режимах:

- автоматического управления механизмами (пролётным строением);
- раздельное управление механизмами пролётного строения.

На экране ПК осуществляется постоянная графическая визуализация процесса маневрирования пролётного строения с указанием всех технологических параметров (положения механизмов, состояние приводов и т.п.).

В случае возникновения аварийной ситуации, при работе пролётного строения, для немедленной остановки предусмотрен кнопочный пост «АВАРИЙНЫЙ СТОП».

При возникновении неисправности на одном из механизмов работа пролётного строения блокируется до устранения причины неисправности.

Информация о неисправностях отображается на экране компьютера.

Информация обо всех событиях (операциях, воздействиях на органы управления, неисправностях и т.п.) заносится в архив.

Электроснабжение

Электроснабжение оборудования систем управления осуществляется по первой категории надежности.

В качестве мероприятий по обеспечению энергетической эффективности предусматривается:

- учет водопотребления;
- система управления паромной переправой.

Проектные решения в части требований к обеспечению безопасной эксплуатации объекта проектирования предусматривают поддержание в работоспособном состоянии проектируемых систем управления.

Техническое обслуживание оборудования принято выполнить в соответствии с требованиями: заводских изготовителей; нормативных и регламентирующих документов.

Описание изменений, внесенных в проектную документацию после проведения предыдущей экспертизы

В проектную документацию в части Систем автоматизации, после проведения предыдущей государственной экспертизы изменения не вносились.

4.2.2.5. В части систем электроснабжения

Согласно технических условий источником питания объекта служит ПС 35/10 кВ «Южная».

Точки присоединения:

- точка 1 – ячейка №2 РУ 0,4 кВ в ТП 825 10/0,4, ПС 35/10 кВ «Южная»;
- точка 2 – ячейка №12 РУ 0,4 кВ в ТП 825 10/0,4, ПС 35/10 кВ «Южная».

Основные потребители электроэнергии:

- электроприемники технологического оборудования (подъемные механизмы);
- офисное оборудование;
- электрическая система отопления;
- внутреннее и наружное электроосвещение;
- устройства охранно-пожарной сигнализации, оповещения, видеонаблюдения, оповещения, связи.

Расчетная суммарная мощность проектируемых потребителей равна 450,9 кВт.

В отношении обеспечения степени надежности электроснабжения электроприемники относятся:

– к потребителям I категории – устройства охранно-пожарной сигнализации и оповещения о пожаре, аварийное освещение, локальная система оповещения, система видеонаблюдения, оборудование электронной системы счета осей (ЭССО) в ЦПУ;

– к потребителям III категории - все остальные электроприемники.

Надежность электроснабжения для потребителей I категории объекта обеспечивается наличием ИБП поставляемый комплектно с оборудованием.

Электроснабжение сооружений паромного комплекса выполняется от главных распределительных щитов ГРЩ-1 (для первой очереди), ГРЩ-2 (для второй очереди) через ВРУ-1 и ВРУ-2 соответственно, расположенных в здании ЦПУ.

Для компенсации реактивной мощности в точках присоединения к электрическим сетям предусмотрено подключение конденсаторных установок.

Внутриплощадочные сети электроснабжения 0,4/0,23 кВ выполняются от ГРЩ-1,2 до вводных устройств ШР-1...6 зданий подъемных механизмов.

В проекте предусматривается подключение судовых колонок. Источником питания является ВРУ-1 и ВРУ-2 центрального пункта управления.

Система заземления принятая в проекте TN-C-S.

Молниезащита здания разработана в целях обеспечения безопасности людей, предохранения оборудования и здания от пожаров и разрушения при прямых ударах молнии.

По устройству молниезащиты объект относится к III категории.

Комплекс средств молниезащиты зданий включает в себя устройства за-щиты от прямых ударов молнии (внешняя молниезащитная система) и устройства защиты от вторичных воздействий молнии.

В качестве защиты от прямых ударов молнии (молниеприемника) используется молниеприемная сетка, которая выполнена из стальной проволоки диаметром 8 мм и уложена на кровлю сверху или под несгораемые или трудносгораемые утеплитель или гидроизоляцию. Шаг ячеек сетки должен быть не менее 10×10 м., с отходящими от нее токоотводами, которые присоединяются сваркой к горизонтальному заземлителю из полосовой стали 5×40 мм соединяемого с шпунтовой стенкой причала. В качестве заземлителя используются металлоконструкции причальной стенки.

Групповые сети силового электрооборудования выполняется кабелем марки ВВГнг-LS в - в кабель-каналах.

Для питания пожарно-охранной сигнализации и аварийного освещения, локальной системы оповещения применяются кабели огнестойкие не распространяющие горение, с медными жилами, марки ВВГнг-FRLS.

Для внутриплощадочной сети от ГРЩ-1,2 до вводных устройств ШР-1...6 зданий подъемных механизмов, сети наружного освещения применяются кабели не распространяющие горения, с изоляцией и оболочкой из резины, с медными жилами, стойкие к воздействию морской воды.

В зданиях предусматриваются рабочее и аварийное освещение. Электрическое освещение выполняется светодиодными светильниками.

Светильники аварийного освещения выделяются из числа светильников общего освещения, помечаются знаком «А» и комплектуются блоком аварийного питания.

Проектом предусмотрено наружное освещение территории порта.

Освещение территории причала выполняется светодиодными прожекторами, устанавливаемыми на прожекторные мачты со стационарной короной высотой 30 м.

Проектной документацией предусмотрен учёт электроэнергии на напряжении 0,4 кВ в ТП-825.

Проектной документацией предусматриваются следующие мероприятия по экономии электроэнергии:

- разделение по группам электроприемников с характерными нагрузками;
- уменьшение потерь в распределительных сетях за счет рационального, в центре нагрузки, размещения распределительных щитов, шкафов управления;
- радиального распределения электроэнергии (как кратчайшего), начиная от щита низкого напряжения;
- использование источников электроосвещения с энергосберегающими светодиодными источниками света.

Проектные решения в части требований к обеспечению безопасной эксплуатации объекта проектирования, предусматривают поддержание в работоспособном состоянии устройств. Техническое обслуживание устройств выполняется в соответствии с требованиями: заводов-изготовителей, нормативных и регламентирующих документов.

Описание изменений, внесенных в проектную документацию после проведения предыдущей экспертизы

Изменения в проектную документацию в части системы электроснабжения, после проведения предыдущей государственной экспертизы не вносились.

4.2.2.6. В части объемно-планировочных решений

Здание центрального пункта управления (поз. 4) - здание прямоугольной формы в плане с габаритными размерами 14,34×7,78 м с наружной лестницей размерами 4,24×1,90 м. Здание предусмотрено для размещения обслуживающего персонала на время погрузки и разгрузки паромов.

Наружные стены – система фасадная теплоизоляционная композитная с наружным штукатурным слоем.

Стены – Самонесущие кладкой из силикатного кирпича на цементно-песчаном растворе толщиной 250 мм.

Колонны – Монолитные железобетонные квадратного сечения 400×400 мм и прямоугольного сечения 420×520 мм.

Кровля – мягкая черепица TEGOLA по деревянной обрешетке.

На первом этаже расположены помещение электрощитовой и операторные. Вход в здание центрального пункта управления осуществляется через тамбур.

Помещение для подъемных механизмов (поз. 2.5) на правом крайнем морском устое (поз. 2.2) - помещение прямоугольной формы в плане с габаритными размерами 8,43×3,57 м, с учетом наружных лестниц размеры здания составляют 9,98×8,43 м. Высота здания от уровня пола первого этажа до верха кровли составляет 6,77 м. Высота помещений первого этажа – 3,29 м, второго этажа – 2,45 м.

Помещение предназначено для размещения оборудования подъемно-переходных мостов, пребывание людей в здании не предусмотрено.

Стены – самонесущие из стальных листов. Колонны – монолитные железобетонные. Перекрытие и покрытие – стальной настил по стальному прокату.

Помещение для подъемных механизмов (поз. 2.5) на среднем устое (поз. 1.2) - помещение прямоугольной формы в плане с габаритными размерами 8,73×3,58 м, с учетом наружных лестниц размеры здания составляют 10,01×8,73 м.

Помещение предназначено для размещения оборудования подъемно-переходных мостов, пребывание людей в здании не

предусмотрено.

Стены – самонесущие из стальных листов по стальному каркасу. Колонны – монолитные железобетонные.

Помещение для подъемных механизмов (поз. 1.9) на среднем устье

(поз. 1.2) и помещение для подъемных механизмов (поз. 1.9) на левом крайнем морском устье (поз. 1.4) - помещение прямоугольной формы в плане с габаритными размерами 7,55×3,39 м, с учетом наружных лестниц размеры здания составляют 7,55×4,27 м. Помещение предназначено для размещения

оборудования подъемно-переходных мостов, пребывание людей в здании не предусмотрено.

Стены – самонесущие, кладка из силикатного кирпича. Колонны – монолитные железобетонные. Перекрытие и покрытие – стальной настил по стальному прокату.

Помещение для подъемных механизмов (поз. 1.9) на правом промежуточном устье (поз. 1.7) и помещение для подъемных механизмов

(поз. 1.9) на левом промежуточном устье (поз. 1.6) - помещение прямоугольной формы в плане с габаритными размерами 7,53×3,84 м, с учетом наружных лестниц размеры здания составляют 8,57×5,81 м. Высота помещений первого этажа – 1,60 м, второго этажа – 2,33 м. Помещение предназначено для размещения оборудования подъемно-переходных мостов, пребывание людей в здании не предусмотрено.

Наружные стены – обшивка стальными металлическими листами. Стены – самонесущие, кладка из силикатного кирпича. Колонны – монолитные железобетонные. Перекрытие и покрытие – стальной настил по стальному прокату.

Здание мареографа (поз. 2.6) - здание одноэтажное без чердака, с размерами в осях 3,5×3,5 метра. Высота помещений от пола до потолка составляет – 2,6 метров. Здание предназначено для измерения и непрерывной автоматической регистрации колебаний уровня моря, пребывание людей в здании не предусмотрено.

Стены – кладка из силикатного кирпича толщиной 380 мм. Покрытие – стальной настил по стальному прокату. Кровля – односкатная из битумно-полимерных материалов

Предусмотрены ремонтные работы в следующих помещениях:

- помещение для подъемных механизмов на правом крайнем морском устье;
- помещение для подъемных механизмов на среднем устье;
- помещение для подъемных механизмов на среднем устье;
- помещение для подъемных механизмов на левом крайнем морском устье;
- помещение для подъемных механизмов на правом промежуточном устье;
- помещение для подъемных механизмов на левом промежуточном устье.

В помещениях полы выполнены из стальных листов, отделка стен и потолков предусмотрена с использованием окраски.

Проектной документацией предусмотрены работы по реконструкции зданий, включающие:

- ремонт железобетонных конструкций (ступени лестницы, балки, поверхность V-образных опор, низ перекрытий, балки перекрытий) – выполняется защитным составом проникающего действия КАЛЬМАТРОН-ЭКОНОМ с последующей окраской акриловой фасадной краской. Оголившуюся арматуру обрабатывается ортофосфорной кислотой.

- ремонт металлических конструкций (обрамление ступеней, элементы смотровой площадки, ограждения) – выполняется очистка от продуктов коррозии (ржавчины) не ниже 3-й степени очистки, грунтовка в 2 слоя ГФ-021, окраска эмалью ПФ-115. Частичное восстановление ограждения и элементов смотровой площадки из профилей.

- замена оконных блоков на блоки из ПВХ-профилей с числом камер не менее трех.
- замена наружных дверей на металлические.
- замена внутренних дверей на блоки дверные из ПВХ-профиля.
- замена покрытия крыши здания на профлист из оцинкованной стали с полимерным покрытием.
- внутренняя отделка помещений.
- устройство отмостки.
- устройство козырьков.

Фасад здания ЦПУ устраивается по системе фасадов теплоизоляционных композиционных с наружными штукатурными слоями (СФТК) по СП 293.1325800.2017. Фасады остальных зданий выполняются с применением штукатурного слоя с последующим окрашиванием

Описание изменений, внесенных в проектную документацию после проведения предыдущей экспертизы

Изменения в проектную документацию в части архитектурных и объемно-планировочных решений, после проведения предыдущей государственной экспертизы не вносились.

4.2.2.7. В части мостов и труб

Паромно-причальный комплекс

Реконструируемые сооружения паромной переправы расположены в районе порта Ванино. Порт Ванино — крупнейший транспортный узел Хабаровского края. Он расположен на северо-западном берегу бухты Ванино, которая находится в Татарском проливе. Через порт проходит Байкало-Амурская железнодорожная магистраль. Навигация в порту открыта круглый год. В зимний период, когда акватория бухты покрыта льдом (с января по март),

проводка судов осуществляется с помощью ледеколов. На сооружениях порта производились обследования, выполненные ЗАО «МИДО», и изыскания – ООО «ПриМорПроектБюро».

В порту работают два причала №№ 14, 14а морской железнодорожной паромной переправы «Ванино - Холмск». Причалы №№ 14, 14а вместе с паромным пирсом и соединительной эстакадой образуют паромный комплекс, который специализируется на обслуживании морских железнодорожных паромов (типа «Сахалин»), курсирующих между Ванино и Холмском (о. Сахалин).

Обследование подъемно-переходных мостов

Результаты обследования подъемно-переходного моста первой очереди.

Настоящее обследование несущих конструкций пролетных строений подъемнопереходного двухпролетного моста морской железнодорожной переправы было проведено в сентябре 2015 г.

Доступ к конструкциям моста был обеспечен с надувной лодки.

В настоящее время сооружение находится в эксплуатации.

Главные балки

При визуальном обследовании главных балок были обнаружены следующие дефекты и повреждения:

- разрушение антикоррозийного покрытия нижней части балок, как следствие коррозия стали от агрессивной окружающей среды;

- наиболее всего от коррозии пострадали нижние пояса главных балок, где происходит наиболее частое намокание и где скапливается мусор и грязь, сдерживающие влагу;

- деформация (погибы) поперечных ребер жесткости и нижнего пояса главных балок, появившиеся при механическом воздействии во время погрузо-разгрузочных работ и во время работы катера, очищающего ото льда прилегающее к мосту пространство;

Замеры фактических толщин элементов, на зачищенных участках, позволили вычислить глубину коррозии наиболее поврежденных стальных элементов главных балок:

- нижних поясов до 1,2 мм; проектная толщина листов - $2 \times 40 = 80$ мм на середине пролета ($2/3 L$ пролета), 40 мм - на опорных частях (на $1/3 L$ пролета);

- верхних поясов до 0,6 мм; проектная толщина листов - $2 \times 40 = 80$ мм на середине пролета ($2/3 L$ пролета), 40 мм - на опорных частях (на $1/3 L$ пролета);

- вертикальных стенок до 1,3 мм; проектная толщина листа - 12 мм на середине пролета ($2/3 L$ пролета), 20 мм на опорных частях ($1/3 L$ пролета);

- вертикальных поперечных ребер жесткости до 1,1 мм; проектная толщина листа - 12 мм.

Общее состояние главных балок пролетного строения оценивается как ограниченно-работоспособное.

Поперечные подъемные балки

Подъемная балка в сопряжении пролетов имеет крен в сторону морского пролета ($\sim 6^\circ$) в результате разбалансировки противовесов моста, поддерживающих подъемную балку через концевые траверсы.

При обследовании подъемных балок также были обнаружены следующие дефекты и повреждения:

- отслоение, выветривание, разрушение антикоррозийного покрытия (ремонтно-восстановительные работы по нанесению защитного покрытия на внутренних поверхностях подъемной балки не проводились);

- поверхностная коррозия элементов подъемной балки.

Общее состояние подъемных балок оценивается как ограниченно-работоспособное.

Поперечные балки, продольно-вспомогательные балки, связи

Основными дефектами поперечных балок, продольно-вспомогательных балок (прогонов) и связей между ними являются:

- отслоение, выветривание, разрушение антикоррозийного покрытия;

- работы по восстановлению антикоррозионного покрытия проведены не до конца, поверхность конструкций не окрашена в труднодоступных местах;

- верхние пояса в местах опирания мостового бруса поражены коррозией, имеется поверхностная коррозия элементов поперечных балок, связей и прогонов, а также их соединительных элементов (болтов и фасонок);

- повреждения и деформации элементов связей.

Глубина коррозии стальных элементов, на участках наиболее поврежденных поперечных балок, связей и прогонов:

- верхние полки поперечных балок - до 2,4 мм, с язвенной коррозией глубиной до 2,8 мм; проектная толщина листа - 40 мм;

- прочие элементы - до 1,2 мм. проектная толщина листа – 12 мм.

Общее состояние балок, связей между ними и прогонов оценивается как ограниченно-работоспособное.

Мостовой брус и мостовой настил

При визуальном обследовании мостового бруса, брусьев и досок настила были обнаружены следующие дефекты и повреждения:

- незначительное разрушение древесины мостового бруса, брусьев и досок настила в результате биологического, климатического и механического воздействия;

- коррозия стальных соединительных болтов.

Общее состояние мостового бруса и брусьев настила оценивается как работоспособное.

Смотровые мостки, тротуарные консоли и ограждение

Стальные элементы смотровых мостков и консоли тротуаров имеют такие дефекты и повреждения как незначительное разрушение антикоррозийного покрытия и поверхностная коррозия. Отдельные элементы имеют прогибы в результате механического воздействия.

Отсутствуют некоторые элементы деревянного настила. Смотровые мостки в швартовочной зоне морского пролета моста (от клюва до подъемной балки) обрушены.

Общее состояние смотровых мостков и тротуаров оценивается как ограниченно-работоспособное.

Результаты обследования подъемно-переходного моста второй очереди

Обследование несущих конструкций пролетных строений подъемно-переходного моста морской железнодорожной переправы было проведено в сентябре 2015 г.

Главные балки

При визуальном обследовании главных балок были обнаружены следующие дефекты и повреждения:

- разрушению стали от коррозии подвержены главным образом нижние пояса балок, где нарушена целостность лакокрасочного антикоррозийного покрытия и где скапливается мусор и грязь, удерживающие влагу;

- деформация (прогибы) поперечных ребер жесткости и нижнего пояса главных балок появившиеся при нештатном опирании пролетного строения на железобетонную отбойную стенку;

- повреждены коррозией высокопрочные болты крепления стыков главных балок;

Замеры фактических толщин элементов, на зачищенных участках, позволили вычислить глубину коррозии наиболее поврежденных стальных элементов главных балок:

- нижних поясов до 1,1 мм; проектная толщина листа - 32 мм, (на опорных частях), $2 \times 32 = 64$ мм - в средней части пролета для средних балок (Б2, Б3);

- верхних поясов до 0,7 мм; проектная толщина листа - 40 мм, (на опорных частях), $40 + 32 = 72$ мм - в средней части пролета для средних балок (Б2, Б3);

- вертикальных стенок до 1,0 мм; проектная толщина листа - 12 мм в середине пролета, 20 мм - на опорных частях;

- вертикальных поперечных ребер жесткости до 1,1 мм; проектная толщина листа - 12 мм.

Общее состояние главных балок пролетного строения оценивается как работоспособное.

Поперечные балки, прогоны, связи

Основными дефектами поперечных балок, связей между ними и прогонов являются:

- отслоение, выветривание, разрушение антикоррозийного покрытия;

- поверхностная коррозия элементов поперечных балок, связей и прогонов, а также их соединительных элементов (болтов и фасонки);

- повреждения и деформации элементов связей.

Глубина коррозии стальных элементов, на зачищенных участках наиболее поврежденных поперечных балок, связей и прогонов:

- горизонтальные листы (верхние пояса) - до 1,2 мм; проектная толщина листа - 40 мм;

- вертикальные листы - до 0,8 мм. проектная толщина листа - 12 мм.

Общее состояние поперечных балок, связей между ними и прогонов оценивается как работоспособное.

Мостовой брус и мостовой настил

При визуальном обследовании мостового бруса и брусьев настила были обнаружены следующие дефекты и повреждения:

- незначительное разрушение древесины мостового бруса и брусьев настила (отдельных элементов) в результате биологического, климатического и механического воздействия;

- коррозия стальных соединительных болтов.

Общее состояние мостового бруса и брусьев настила оценивается как работоспособное.

Смотровые мостки и ограждение

При работе пролетного строения в зимний период смотровые мостки подвергались механическому воздействию от прибрежного льда и техники очищающую от него акваторию порта. Впоследствии был произведен демонтаж мостков. Для осмотра и обслуживания конструкций моста, с внутренней стороны пролетного строения, была предусмотрена передвижная металлическая площадка, перемещающаяся на роликах по нижним поясам главных балок.

Мост подъёмно-переходной. Причал 14а.

Мост состоит из одного пролетного строения длиной 42 м. Пролетное строение моста опирается шарнирно на опору берегового устоя, кроме того, торцы главных балок соединены с бетоном берегового устоя с помощью амортизаторов, необходимых для гашения энергии удара от парама.

Второй опорой пролета при отсутствии парама является подъемная балка морского устоя. Подъемная балка проходит через прорезы в стенках продольных балок пролета и подвешивается с помощью тросов и траверс к несущим конструкциям башен на морских устоях. Наибольший ход конца морского пролетного строения составляет 4,2 м.

При подходе парама к причалу пролетное строение при помощи механизмов морских устоев 462РА и противовесов 482РА поднимается на высоту, необходимую для безопасной швартовки кормовой части парама, когда же паром вплотную подходит к причалу, пролетное строение опускается, а его «клюв» входит в гнездо на пароме. Таким образом, корма парама становится опорой морского пролетного строения. Для проведения швартовочных операций на мосту установлены причальные тумбы.

Проезжая часть подъемно-переходного моста предусматривает пропуск двух железнодорожных составов (ширина колеи 1520 мм), а также автомобильного и гусеничного транспорта.

В состав подъемно-переходного моста второй очереди входят:

- установленные на береговом устое, шарнирные опоры секторного типа и амортизаторы;
- пролетное строение;
- подъемная балка с тангенциальными опорами. Маневрирование балкой производится механизмом 462РА и противовесами 482РА.

Конструкция пролетного строения моста

Поперечное сечение пролетного строения состоит из 4-х главных балок, (двух двустенчатых и двух одностенчатых), соединенных между собой поперечными балками и связями. Нагруженные элементы пролетного строения моста изготовлены из стали 15ХСНД по ГОСТ 6713-91 второй категории – в нормализованном состоянии. Высота балок в пролете 2800 мм, на береговой опоре 1100 мм и 540 мм – на морской.

Балки сварные, каждая балка разделена на три отправочные марки, соединённые на монтаже высокопрочными болтами М24 через двоянные пластины по 12 и 20 мм с каждой стороны составных элементов.

Стенки главных балок сварены из вертикальных листов разной толщины: в средней части пролета толщиной 50 и 12 мм, на опорных участках толщиной 40 мм.

Горизонтальные пояса главных балок выполнены из стальных листов толщиной 50 мм разной ширины. Средние балки, как наиболее нагруженные, в центральной части пролета имеют ширину пояса 1410 мм, на опорах 950 мм, две другие балки в центральной части пролета имеют ширину пояса 1100 мм, на опорах 500 мм. Кроме того, пояса балок в центральной части усилены листами 50×1100×23000 мм и 50×1000×23000 мм.

Поперечные балки выполнены в виде сваренного из листов двутавра высотой 560 мм и шириной полок 300. Стенки и полки балок имеют толщину 12 мм. Поперечные балки связаны между собой раскосами из равнополочного уголка 160×16.

Поверх поперечных балок, вдоль оси мостового перехода, установлены прогоны, передающие нагрузку от мостового бруса на поперечные балки. В сечении прогоны представляют собой двутавр 20Б1 СТО АСЧМ 20-93.

Пролётное строение моста рассчитано на нагрузку от подвижного состава железных дорог 145,2 кН/м пути, определенную по СП 35.13330.2011 «Мосты и трубы» (Приложение К, таблица 6.11), а также на сейсмическое воздействие 9 баллов.

Допускаемый прогиб главных балок железнодорожного моста для пролёта $L=42$ м составит 56,2 мм.

Опорные части и амортизаторы

На береговом устое, для восприятия продольного удара в торец моста при швартовке парама, установлены горизонтальные пружинные амортизаторы вагонного типа в количестве четырёх штук – по одному на каждую главную балку пролета моста.

Амортизатор включает в себя поглощающий аппарат, тяговый хомут, клин тягового хомута, упорную плиту, опорные части, передний и задний упоры и поддерживающую планку. Поглощающий аппарат Ш-І-ТМ пружинно-фрикционного типа имеет ход 70 мм.

В качестве опор пролетного строения на береговом устое применены типовые шарнирные опоры секторного типа.

Сопряжение пролетного строения с кормой парама выполнено на тангенциальных опорах и посредством «клюва» на конце моста и стакана на пароме.

В местах сопряжения подъемной балки с главными балками морского пролетного строения установлены шаровые опорные части.

Проезжая часть

Проезжая часть подъемно-переходного моста предусматривает пропуск двух железнодорожных путей колеи 1520 мм, а также автомобильного транспорта. На береговом пролетном строении расстояние между осями железнодорожных путей составляет 4,8 м.

В местах сопряжения пролетных строений пути снабжены специальными рельсовыми вставками, обеспечивающими плавное следование подвижного состава на переломах профиля.

Для пропуска безрельсового транспорта между рельсами устроен сплошной продольный настил из брусьев, покрытый листами с ромбическим рифлением, создающим ездовое полотно. По обеим сторонам моста имеются тротуары шириной по 0,9 м с настилом из ромбического листа, огражденным металлическими перилами.

Пролетное строение имеет два стрелочных перевода марки 1/9, обеспечивающих разветвление рельсовых путей на четыре колеи соответственно путям парома. Рельсы уложены на поперечные мостовые брусья, которые опираются на продольно-вспомогательные стальные балки.

Мост подъёмно-переходной. Причал 14.

Подъёмно-переходный мост состоит из двух пролетных строений: берегового длиной 27 м и морского – 33 м.

Проезжая часть подъёмно-переходного моста предусматривает пропуск двух железнодорожных составов (ширина колеи 1520 мм), а также автомобильного и гусеничного транспорта.

В состав подъёмно-переходного моста первой очереди входят:

- установленные на береговом устье, шарнирные опоры секторного типа и амортизаторы;
- береговое пролётное строение длиной 27 м;
- промежуточные опоры с подъёмной балкой, на которую установлены неподвижные шарнирные опоры обоих пролётов. Маневрирование подъёмной балкой производится винтовыми механизмами 456РА и противовесами 483РА;
- морское пролётное строение длиной 33 м.
- подъёмная балка морского пролёта с тангенциальными опорами. Маневрирование балкой производится механизмом 455РА и противовесами 481РА.

Конструкция берегового пролетного строения моста

Береговое пролетное строение моста опирается на шарнирные опоры секторного типа, находящиеся на береговом устье, кроме того, торцы главных балок соединены с бетоном устоя с помощью амортизаторов, необходимых для гашения энергии удара от парома. Второй опорой пролёта являются неподвижные шарнирные опоры, установленные на подъёмную балку промежуточных опор.

Поперечное сечение берегового пролетного строения моста состоит из 4-х главных балок, расположенных таким образом, чтобы их оси совпадали с осями рельсов. Балки, проходящие под одним путём, связаны между собой раскосами в виде косоугольного креста, выполненными из равнополочного уголка 160×16 мм. Раскосы установлены с интервалом 2,7 м. К боковым балкам крепятся консоли, необходимые для расширения проезжей части до габарита Г-8 и установки тротуаров.

Нагрузка на главные балки одинакова, поэтому они не отличаются по сечению и представляют собой сварные двутавры, горизонтальные пояса которых выполнены из листа толщиной 40 мм и шириной 700 мм. Стенки главных балок сварены из вертикальных листов разной толщины: в средней части пролёта 20 мм, на опорных участках 40 мм.

Железнодорожные пути укладываются непосредственно на главные балки с помощью кордовых прокладок и рельсовых подкладок типа КБ. По обе стороны от железнодорожных путей, непосредственно на верхние полки главных балок с интервалом 1350 мм устанавливаются резиновые опорные части ДШР-РОЧ 150×200×24 по СТО 73108225-001-2008, на которые опираются ортотропные плиты. На верхней поверхности ортотропных плит выполнено покрытие «Полимаст» толщиной 20 мм по ГОСТ Р 53627-2006. Нижние пояса плит крепятся к верхним полкам главных балок болтами М24.

Нагруженные элементы пролётного строения моста изготовлены из стали 15ХСНД по ГОСТ 6713-91 второй категории – в нормализованном состоянии. Ширина берегового пролёта 10,8 м, по краям установлено ограждение из трубы 50×5 мм высотой 1,2 м. Тротуары шириной 920 мм отделены от проезжей части металлическим ограждением 11МОО-УТ-2-250/0,75.

Пролётное строение рассчитано на нагрузку от подвижного состава железных дорог 166,02 кН/м пути, определенную по СП 35.13330.2011 «Мосты и трубы» (Приложение К, таблица 6.11).

Допускаемый прогиб главных балок железнодорожного моста для пролёта $L=27$ м составит 35,2 мм.

Конструкция морского пролетного строения моста

Морское пролетное строение моста опирается на неподвижные шарнирные опоры, установленные на ту же подъёмную балку промежуточных опор что и береговой пролёт. Второй опорой пролёта при отсутствии парома является подъёмная балка морского устоя. Подъёмная балка проходит через прорези в стенках продольных балок пролёта и подвешивается с помощью тросов и траверс к несущим конструкциям башен на морских устоях. Наибольший ход конца морского пролетного строения составляет 4,2 м.

При подходе парома к причалу пролетное строение при помощи лебедок морских устоев поднимается на высоту, необходимую для безопасной швартовки кормовой части парома, когда же паром вплотную подходит к причалу, пролетное строение опускается, а его «клюв» входит в гнездо на пароме. Таким образом, корма парома становится опорой морского пролетного строения. Для проведения швартовочных операций на мосту установлены причальные тумбы.

Поперечное сечение пролетного строения состоит из 4-х главных балок, соединённых между собой поперечными балками и связями. Нагруженные элементы пролётного строения моста изготовлены из стали 15ХСНД по ГОСТ 6713-91 второй категории – в нормализованном состоянии. Высота балок в пролёте 2800 мм, на промежуточной опоре 740 мм и 540 мм – на морской.

Балки сварные, каждая из них разделена на две отпавочные марки, соединенные на монтаже высокопрочными болтами М24 через сдвоенные пластины по 12 и 20 мм с каждой стороны составных элементов.

Стенки средних главных балок сварены из вертикальных листов разной толщины: в средней части пролета толщиной 50 и 12 мм, на опорных участках толщиной 40мм. Горизонтальные пояса средних главных балок выполнены из стальных листов толщиной 50 мм разной ширины, в центральной части пролета они имеют ширину пояса 1000 мм, на опорах 500 мм. Боковые главные балки менее нагружены, поэтому листы толщиной 50 мм заменены сорокамиллиметровыми.

Поперечные балки выполнены в виде сваренного из листов двутавра высотой 560 мм и шириной полок 300 мм. Стенки и полки балок имеют толщину 12 мм. Поперечные балки связаны между собой раскосами из равнополочного уголка 160×16 мм.

Поверх поперечных балок вдоль оси мостового перехода установлены прогоны передающие нагрузку от мостового бруса на поперечные балки. В сечении прогоны представляют собой двутавр 20Б1 СТО АСЧМ 20-93.

Ширина морского пролёта подъемно-переходного моста 14,5 м, по краям установлено ограждение из трубы 50×5 мм высотой 1,2 м. Тротуары шириной 1100 мм отделены от проезжей части металлическим ограждением 11МОО-УТ-2-250/0,75.

Для пропуска безрельсового транспорта между рельсами устроен сплошной продольный настил из брусьев, покрытый листами с ромбическим рифлением, создающим ездовое полотно.

Пролетное строение имеет два стрелочных перевода марки 1/9, обеспечивающих разветвление рельсовых путей на четыре колеи соответственно путям парома. Рельсы уложены на поперечные мостовые брусья, которые опираются на продольно-вспомогательные стальные балки. В местах сопряжения пролетных строений пути снабжены специальными рельсовыми вставками, обеспечивающими плавное следование подвижного состава на переломах профиля.

Морское пролётное строение рассчитано на нагрузку от подвижного состава железных дорог 156,12 кН/м пути, определенную по СП 35.13330.2011 «Мосты и трубы» (Приложение К, таблица 6.11), а также на сейсмическое воздействие 9 баллов.

Допускаемый прогиб главных балок железнодорожного моста для пролёта $L=33$ м составит 43,5 мм.

Опорные части и амортизаторы

На береговом устое, для восприятия продольного удара в торец моста при швартовке парома, установлены горизонтальные пружинные амортизаторы вагонного типа в количестве четырёх штук – по одному на каждую главную балку берегового пролета моста. Амортизатор включает в себя поглощающий аппарат, тяговый хомут, клин тягового хомута, упорную плиту, опорные части, передний и задний упоры и поддерживающую планку. Поглощающий аппарат Ш-І-ТМ пружинно-фрикционного типа имеет ход 70 мм.

В качестве опор на береговом устое применены типовые шарнирные опоры секторного типа, на промежуточной подъёмной балке – неподвижные шарнирные опоры.

Сопряжение морского пролетного строения с кормой парома выполнено на тангенциальных опорах и посредством «клюва» на конце моста и стакана на пароме.

В местах сопряжения подъемной балки с главными балками морского пролетного строения установлены шаровые опорные части.

Соединительная эстакада

Соединительная эстакада для въезда на причалы №№ 14 и 14а имеет длину 55,4м (от среднего морского устоя), ширина проезжей части составляет 4,615 м. Отметка естественного дна у сооружения изменяется в пределах от минус 1,02 м до минус 6,02 м. Отметка верха въезда изменяется от 3,48 м до 4,53 м.

По конструкции соединительная эстакада представляет собой ростверк на свайном основании из спаренных металлических шпунтин, по которому установлены пролетные строения эстакады.

Пролетное строение выполнено из железобетонных тавровых балок длиной 16,76 метров, изготовленных применительно т. п. серия 3.503.1-73. Высота балок 0,9 метра. В поперечном сечении уложено 4 балки.

Балки пролетного строения опираются на две промежуточные опоры, на уступ среднего соединительного устоя, а в корневой части на береговую опору.

Ростверк выполнен из сборно-монолитного железобетона.

Береговая опора имеет размеры в плане 4,08×6,5 м. В основании береговой опоры установлено 6 коробчатых свай из шпунта типа Ларсен V.

Промежуточные опоры имеют одинаковую конструкцию и размеры в плане 5,5×7,5 м. В основании опор установлено 8 коробчатых свай из шпунта типа Ларсен V.

Отметка верха опорных частей составляет 2,3 м.

Отметка низа свай по проекту переменная: от минус 20,02 м до минус 20,42 м, фактические отметки изменяются в пределах от минус 17,72 м до минус 20,42 м.

По периметру свайного основания произведена обсыпка скальным грунтом с углом внутреннего трения $\varphi=40^\circ$ и отметкой верха: от 2,98 м до минус 4,02м.

На проезжей части соединительной эстакады уложено покрытие из асфальтобетона.

С левой стороны проложен канал для электроснабжения паромной переправы, перекрытый железобетонными плитами, и трубы водоснабжения.

С правой стороны расположен тротуар шириной 1,16 м. С одной стороны тротуар и с другой стороны проезжая часть ограничены металлическим сварным перильным ограждением.

Сопряжение моста с насыпями подходов неизвестной конструкции. Покрытие на проезжей части подходов – асфальтобетонное. Ограждение безопасности на подходах отсутствует.

Состояние эстакады оценено по результатам обследования объекта, представленным в томе 5 «Технический отчет об инженерном обследовании гидротехнических сооружений паромного комплекса морского порта Ванино».

Покрытие

В целом покрытие находится в удовлетворительном состоянии. Обнаружен дефект покрытия – продольные и поперечные трещины; уклоны в поперечном профиле покрытия не соответствует нормативному значению.

Водоотвод

Состояние водоотвода осуществляется по верху проезжей части и находится в удовлетворительном состоянии.

Ограждение безопасности проезжей части

Ограждение безопасности бордюрного типа, материал - железобетон. Показатель удерживающей способности ограждений –125 кДж.

Были отмечены следующие дефекты ограждений – сколы и разрушения бетона бордюрных камней.

Тротуар и металлическое перильное ограждение

Тротуар находится в удовлетворительном состоянии. Были отмечены следующие дефекты – трещины и разрушения асфальтобетонного покрытия тротуаров, как следствие следы протечек на фасад крайних балок пролетного строения.

Перильное ограждение – металлическое сквозное высотой слева 1,18 метра и справа 1,16 метра. Поручень выполнен из уголка 73 мм.

Были отмечены следующие дефекты - коррозия элементов металлических перил.

Гидроизоляция на эстакаде

Гидроизоляция находится в удовлетворительном состоянии. Дефектов гидроизоляции представлено не было.

Деформационные швы

Дефектов деформационных швов не было обнаружено. Состояние оценивается как удовлетворительное.

Несущие конструкции

Обнаружены дефекты влияющий на долговечность пролетных строений:

- отсутствие защитного покрытия железобетонных балок (окраски);
- интенсивное разрушение бетона консолей крайних балок; скол бетона ребра балки за пределами опирания.

Конструкции опор находятся в удовлетворительном состоянии. Имеются ряд дефектов влияющих на их долговечность:

- следы коррозии слива на ростверках;
- отсутствие защитного покрытия (окраски); грязь на насадках; выщелачивание и разрушение бетона штукатурного слоя тела опор;
- трещины и сколы бетона без оголения арматуры.

Сопряжение эстакады

Сопряжение эстакады находится в удовлетворительном состоянии и не имеет дефектов (просадок и выпуклостей со стороны берегового устоя не обнаружено)

Основные строительные решения

Общие положения

Соединительная эстакада предназначена для движения пешеходов и в редких случаях движения обслуживающего технологического транспорта.

В связи с этим на скоростной режим движения по эстакаде ограничен - составляет не более 5 км/ч.

Ремонт эстакады заключается в устранении дефектов влияющих на долговечность эстакады

1. Технические решения ремонта мостового полотна

- устройство нового асфальтобетонного покрытия проезжей части;
- устройство нового асфальтобетонного покрытия тротуара;
- устройство нового цементно-песчаного покрытия канала промпроводок;
- ремонт бетонных бордюрных блоков;
- ремонт металлического перильного ограждения;
- изготовление и монтаж новых кронштейнов для пропуска труб водоснабжения.

2. Технические решения ремонта пролетного строения

- ремонт бетона консолей крайних балок;

- устройство защитного покрытия (окраска) балок.

3. Технические решения ремонта опор эстакады

- очистка насадок опор от грязи;
- ремонт трещин и сколов бетона тела опор;
- восстановление штукатурного слоя опор;
- устройство защитного покрытия (окраска) опор

Ремонт тротуара

На тротуаре предусмотрено снятие покрытия из асфальтобетона при помощи отбойных молотков и укладка с уплотнением ручными пневмотрамбовками покрытия из асфальтобетона песчаного плотного тип Г марка I средней толщиной 50 мм. В качестве бокового упора по краю тротуара устанавливается и закрепляется на анкер-гильзы HLC8x85/55 металлический уголок 45x5 мм, под которым закрепляется отлив из металлического оцинкованного листа t=2 мм. Отлив служит для предотвращения попадания воды с тротуара на нижележащие конструкции сооружения. Лист отлива крепится через дюбель-гвозди 6x65 мм.

Для ремонта перильного ограждения необходимо демонтировать металлические секции и обработать их пескоструйной установкой на технологической площадке, для снятия следов ржавчины и старой краски. Степень подготовки поверхности должна соответствовать категории как минимум А4 по ГОСТ 13015-2003. Далее производится нанесение защитного покрытия из системы окраски "Nempel".

Ремонт канала промпроводок

Покрытие канала промпроводок демонтируется отбойными молотками существующего покрытия и укладка нового покрытия из цементно-песчаного строительного раствора М150 средней толщиной 30 мм. Для обеспечения лучшей водонепроницаемости в цементно-песчаный раствор добавляется добавка "Пенетрон Адмикс" в процессе приготовления смеси. По краю канала закрепляется отлив из металлического оцинкованного листа t=2 мм. Отлив служит для предотвращения попадания воды с поверхности верхней плиты канала на нижележащие конструкции сооружения. Лист отлива крепится через дюбель-гвозди 6x65 мм.

Ремонт деталей прокладки водопроводных труб

В проекте предусмотрена замена крепежных деталей прокладки труб водопровода на сварные кронштейны, изготовленные из металлического уголка 45x5 мм.

Кронштейны крепятся к внешней боковой стенке канала при помощи анкер-гильз HLC8x85/55.

Ремонт бетонных бордюрных блоков

Слабый бетон блоков разбирается при помощи отбойных молотков.

Производится подготовка поверхности (обеспыливание, смачивание) для последующего нанесения ремонтного состава MasterEmaco S5400 средней толщиной 40 мм.

Технические решения ремонта пролетного строения эстакады

Для ремонта пролетного строения необходимо произвести восстановления защитного слоя бетона и нанести защитное покрытие открытых бетонных поверхностей.

Производится разборка слабого бетона консолей крайних балок и наносится слоями MasterEmaco S5400

После полного высыхания отремонтированных участков на подготовленные открытые поверхности балок пролетного строения производится нанесение защитного покрытия системы окраски "Nempel".

Технические решения ремонта опор эстакады

Ремонт железобетонных элементов опор заключается в восстановлении защитного слоя бетона ремонтным составом MasterEmaco S5400 и защита их от атмосферного воздействия материалами системы "Nempel".

Требования к обеспечению безопасной эксплуатации объектов капитального строительства

Безопасная эксплуатация объекта обеспечена. Возможность развития негативных геологических процессов, оползней, селей, снежных лавин отсутствует. Механическая безопасность конструкций, инженерная защита территории, пропускная способность расчетного количества водного потока обеспечена.

Описание изменений, внесенных в проектную документацию после проведения предыдущей экспертизы

Изменения в проектную документацию в части технологических и конструктивных решений по мостам и трубам, после проведения предыдущей государственной экспертизы не вносились.

4.2.2.8. В части объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта

Железнодорожный транспорт

Для перевалки грузов, поступающих по железной дороге, используется технология бесперегрузочной доставки грузовых вагонов - паромы перевозят непосредственно те железнодорожные вагоны, в которых груз следовал по сети российских железных дорог. Эта технология, исключает физическую перевалку грузов в портах, даёт возможность сократить время и объем грузовых операций портов, уменьшить сроки перевозок, увеличить сохранность грузов.

К паромному комплексу с южной стороны порта подходят две существующие ветки железнодорожных путей колеи 1520 мм на рельсах типа Р50.

Проектными решениями предусматривается замена рельсов типа Р50 на Р-65 на 25-метровом подходном участке к паромной переправе.

Переустройство подходных железнодорожных путей за границей проектирования данным проектом не предусмотрено.

Подъездные железнодорожные пути к причалу № 14а оборудованы автоматизированным колесосбрасывателем, устроенным по типу обратной стрелки для предотвращения самопроизвольного ухода подвижного состава на подъемно-переходной мост причала № 14а. Устройство находится в исправном состоянии и не требует замены.

Подъездные железнодорожные пути к причалу № 14 не оборудованы устройством для предотвращения самопроизвольного ухода подвижного состава на подъемно-переходной мост причала № 14. В связи с тем, что подъездной участок ограничен в габаритах для размещения автоматизированного колесосбрасывателя по типу обратной стрелки проектом предусматривается использование правосторонних ручных сбрасывающих башмаков типа КСБР в количестве 4 шт для рельсов Р65. Сбрасывающий башмак типа КСБР имеет климатическое исполнение "У" категории 1 по ГОСТ 15150-69 и может эксплуатироваться на всей сети железных дорог.

После реконструкции подъемно-переходных мостов длина железнодорожных путей в границах комплекса паромной переправы составит 286 м, в том числе:

- 1 этап реконструкции (причал № 14а) – 125 м;
- 2 этап реконструкции (причал № 14) – 161 м.

Причал 14а. Переустройство верхнего строения пути

Проектирование конструкции мостового автомобильно-железнодорожного полотна на подъёмно-переходных мостах выполнено с учетом разделов 2, 3 специальных технических условий, разработанных АО «Центр методологии нормирования и стандартизации в строительстве» (АО «ЦНС»), согласованных с Министерством строительства и ЖКХ в РФ (см. том 1.4, шифр 213-ДО-15-СТУ).

Проезжая часть подъемно-переходного моста предусматривает пропуск двух железнодорожных путей колеи 1520 мм на рельсах типа Р65, а также автомобильного транспорта. На береговом пролетном строении расстояние между осями железнодорожных путей составляет 4,8 м.

В местах сопряжения пролетных строений для компенсации изменения длины рельсов при вертикальном перемещении морского пролётного строения укладываются уравнильные приборы проекта 1262А.00.000.03 ПТКБ ЦП МПС в соответствии с п.3.3.3 Специальных технических условий.

Проектными решениями предусмотрено устройство на подъёмно-переходных мостах следующей конструкции железнодорожного пути.

Поперечные мостовые брусья, которые опираются на продольно-вспомогательные стальные балки, выполнены из бруса сечением 180×220 мм и длиной 4 м по ГОСТ 8816-2014, с шагом 500 мм (что соответствует эпюре 2000 шт/км). На брусья укладываются рельсы типа Р65 ГОСТ Р 51685-2013 на плоских подкладках типа КД ГОСТ 16277-2016, крепление к брусьям путевыми шурупами ГОСТ 809-2020.

Для пропуска безрельсового транспорта между рельсами устроен сплошной продольный настил из деревянных брусьев сечением 200×200 мм ГОСТ 24454-80.

Настил покрыт металлическими листами с ромбическим рифлением, толщина стали 5,0 мм ГОСТ 8568-77.

Пролетное строение имеет два стрелочных перевода марки 1/9 (стрелочный перевод тип Р65 марка 1/9 проект 2244.00.000), обеспечивающих разветвление рельсовых путей на четыре колеи соответственно путям парома. Под металлические части стрелочных переводов и рельсов в пределах подъемно-переходного моста предусмотрена укладка высокопрочной гидроизоляции.

Для пропуска людей по обеим сторонам моста имеются тротуары шириной по 0,9 м с настилом из металлического ромбического листа толщиной 4 мм ГОСТ 8568-77, с металлическим ограждением. По краям установлено ограждение из трубы Ø 50×5 мм ГОСТ 8639-82 высотой 1,2 м. Тротуары отделены от проезжей части металлическим ограждением 11МОО-УТ-2-250/0,75.

На путях на расстоянии 25 от подъемно-переходного моста предусмотрена замена рельсошпальной решетки на рельсы типа Р65, длиной 12,5 м на железобетонных шпалах, на плоских подкладках типа КБ ГОСТ 16277-2016, с заменой балласта на щебеночный. Эпюра шпал 1840 шт/км, крутизна откосов балластной призмы 1:1,5, плечо балластной призмы 35 см. На участке сопряжения с рельсами Р50 предусмотрено устройство переходных стыков Р-50/Р-65.

Причал 14. Переустройство верхнего строения пути

Проектирование конструкции мостового автомобильно-железнодорожного полотна на подъёмно-переходных мостах выполнено с учетом разделов 2, 3 СТУ.

Проезжая часть подъемно-переходного моста предусматривает пропуск двух железнодорожных путей колеи 1520 мм на рельсах типа Р-65, а также автомобильного транспорта. На береговом пролетном строении расстояние между осями железнодорожных путей составляет 4,8 м.

В местах сопряжения пролетных строений для компенсации изменения длины рельсов при вертикальном перемещении морского пролётного строения укладываются уравнильные приборы проекта 1262А.00.000.03 ПТКБ ЦП МПС в соответствии с п. 3.3.3 СТУ.

Проектными решениями предусмотрено устройство на подъёмно-переходных мостах следующей конструкции железнодорожного пути.

Береговое пролетное строение

Железнодорожные пути укладываются непосредственно на главные балки с помощью кордовых прокладок и рельсовых подкладок типа КД. По обе стороны от железнодорожных путей, непосредственно на верхние полки главных балок с интервалом 1350 мм устанавливаются резиновые опорные части ДШР-РОЧ 150×200×24 по СТО 73108225-001-2008, на которые опираются ортотропные плиты.

На верхнюю поверхность ортотропных плит нанесено покрытие «Полимаст» толщиной 20 мм по ГОСТ Р 53627-2006. Нижние пояса плит крепятся к верхним полкам главных балок болтами М24.

Для пропуска людей по обеим сторонам берегового пролёта моста имеются тротуары шириной 0,92 м, по краям установлено ограждение из трубы Ø 50×5 мм ГОСТ 8639-82 высотой 1,2 м. Тротуары отделены от проезжей части металлическим ограждением 11МОО-УТ-2-250/0,75.

Морское пролетное строение

Поперечные мостовые брусья, которые опираются на продольно вспомогательные стальные балки, выполнены из бруса сечением 180×220 мм и длиной 4 м по ГОСТ 8816-2014, с шагом 500 мм (что соответствует эпюре 2000 шт/км). На брусья укладываются рельсы типа Р-65 ГОСТ Р 51685-2013 на плоских подкладках типа КД ГОСТ 16277-2016, крепление к брусьям путевыми шурупами ГОСТ 809-2020.

Для пропуска безрельсового транспорта между рельсами устроен сплошной продольный настил из деревянных брусьев сечением 200×200 мм ГОСТ 24454-80. Настил покрыт металлическими листами с ромбическим рифлением, толщина стали 5,0 мм ГОСТ 8568-77. Морское пролетное строение имеет два стрелочных перевода марки 1/9 (стрелочный перевод тип Р65 марка 1/9 проект 2244.00.000), обеспечивающих разветвление рельсовых путей на четыре колеи соответственно путям паррома.

Под металлические части стрелочных переводов и рельсов в пределах подъёмно-переходного моста предусмотрена укладка высокопрочной гидроизоляции.

Для пропуска людей по обеим сторонам моста имеются тротуары шириной по 1,1 м с настилом из металлического ромбического листа толщиной 4 мм ГОСТ 8568-77, с металлическим ограждением. По краям установлено ограждение из трубы Ø 50×5 мм ГОСТ 8639-82 высотой 1,2 м. Тротуары отделены от проезжей части металлическим ограждением 11МОО-УТ-2-250/0,75.

На путях на расстоянии 25 от подъёмно-переходного моста предусмотрена замена рельсошпальной решетки на рельсы типа Р-65, длиной 12,5 м на железобетонных шпалах, на плоских подкладках типа КБ ГОСТ 16277-2016, с заменой балласта на щебеночный. Эпюра шпал 1840 шт/км, крутизна откосов балластной призмы 1:1,5, плечо балластной призмы 35 см. На участке сопряжения с рельсами Р50 предусмотрено устройство переходных стыков Р50/Р65.

В проектной документации предусмотрены мероприятия по безопасной эксплуатации объекта.

Описание изменений, внесенных в проектную документацию после проведения предыдущей экспертизы

1. Представлено письмо главного инженера Дальневосточной железной дороги – филиала ОАО «РЖД» от 15.01.2022 № 419/ДВОСТ о рассмотрении и согласовании проектной документации (Том 1.2, шифр 213/ДО-15-ИД лист 154-2).

2. Для крепления рельса к мостовым брусьям предусмотрено промежуточное рельсовое скрепление типа КД (Том 2.1, шифр 213/ДО-15-ПЗУ.1 листы 11, 12).

Сигнализация, централизация и блокировка (Устройства СЦБ).

Проектной документацией предусматривается при реконструкции объектов береговых сооружений железнодорожного паромного сообщения «Ванино-Хомск» в морском порту Ванино замена двух существующих переездных светофоров и четырех электроприводов стрелочных переводов на подъёмно-переходных мостах, монтаж датчиков электронной системы счета осей (ЭССО), а также кабельные линии для их подключения. Схемы включения стрелок и сигналов не изменяются, заменяется только напольное оборудование и кабельные линии к нему.

В связи с производством работ по перекладке пути действующие переездные светофоры оказываются в зоне работ. Переездные светофоры отодвигаются от железнодорожных путей и заменяются новыми. Кабель от новых соединительных муфт к вновь установленным светофорам прокладывается новым.

Проектными решениями предусматриваются:

- переездные светофоры СП2-1, производства ЗАО «ТрансСигнал», для климатического исполнения «УХЛ1» 17257-00-00 ТУ 32 Цщ 2029-95 с извещателем акустическим с резервированием для железнодорожных переездов ИАР чертеж 17257-00-00-04.

- стрелочный электропривод СП-6К.

Маневровая работа районе причалов 14 и 14а производится под управлением маневровых вышек МВ-1 и МВ-3. В зону управления МВ-1 входят устройства СЦБ на причале № 14 электроприводы стрелок № 401 и № 402. В зону управления существующей МВ-3 входят устройства СЦБ на причале № 14а электроприводы стрелок № 405 и № 406.

Подача на паром подвижного состава в зоне управления существующей маневровой вышки МВ-1, МВ-3 происходит по радиоприказам дежурного по вышке, который готовит маршруты. Дежурный по вышке, вручную переводя стрелки, готовит маршрут на тот или иной путь паррома и по радиоприказам совершает маневры на паром и

с него. Дежурный по маневровой вышке визуально следит за производством маневров и оперативно принимает решения.

Синхронизация действий дежурного по маневровой вышке и оператора по управлению положением мостами происходит по телефонной и радиосвязи.

Решения (мероприятия), направленные на обеспечение требований безопасной эксплуатации объектов капитального строительства.

Безопасная эксплуатация проектируемых устройств СЦБ обеспечивается за счет выполнения плановых работ по обслуживанию устройств СЦБ и устранения выявленных неисправностей

Описание изменений, внесенных в проектную документацию после проведения предыдущей экспертизы

1. Уточнено местоположение и количество датчиков счета осей ЭССО, внесены изменения в графическую часть в чертеж кабельной сети устройств СЦБ.

4.2.2.9. В части инженерно-технических мероприятий ГО и ЧС

Проектными решениями по реконструкции паромной переправы в морском порту Ванино предусмотрено:

- реконструкция гидротехнических сооружений (паромный пирс: причалы № № 14, 14а; береговые, промежуточные и морские устои подъёмно-переходных мостов);
- дноуглубительные работы на операционной акватории (в том числе в ложах парома);
- полная замена подъёмно-переходных мостов и подъёмных механизмов;
- ремонт въезда на паромный пирс;
- ремонтные работы в технологических зданиях паромной переправы (центральные пункты управления; помещения подъёмных механизмов).

Земельный участок, на котором расположена реконструируемая паромная переправа находится в Хабаровском крае в морском порту Ванино в бухте Ванина на западном берегу Татарского пролива северной части Японского моря.

Реконструируемая паромная переправа относится к гидротехническим сооружениям III класса. Объект располагается в границах АО «Ванинский морской торговый порт» и в зоне действия существующий внутрипортовой системы оповещения.

В составе проектируемых объектов отсутствуют технические устройства, участки и цеха, которые можно отнести к категории опасных производственных в соответствии с приложением № 1 к Федеральному закону «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» от 21.07.97 № 116-ФЗ, опасные вещества, не обращаются, что обеспечивает исключение потенциальной возможности возникновения событий (процессов, явлений), способных оказывать поражающее действие на человека, к которым, в первую очередь, относятся тепловое излучение, избыточное давление, химическое (токсическое) отравление и т.п.

В проекте отражены организационные и технические решения, направленные на предупреждение развития аварий на площадках строительства во время проведения строительно-монтажных работ.

Разработаны рекомендации по обеспечению безопасности персонала строительно-монтажных бригад и противоаварийной устойчивости проектируемых объектов при проведении строительно-монтажных работ.

Описание изменений, внесенных в проектную документацию после проведения предыдущей экспертизы

Изменения в проектную документацию в части инженерно-технических мероприятий по гражданской обороне и по предупреждению чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, после проведения предыдущей государственной экспертизы не вносились.

4.2.2.10. В части пожарной безопасности

Мероприятия по обеспечению пожарной безопасности разработаны в соответствии с требованиями Федерального закона от 30.12.2009 № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» (далее – Федеральный закон № 384-ФЗ), Федерального закона от 22.07.2008 № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности» (далее – Федеральный закон № 123-ФЗ).

Пожарно-техническая классификация объекта принята в соответствии с требованиями главы 9 Федерального закона № 123-ФЗ.

Категории по взрывопожарной и пожарной опасности складских и производственных помещений приняты с учетом СП 12.13130.2009 «Определение категорий помещений, зданий и наружных установок по взрывопожарной и пожарной опасности».

Проектной документацией предусмотрены проезды с твердым покрытием для пожарных машин с учетом требований Федерального закона № 123-ФЗ. Конструкция дорожной одежды проездов для пожарной техники рассчитана на нагрузку от пожарных автомобилей.

Противопожарные расстояния между зданиями, сооружениями приняты с учетом степени огнестойкости и класса конструктивной пожарной опасности согласно Федеральному закону № 123-ФЗ, СП 4.13130.2013 «Системы противопожарной защиты. Ограничение распространения пожара на объектах защиты. Требования к объемно-планировочным и конструктивным решениям».

Проектными решениями предусмотрена возможность доступа личного состава подразделений пожарной охраны и доставки средств пожаротушения в любое помещение, в том числе обеспечена деятельность пожарных подразделений с учетом ст.80, ст.90 Федерального закона № 123-ФЗ.

Части здания, а также помещения различных классов функциональной пожарной опасности разделены между собой противопожарными преградами. Тип противопожарных преград установлен с учетом классов функциональной пожарной опасности помещений, величины пожарной нагрузки, степени огнестойкости и класса конструктивной пожарной опасности зданий.

В местах пересечений с коммуникациями, а также сопряжений с перекрытиями и покрытиями противопожарных преград проектируются заделки негорючими материалами, обеспечивающими требуемый предел огнестойкости конструкции.

Предусмотрены эвакуационные пути и выходы в соответствии с требованиями ст.89 Федерального закона №123-ФЗ, СП 1.13130.2020 «Системы противопожарной защиты. Эвакуационные пути и выходы».

Расстояния от наиболее удаленных мест размещения людей до ближайших эвакуационных выходов из помещений непосредственно наружу или в лестничные клетки, а также расстояния по коридору от дверей наиболее удаленных помещений до ближайших выходов наружу или в ближайшие лестничные клетки не превышают предельных значений.

Размещение оборудования систем противопожарной защиты, взаимодействие и управление инженерными системами предусмотрено с учетом требований нормативных технических документов и инструкциями на оборудование.

Запроектировано применение строительных конструкций, не способствующих скрытому распространению горения.

Количество, высота и ширина эвакуационных выходов и горизонтальных участков путей эвакуации из помещений, этажей (площадок) и зданий предусмотрена с учетом требований СП 1.13130.2020

Пределы огнестойкости предусматриваемых в проектной документации строительных конструкций соответствуют требованиям ст.35, п.9, п.10 ст.87 Федерального закона № 123-ФЗ, СП 2.13130.2020 «Системы противопожарной защиты. Обеспечение огнестойкости объектов защиты».

Отделение пожароопасных помещений друг от друга и от других помещений и коридоров соответствует требованиям СП 4.13130.2013.

На перепадах высот кровли более 1-го метра устанавливаются металлические пожарные лестницы П1. По периметру кровли зданий предусмотрены ограждения по ГОСТ Р 53254-2009 «Техника пожарная. Лестницы пожарные наружные стационарные. Ограждения кровли. Общие технические требования. Методы испытаний». Предусмотрены выходы на кровлю в соответствии со ст.90 Федерального закона №123-ФЗ.

Расходы воды на наружное и внутреннее пожаротушение приняты с учетом требований СП 8.13130.2020 «Системы противопожарной защиты. Источники наружного противопожарного водоснабжения. Требования пожарной безопасности», СП 10.13130.2020 «Системы противопожарной защиты. Внутренний противопожарный водопровод. Требования пожарной безопасности».

Проектной документацией предусмотрена автоматическая пожарная сигнализация и автоматическое пожаротушение с учетом требований ст.61, ст. 83, ст.91, ст.103 Федерального закона 123-ФЗ, СП 484.1311500.2020 «Системы противопожарной защиты. Системы пожарной сигнализации и автоматизация систем противопожарной защиты. Нормы и правила проектирования» и других нормативных документов, СП 485.1311500.2020 «Системы противопожарной защиты. Установки пожаротушения автоматические. Нормы и правила проектирования».

Система оповещения о пожаре выполнена с учётом СП 3.13130.2009 «Системы противопожарной защиты. Система оповещения и управления эвакуацией людей при пожаре. Требования пожарной безопасности».

Предусмотрены технические решения, обеспечивающие пожаровзрывобезопасность систем отопления, вентиляции и кондиционирования с учетом требований нормативных документов.

Электрооборудование запроектировано в исполнении, соответствующем классу помещения и характеристике среды.

Электроснабжение электроприемников противопожарных устройств предусмотрено по первой категории надежности в соответствии с требованиями СП 6.13130.2013 «Системы противопожарной защиты. Электрооборудование. Требования пожарной безопасности».

Размещение оборудования систем противопожарной защиты, взаимодействие и управление с инженерными системами предусмотрено с учетом требований нормативных документов и инструкциями на оборудование.

При строительстве объекта, в том числе на стадии эксплуатации предусмотрены противопожарные мероприятия с учётом Федерального закона №123-ФЗ, «Правил противопожарного режима в Российской Федерации».

Решения по обеспечению пожарной безопасности в период производства работ и эксплуатации объекта защиты предусмотрены в соответствии с требованиями Федерального закона № 123-ФЗ и «Правилами противопожарного режима в Российской Федерации», утвержденными постановлением Правительства РФ от 16.09.2020 № 1479.

Описание изменений, внесенных в проектную документацию после проведения предыдущей экспертизы

Изменения в проектную документацию в части обеспечения пожарной безопасности, после проведения предыдущей государственной экспертизы не вносились.

4.2.2.11. В части организации строительства

В части организации строительства

Объект реконструкции находится в порту Ванино, со сложившейся системой дорог и подъездов. Ванинский порт – транспортный узел, связывающий железнодорожный, морской и автомобильные пути сообщения.

Порт связан с ближайшим крупным населенным пунктом – городом Советская Гавань, расположенном на расстоянии 32 км. Доставка материалов на строительную площадку возможна морским, железнодорожным путем и автотранспортом. На период работ доступ на территорию площадки строительства выполняется по существующим внутренним транспортным путям пгт. Ванино.

Строительный мусор вывозится на полигон ТБО в г. Советская Гавань с дальностью возки 38 км. Материалы повторного использования (тумбы, бетонные блоки, отбойники и металлоизделия) предусматривается вывозить на расстояние до 4 км.

Снабжение электроэнергией осуществляет от имеющихся сетей порта.

Вода для питьевых и производственных нужд привозная.

Строительная отрасль региона достаточно развита для обеспечения реконструкции необходимым количеством специалистов, поэтому привлечение иногородних специалистов не требуется. Обеспечение строительства кадрами осуществляется за счет привлечения местных кадров в качестве рабочих и механизаторов. Вахтовый метод при реконструкции не применяется. Проектом предусмотрена пятидневная рабочая неделя с продолжительностью смены 8 часов. Рабочие и ИТР, участвующие в реконструкции паромного комплекса являются жителями пгт. Ванино и обеспечены жильем и социально-бытовым обслуживанием.

Для административно-бытовых помещений используются типовые мобильные здания контейнерного типа.

На всех участках и в бытовых помещениях оборудуются аптечки первой помощи. Медицинское обслуживание водолазов организуется с привлечением КГБУЗ Хабаровского края "Ванинская ЦРБ".

Работы по реконструкции паромного комплекса выполняются на территории действующего предприятия. Во время посадки и высадки людей с парома, работы предусмотрено приостанавливать.

В соответствии с заданием на разработку проектной документации, работы по реконструкции береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения «Ванино-Холмск» в морском порту Ванино выполняются последовательно в два этапа:

1-й этап – реконструкция причала №14а;

2-й этап – реконструкция причала №14.

Реконструкция начинается с работ по дноуглублению. Работы по дноуглублению выполняются в два этапа:

- дноуглубление причала №14а;

- дноуглубление причала №14.

Дноуглубление производится грейферным земснарядом. Разработка грунта выполняется прорезями. Грунт, извлекаемый при разработке, доставляется в трюме земснаряда на подводную свалку, находящиеся на расстоянии 14 км.

Для выполнения работ по реконструкции паромного комплекса проводится ряд демонтажных работ. В том числе производится демонтаж пассажирского павильона, мешающего производству работ.

Устройство защитной стенки из шпунта ШК-150, для предотвращения обрушения грунта при демонтаже, выполняется вибропогружателем MULLER MS-50ННФ, установленным на плавкране г/п 25 т (аналог – СПК-25). Выемка грунта выполняется с помощью экскаватора с емкостью ковша 0,5 м³ (аналог ЭО-3221). Извлекаемый грунт грузится на самосвал и транспортируется к месту временного размещения.

Монтаж несъемной металлической опалубки, арматурных каркасов, закладных деталей в оголовки (надстройку) производится с помощью крана г/п 16 т. Изготовление металлической опалубки выполняют на береговой площадке. Бетонирование оголовка причала выполняется с использованием автобетононасоса производительностью до 65 м³/час (аналог – СБ-126А) и автобетоносмесителя. Засыпка грунтом производится экскаватором с емкостью ковша 0,5 м³, с последующим послойным выравниванием и виброуплотнением с помощью электрической виброплиты.

Выемка грунта под каменную постель при удлинении пирса выполняется с помощью грейферного земснаряда, грейфером емкостью 4 м³. Камень доставляется к месту отсыпки в трюме земснаряда. Выравнивание каменной постели выполняется водолазами. Установка оболочек производится при помощи плавкрана г/п 300т аналог «Богатырь 2» с применением траверсы. Необходимость применения плавкрана большой грузоподъемности обоснована большим весом оболочки 70т (D=13м). Засыпка полости оболочки скальным грунтом выполняется грейфером емк. 4 м³, с последующим послойным выравниванием и виброуплотнением.

Погружение коробчатых свай для зуба охранной рамы, бетонирование оголовка причала выполняется аналогично сооружению временной защитной стенки и оголовка причала. Монтаж деревянных охранных рам и отбойных устройств выполняется с помощью автокрана г/п 16 т и строительных лесов, установленных на понтоне. Параллельно выполняется установка швартовых тумб. До начала монтажа анкерных тяг выполняют погружение элементов анкерной опоры с помощью вибропогружателя. Установка анкерных тяг выполняется автокраном. Натяжение тяг выполняется вручную. Далее производится засыпка установленных анкерных тяг с помощью экскаватора.

После завершения всех работ по реконструкции причалов № 14а и № 14 начинаются работы по устройству асфальтобетонного покрытия. Работы по устройству щебеночного основания выполняются с использованием бульдозера (аналог Т-170) и автосамосвала г/п 7,5т. Распределение асфальтобетонного покрытия осуществляется вручную, после чего производится уплотнение с применением ручного двухвальцового виброролка.

Текущий ремонт технологических зданий комплекса паромной переправы заключается в устранении дефектов влияющих на долговечность и выполняется, в основном, вручную с использованием ручных инструментов. Монтажные работы по ремонту зданий, расположенных на причале выполняются с помощью крана г/п 25т, а на зданиях, расположенных на морских устоях - с помощью плавкрана.

Работы по реконструкции среднего морского устоя заключаются в установке нового амортизационного устройства и закрытие оголенного шпунта, путем устройства несъемной металлической опалубки с дальнейшим бетонированием. Монтаж амортизационного устройства выполняется автокраном г/п 16т. Бетонирование выполняется автобетононасосом (аналог – СБ-126А).

Работы по реконструкции корневых выступов аналогичны работам, выполняемым на пирсе. В связи со сложностью проезда на крайний морской устой от места производства работ, часть работ ведется с моря.

По окончании реконструкции предусмотрено произвести монтаж сигнальных навигационных огней (СНО). В головной части пирса и на крайних морских устоях выполняется устройство железобетонного фундамента для знака СНО. Установка сигнального знака СНО производится при помощи автокрана г/п 16т, а на крайних устоях плавкраном г/п 25т.

Технология выполнения работ по реконструкции подъемно-переходных мостов причалов № 14а и № 14 идентичны.

Работы по реконструкции включают в себя:

- демонтажные работы;
- монтаж амортизаторов и опор для главных;
- монтаж нового подъемного оборудования;
- доставка и укрупнительная сборка главных балок;
- монтаж подъемной балки и главных балок подъемно-переходного моста;
- монтаж металлоконструкций моста (поперечные балки, прогоны, связи, смотровые ходы) и мостового полотна (деревянный настил, рельсовые пути, ограждения).

Монтаж амортизаторов, опор и нового подъемного оборудования выполняется при помощи автомобильного крана г/п 50т (аналог КС-6476). Монтаж нового подъемного оборудования выполняется плавкраном г/п 300т (аналог Богатырь-2) с использованием баржи-площадки г/п 1000 т. Сборка балок осуществляется на суше. Подача конструкций выполняется при помощи плавкрана и баржи-площадки г/п 1000т (аналог проект 942). В зону действия плавкрана материал подается по железнодорожным путям платформами. Монтаж подъемной балки и главных балок выполняется плавкраном г/п 300 т. Монтаж металлоконструкций моста и мостового полотна выполняется автокраном г/п 225т (аналог LIEBHERR LTM 1225). Работы ведутся с барж и установленных на них подмостей. Подача конструкций в зону действия автомобильного крана производится на бортовом автомобиле и железнодорожной платформе, в зону плавкрана – на барже.

Работы по реконструкции льдонаправляющей стенке, правого крайнего берегового устоя, левого крайнего берегового устоя заключаются в закрытии оголенного шпунта путем устройства несъемной металлической опалубки с дальнейшим бетонированием. Все работы выполняются с помощью автокрана г/п 16т. Установка опалубки производится рабочими с понтона. Бетонирование выполняется автобетононасосом (аналог – СБ-126А).

Так же на правом и левом береговом устое производят установку геоканаса с помощью автокрана г/п 16т.

Работы по реконструкции промежуточных устоев заключаются в установке опалубки из шпунта плавкраном г/п 25 т с помощью вибропогружателя и заполнению пустот бетоном с помощью автобетононасоса производительностью до 65 м³/час (аналог – СБ-126А, радиус подачи бетонной смеси 36 м) и автобетоносмесителя.

Монтаж инженерных коммуникаций на причале № 14а производится только после демонтажа старых сетей на причале № 14. Разработка грунта в котлованах и траншеях при прокладке наружных инженерных сетей производится экскаватором с емк. ковша 0,25 м³. Обратная засыпка пазух котлованов и траншей ранее разработанным грунтом производится бульдозером и, частично, вручную с послойным уплотнением грунта виброплитой. Монтаж сборных ж/б конструкций при прокладке наружных инженерных сетей (электроснабжения, водоснабжения, водоотведения, сети связи) производится автокраном г/п 16т.

В работы основного периода по ремонту соединительной эстакады для въезда на пирс автомашин включаются:

- ремонт мостового полотна;
- ремонт пролетного строения;
- ремонт опор;
- ликвидационные работы.

Мостовое полотно укладывается при помощи асфальтоукладчика. Перильное ограждение устраивается при помощи ручной электросварки.

Устройство защитного покрытия материалами "Nempel" (по металлу) выполняется вручную с использованием пескоструйной установки и компрессора.

Ремонт опор и пролетов заключается в ремонте трещин и восстановлении штукатурного защитного слоя ремонтным составом с использованием ручных пневмо- и электроинструментов с подмостей ЛСПШ 2500-40.

В разделе ПОС установлены сроки строительства. Определена потребность в кадровом составе, в материалах и конструкциях, строительных машинах и механизмах.

В графической части представлены следующие чертежи: календарный график, строительные генеральные планы и организационно-технологические схемы ведения работ.

Основные технико-экономические характеристики объекта капитального строительства:

Продолжительность строительства 13 месяцев;

Численность работающих 84 человека.

В части организации работ по сносу или демонтажу объектов капитального строительства

Проектной документацией предусматривается демонтаж конструкций следующих объектов:

1 этапа реконструкции:

- павильона в голове пирса;
- паромный причал №14а;
- средний морской устой;
- правый морской устой с корневым выступом;
- железнодорожный однопролетный подъемно-переходной мост.

2 этапа реконструкции:

- паромный причал №14;
- левый морской устой с корневым выступом;
- два промежуточных устоя;
- железнодорожный двухпролетный подъемно-переходной мост.

В процессе демонтажа причалов 14 и 14а выполняют:

- демонтаж отбойных деревянных рам и амортизационных устройств;
- демонтаж колесоотбойного бруса, швартовных тумб;
- частичный демонтаж оголовка пирса (для последующей установки несъемной опалубки);
- выемка грунта засыпки;
- демонтаж павильона в голове пирса;
- демонтаж покрытия территории (асфальтобетон).

Отбойные деревянные рамы и амортизационные устройства, демонтируются с помощью автокрана г/п 25 т (аналог – Ивановец КС-45717) и грузятся на автосамосвал г/п 25 т, затем вывозятся на площадку складирования.

Верхнее строение паромного причала демонтируется экскаватором мощностью 77кВт (аналог – ЭО-3223) с гидромолотом мощностью 850Дж, (аналог – Импульс 120), а также с помощью бетонолома Б-1 с баржи г/п 200т. Разобранные элементы стропуются и переносятся на автосамосвал, установленный на берегу, и перевозятся на площадку складирования.

Металлические части демонтируют при помощи электрокислородной резки, с участием водолазной станции. Все демонтажные металлические конструкции автокраном г/п 25 т (аналог – КС-45717) грузятся на автосамосвалах, затем вывозятся на площадку складирования.

Колесоотбойный брус демонтируется при помощи отбойных молотков (аналог –МОП-4), затем автокраном г/п 25 т (аналог – КС-45717) грузятся на автосамосва, и вывозятся на полигон ТБО.

Демонтаж металлических швартовых тумб производится с помощью автокрана г/п 25 т (аналог – Ивановец КС-45717). Тумбы грузятся на автосамосвал, затем вывозятся на площадку складирования.

Покрытие территории (асфальтобетон) демонтируется с помощью отбойных молотков и, после демонтажа экскаватором ЭО-3223 (объем ковша 0,8м³) грузится в автосамосвалы, затем вывозится на полигон ТБО. Выемка грунта засыпки осуществляется с помощью экскаватора мощностью 77 кВт (аналог – ЭО-3223).

Демонтаж павильона в голове пирса производится с помощью отбойных молотков, работающих от компрессорной станции, металл режется при помощи электрокислородной резки. Элементы павильона грузятся автокраном г/п 25т в самосвал и вывозятся на полигон ТБО.

Демонтаж сетей водопровода, расположенных на пирсе, производится одновременно с разборкой грунта. Стальные трубы разрезаются газосваркой на отрезки, удобные для погрузки на автотранспорт с помощью автокрана г/п 25т.

Демонтажные работы на левом и правом устоях с корневыми выступами выполняются аналогично за исключением необходимости использования плавсредств (плавкрана г/п 25 тн и баржи 200 тн) для погрузки и вывоза демонтированных конструкций и мусора. Кроме того, разборка старой мачты освещения на левом крайнем корневом выступе производится вручную, на всем протяжении разборки мачта удерживается плавкраном г/п 25 т (аналог – СПК 14/25), затем грузится на баржу г/п 200т и вывозится на полигон ТБО. Демонтаж свай под амортизационными устройствами производится с помощью водолазной станции, сваи срезается на уровне дна, с помощью плавкрана г/п 25 т грузятся на баржу г/п 200т, затем вывозятся на полигон ТБО.

Отбойные деревянные рамы и амортизационные устройства, среднего морского устоя демонтируются с помощью автокрана г/п 25 т (аналог – Ивановец КС-45717) и грузятся на автосамосвал, затем вывозятся на полигон ТБО. Монолитный бетон устоя демонтируется с помощью отбойных молотков и после демонтажа грузится в автосамосвалы, затем вывозится на полигон ТБО. Демонтаж свай под амортизационными устройствами производится с помощью водоплавающей станции, сваи срезаются на уровне дна с помощью автокрана г/п 25 т (аналог – Ивановец КС-45717) сваи грузятся на автосамосвал, затем вывозятся на полигон ТБО.

Демонтажные работы подъемно-переходных мостов включают в себя:

- фиксацию направляющих блоков противовесных устройств монтажного механизма, установку противовесов на опорные конструкции;

- демонтаж мостового полотна;

- демонтаж главных балок;

- демонтаж подъемной балки;

- демонтаж подъемного механизма и противовесного устройства.

Часть работ - демонтаж ж/д рельсов, деревянного настила, смотровых проходов, крыш помещений механизмов может выполняться с помощью плавкрана г/п 25 т. С использованием автомобильного крана г/п 225т (LIEBHERR LTM 1225), а затем и плавкрана г/п 300т (аналог Богатырь-2) последовательно выполняется демонтаж элементов конструкций мостов(связей, поперечных балок и тд) с погрузкой на баржу и ж/д платформу (либо бортовой автомобиль, аналог КАМАЗ-65117). На одном из причалов порта устанавливается автомобильный кран «Ивановец» КС-6476 г/п 50 т. В зоне его работы проходят ж/д пути. Баржа с демонтированными конструкциями буксиром перемещается к причалу, где установлен кран г/п 50 т. Демонтированные конструкции перегружаются с баржи на ж/д платформу и отправляются на утилизацию. Демонтированные автокраном «LIEBHERR» конструкции вывозятся автомобилем КАМАЗ-65117 из зоны работ и разгружаются на площадку временного хранения, расположенную у ж/д путей. При демонтаже металлоконструкций работы выполняются с использованием подмостей, установленных на баржах.

Работы по демонтажу главных балок, подъемной балки, подъемного механизма и противовесного устройства ведутся плавкраном г/п 300т (аналог Богатырь-2) и баржи-площадки г/п 1000 (аналог проект 942). Баржа с демонтированными конструкциями отправляется на причал для перегрузки на платформу. Главная балка разрезается на марки массой, позволяющей в дальнейшем выполнить разгрузку баржи автокраном г/п 50т (аналог КС-6476) на причале.

Демонтированные ж/б конструкции вывозят на расстояние 3,8 км, резиновые отбойные устройства и швартовные тумбы – на расстояние 4 км в порт Ванино для последующего использования. Строительные отходы на ТБО с дальностью 38 км, лом черных и цветных металлов в порт Ванино на расстояние 4 км.

В разделе ПОД приведен перечень строений и сооружений объектов капитального строительства, подлежащих демонтажу; описаны и обоснованы принятые методы демонтажа; представлены расчеты и обоснования размеров опасных зон в зависимости от принятого метода демонтажа; описаны решения по безопасным методам ведения работ.

В графической части представлено: план земельного участка и схемы демонтажных работ.

4.2.2.12. В части систем водоснабжения и водоотведения

Водоснабжение проектируемого объекта капитального строительства предусмотрено от существующей наружной сети водоснабжения диаметром 200 мм. Для обеспечения заправки питьевой водой судов и наружного пожаротушения проектной документацией предусмотрено строительство наружной сети водоснабжения из стальных и полиэтиленовых труб, с устройством на сети водопроводных колодцев, в которых установлена запорная арматура и пожарные гидранты. Водопотребление – 42,0 куб.м/сутки, в том числе полив территории – 3,8 куб.м/сутки.

Дождевые сточные воды по открытой системе канализации отводятся в смотровой канализационный круглый колодец, загруженный фильтрующим материалом. Далее, очищенные сточные воды направляются к выпуску в акваторию. Наружная сеть дождевой канализации монтируется из полиэтиленовых труб.

Проектной документацией предусмотрена установка прибора учета холодной воды и тепловая изоляция трубопроводов.

В проектной документации содержатся сведения для пользователей и эксплуатационных служб о значениях эксплуатационных нагрузок на систему водоснабжения и водоотведения, которые недопустимо превышать в процессе эксплуатации проектируемых сооружений, а также о минимальной периодичности осуществления проверок, осмотров и освидетельствований состояния системы водоснабжения и водоотведения.

Описание изменений, внесенных в проектную документацию после проведения предыдущей экспертизы

Изменения в проектную документацию в части систем водоснабжения и водоотведения, после проведения предыдущей государственной экспертизы не вносились.

4.2.2.13. В части систем связи и сигнализации

Проектной документацией, разработанной ООО «ПРИМОРПРОЕКТБЮРО», на территории паромного комплекса в морском порту Ванино предусматриваются следующие системы связи:

- телефонная связь;

- локальная система оповещения;
- система пожарной сигнализации;
- система оповещения при пожаре;
- сети связи.

Система телефонной связи в здании ЦПУ организуется от существующей мини АТС, расположенной в здании АБК. Точка подключения – АТС. Подключение выполняется кабелем типа нг(А)-LS 1×2×0,4. В здании ЦПУ устанавливаются телефонная розетка и телефонный аппарат.

Локальная система оповещения существующая.

Для мониторинга уровня подземных вод (контроля уровня моря, температуры и солености морской воды) используется телеметрическая система STS 9100, установленная в здании мареографа. Данные мониторинга передаются на рабочее место оператора диспетчерской порта по GSM-каналу операторов сотовой связи ПАО «ВымпелКом» и ПАО «МегаФон».

Система пожарной сигнализации в проектируемых зданиях, расположенных на территории паромного комплекса, в составе:

- здание ЦПУ;
- здания подъемного механизма №1 - №6

строится на базе оборудования производства НВП «Болид». ППКУП «Сириус», ИБП размещаются в помещении охраны в существующем здании АБК. Здание разделено на зоны контроля пожарной сигнализации (ЗКПС). Здание – одна зона ЗКПС. В помещениях зданий устанавливаются адресно-аналоговые дымовые пожарные извещатели ДИП-34А-04, на путях эвакуации - ручные адресные пожарные извещатели ИПР513-3А исп.01. Адресные пожарные извещатели по кольцевой двухпроводной адресной линии включаются ППКУП «Сириус» (контроллер «С2000-КДЛ-2С»). Каждая точка помещения контролируется двумя пожарными дымовыми извещателями. Алгоритм принятия решения о возникновении пожара при сработке автоматических пожарных извещателей в заданных ЗКПС осуществляется выполнение алгоритма «В», при сработке ручных пожарных извещателей - алгоритма «А». Двухпроводная адресная линия выполняется огнестойким кабелем типа нг(А)- FRLS 1×2×0,5 (в здании) и экранированным огнестойким кабелем типа КПСЭнг(А)-FRHF 2×2×0,6 (по территории). Система пожарной сигнализации при пожаре формирует сигналы на включение системы речевого и светового оповещения, на отключение технологического оборудования и электроприёмников. Для управления используется блок сигнально-пусковой адресный «С2000-СП2 исп.02». Информационные сигналы о состоянии системы пожарной сигнализации поступают по ДПЛС на ППКУП «Сириус» в помещение охраны в существующее здание АБК.

Система оповещения людей при пожаре и управления эвакуацией в зданиях предусматривается 2 типа, способ оповещения – звуковой и световой. СОУЭ включается автоматически от командного сигнала, формируемого автоматической установкой пожарной сигнализации. В помещениях зданий устанавливаются звуковые оповещатели, на путях эвакуации - световые указатели «Выход». Линии связи системы оповещения выполняются огнестойкими кабелями типа нг(А)- FRLS 1×2×0,75.

Электропитание оборудования пожарной сигнализации и системы оповещения осуществляется по первой категории надежности электроснабжения, с резервированием от источников питания с аккумуляторными батареями, которые обеспечивают электропитание оборудования АПС и СОУЭ в дежурном режиме в течении 24 ч и в режиме «Тревога» - не менее одного часа.

Для подключения ЦПУ к сети телефонной связи, для передачи сигналов системы пожарной сигнализации и организации системы видеонаблюдения предусматривается:

- прокладка экранированного огнестойкого кабеля типа Энг(А)-FRHF 2×2×0,6 между АБК и проектируемыми зданиями для организации ДПЛС сети пожарной сигнализации;
- прокладка экранированного не поддерживающего горения кабеля типа нг(А)-LS 1×2×0,40 между АБК и ЦПУ для подключения сети телефонной связи;
- прокладка кабеля «витая пара» не поддерживающего типа нг(А)-LS 4×2×0,52 для организации системы видеонаблюдения;
- прокладка волоконно-оптического кабеля марки ДПС-Н-08У(2х4)-7кН для организации системы видеонаблюдения.

Прокладка кабелей выполняется в трубе ПЭ ПНД 110 в грунте на глубине 0,6 м, по проектируемым и существующим ж.б. лоткам, по существующим металлическим конструкциям, по фасаду зданий.

Для перехода под ж.д. путями предусматривается строительство телефонной канализации с установкой кабельных колодцев типа ККСр-2-10(80). При переходе под ж.д. путями и пересечении с другими коммуникациями телефонная канализация дополнительно защищается трубой металлической Ду=245 мм, глубина закладки трубы металлической равна 1,0 м.

Описание изменений, внесенных в проектную документацию после проведения предыдущей экспертизы

1. Представлены карты покрытия территории поселка Ванино технологиями связи 2G, 3G, 4G оператора сотовой связи «Билайн» и ПАО «МегаФон» .

2. Представлено письмо ФГУП «Росморпорт» Ванинский филиал от 29.07.2022 № Ф1140-14/844-ИС о расположении паромной переправы «Ванино-Холмск» в границах АО «Ванинский морской торговый порт» и в зоне

действия существующей внутрипортовой системы оповещения и о приложении скорректированных технических условий.

3. Представлено дополнение и изменение №3 от 2022 (Приложение № 1 к Договору от 24.07.2015 № 213/ДО-15) об отсутствии необходимости создания объектовой системы оповещения и иных мероприятий, утвержденное Генеральным директором ФГУП «Росморпорт».

4. В проектной документации приведены сведения о мероприятиях по безопасной эксплуатации проектируемых сетей и систем связи, минимальной периодичности осмотров, значениях эксплуатационных нагрузок, которые недопустимо превышать в процессе эксплуатации, сведения о размещении скрытых проводок.

5. Откорректированы проектные решения по организации кольцевой двухпроводной линии связи (ДПЛС) при прокладке по территории в части резервирования ДПЛС (кольцо).

6. В проектной документации указан алгоритм принятия решений при сработке ручных пожарных извещателей.

7. Устранено разночтение между текстовой и графической частями по наличию в зданиях объекта ППК.

6. Откорректированы проектные решения по применению блока сигнально-пускового адресного «С2000-СП2» исп.02 в соответствии с технической документацией на оборудование.

7. В проектной документации по СПС представлены сведения по длительности автономной работы оборудования СПЗ от источников резервного питания, обоснованная расчетами мощности.

8. Приведены в соответствие проектные решения по СПС, представленные в томе 5.4.1 и в томе 9.

9. Сведения, приведённые в ведомостях объёмов работ в части систем связи и сигнализации (сети связи) приведены в соответствие физическим объёмам работ, предусмотренным проектной документацией с учётом изменений, внесённых в техническую часть проектной документации в процессе проведения государственной экспертизы.

10. Сведения, приведённые в ведомостях объёмов работ в части систем связи и сигнализации (система пожарной сигнализации, система оповещения и управления эвакуацией людей при пожаре) приведены в соответствие физическим объёмам работ, предусмотренным проектной документацией с учётом изменений, внесённых в техническую часть проектной документации в процессе проведения государственной экспертизы.

Мероприятия по противодействию террористическим актам

В соответствии с дополнением и изменением № 2 к заданию на выполнение изыскательских и проектных работ по строительству объекта «Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения «Ванино-Холмск» в морском порту Ванино», техническими условиями на разработку разделов «Транспортная безопасность объектов» и «Мероприятия по противодействию терроризму» по объекту «Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения «Ванино-Холмск» в морском порту Ванино», установлено:

– реконструируемые гидротехнические сооружения комплекса паромной переправы «Ванино – Холмск» находятся в границах существующего объекта транспортной инфраструктуры «Паромный комплекс» АО «Порт Ванино». Существующему ОТИ присвоена 3 категория;

– «Паромный комплекс» АО «Порт Ванино» в соответствии с СП 132.13330.2011 относится ко 2 классу по значимости;

– ОТИ оснащён комплексом инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности в соответствии с требованиями технических регламентов;

– проектные решения по объекту «Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения «Ванино-Холмск» в морском порту Ванино», в составе ОТИ «Паромный комплекс» АО «Порт Ванино», не влекут за собой корректировку утверждённого плана обеспечения транспортной безопасности;

– в рамках проектной документации «Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения «Ванино-Холмск» в морском порту Ванино» модернизация существующих ИТСО ТБ ОТИ «Паромный комплекс» АО «Порт Ванино» не требуется.

Проектными решениями, в соответствии с требованиями задания на выполнение изыскательских и проектных работ по строительству объекта «Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения «Ванино-Холмск» в морском порту Ванино», предусматривается оснащение объекта проектирования системой охранной телевизионной.

СОТ является частью комплекса технических средств безопасности и предназначена для визуального наблюдения, регистрации (записи) текущих событий и для дальнейшего просмотра изображений охраняемых и технологических зон объекта.

Система СОТ предусматривает контроль следующих зон:

– проезжая часть моста причала №14;

– проезжая часть моста причала №14а;

– причалы №№14, 14а;

– железнодорожные пути на территории объекта;

– зоны разгрузки и загрузки парома.

Система включает в себя:

- источники телевизионного сигнала (телевизионные камеры);
- устройства коммутации, управления, записи и воспроизведения (цифровые видеорегистраторы);
- устройства отображения (мониторы);
- источники вторичного электропитания;
- кабельную распределительную сеть.

В помещении дежурного на ЦПУ устанавливается 16-канальный цифровой видеорегистратор, который выполняет следующие функции: запись видеоизображения от телекамер и вывода этого видеоизображения на жидкокристаллический видеомонитор в помещении дежурного на ЦПУ.

С целью обеспечения безопасной эксплуатации систем связи и сигнализации проектной документации предусмотрена возможность безопасной эксплуатации сетей и систем связи и сигнализации проектируемых зданий (сооружений), минимальная периодичность проверок и осмотров в процессе эксплуатации. Включены сведения о значениях эксплуатационных нагрузок, которые недопустимо превышать в процессе эксплуатации здания (сооружений).

Описание изменений, внесенных в проектную документацию после проведения предыдущей экспертизы

Изменения в проектную документацию в части систем связи и сигнализации (мероприятия по противодействию терроризму), после проведения предыдущей государственной экспертизы не вносились.

4.2.2.14. В части конструктивных решений

Уровень ответственности зданий нормальный, коэффициент надежности по ответственности принят равным 1,0.

Здание центрального пункта управления (ЦПУ) – реконструируемое здание.

Проектными решениями предусматривается:

- устройство навесного вентилируемого фасада с утеплением наружных стен минераловатным утеплителем;
- разборка каменной кладки под витражами и устройство новой армированной кладки;
- ремонт железобетонных конструкций ремонтными составами;
- очистка стальных конструкций от коррозии и восстановление антикоррозионного лакокрасочного покрытия;
- устройство новых стропильных конструкций крыши. Крыша двускатная. Стропила деревянные наслонные, опирающиеся на деревянные стойки и подкосы;
- утепление наружных стен полистирольным утеплителем с устройством системы тонкослойного штукатурного фасада;
- утепление перекрытия вермикулитобетоном, утепление чердачного перекрытия минераловатным утеплителем;
- усиление вспомогательных балок перекрытия установкой внешней поперечной арматуры в виде хомутов из арматурной стали и их обетонирование.

Здание правого крайнего морского устоя, здание среднего морского устоя № 1 – реконструируемое здание. Проектными решениями предусматривается:

- разборка покрытия и устройство нового покрытия из профлиста;
- ремонт поврежденного бетона высоких опор ремонтными составами, окраска железобетонных опор акриловыми составами;
- очистка стальных конструкций стен и покрытия от коррозии и устройство нового лакокрасочного покрытия.

Здание правого промежуточного устоя, здание левого промежуточного устоя, здание крайнего левого морского устоя, здание среднего морского устоя №2 – реконструируемое здание.

- разборка покрытия и устройство нового покрытия из профлиста (кроме здания среднего морского устоя);
- ремонт поврежденного бетона высоких опор ремонтными составами, окраска железобетонных опор акриловыми составами;
- очистка стальных конструкций стен и покрытия от коррозии и устройство нового лакокрасочного покрытия;
- устройство штукатурного фасада.

Здание мареографа – реконструируемое неотапливаемое здание. Проектными решениями по реконструкции предусмотрено:

- демонтаж существующей и устройство новой отмостки;
- ремонт разрушенного слоя бетона фундаментов ремонтным раствором;
- восстановление разрушенной кладки стен;
- расчистка швов кладки стен, восстановление заполнения швов каменной кладки;
- разборка покрытия и устройство новой плиты покрытия из сборных железобетонных многпустотных плит и новой кровли;
- восстановление защитного слоя перемычек, плит покрытия ремонтным раствором;
- ремонт трещин кирпичных стен инъектированием ремонтным составом.

Мачта освещения – стальная мачта переменного по высоте сплошного сечения заводского изготовления комплектной поставки. Фундамент свайный в виде куста сборных железобетонных забивных висячих свай с жестким

сопряжением с плитным монолитным железобетонным ростверком.

Кабельные лотки – подземный непроходной кабельный лоток прямоугольного сечения из сборных железобетонных лотков, перекрытых сборными плоскими железобетонными плитами

Здание центрального пункта управления (ЦПУ) – отапливаемое здание. Проектными решениями предусмотрено утепление наружных стен минераловатным утеплителем с устройством навесного вентилируемого фасада, утепление перекрытия вермикулитобетоном, утепление чердачного перекрытия минераловатным утеплителем.

Здание правого промежуточного устоя, здание левого промежуточного устоя, здание крайнего левого морского устоя, здание среднего морского устоя №2 – отапливаемое здание. Проектными решениями предусмотрено утепление наружных стен минераловатным утеплителем с устройством навесного вентилируемого фасада.

Рассмотрение и оценка решений (мероприятий), направленных на обеспечение требований безопасной эксплуатации объектов капитального строительства

Проектными решениями предусмотрены мероприятия по обеспечению безопасной эксплуатации зданий, строений, сооружений в части строительных конструкций, в том числе приведены сведения о комплексе мероприятий по поддержанию необходимой степени надежности конструкций в течение расчетного срока службы объекта в соответствии с требованиями нормативных и проектных документов.

Описание изменений, внесенных в проектную документацию после проведения предыдущей экспертизы

1. Изменены решения фасадов зданий (фасад выполнен с декоративным слоем из тонкослойной штукатурки), исключено утепление зданий, за исключением здания ЦПУ (том 4.2 213/ДО-15-КР2 раздел «Конструктивные и объемно-планировочные решения»).

2. В графической части однозначно даны решения по реконструкции здания мареографа (выполнено устранение дефектов конструкций) (том 4.2 213/ДО-15-КР2 раздел «Конструктивные и объемно-планировочные решения»).

3. Приведены разрезы зданий с указанием состава ограждающих конструкций (том 4.2 213/ДО-15-КР2 раздел «Конструктивные и объемно-планировочные решения»).

4.2.2.15. В части санитарно-эпидемиологической безопасности

Сибирезвенные скотомогильники и биотермические ямы в радиусе 1000 м от участка строительства отсутствуют.

Подземные и поверхностные источники хозяйственно-питьевого водоснабжения и их зоны санитарной охраны на территории строительства отсутствуют.

Хозяйственно-питьевое водоснабжение, а также водоотведение бытовых сточных вод от проектируемого паромного комплекса осуществляется инженерными системами муниципального водопровода.

Режим работы паромного комплекса – круглосуточный, круглогодичный.

Постоянное пребывание персонала в технологических зданиях паромной переправы не предусматривается.

Временное присутствие персонала при выгрузке и погрузке ж/д вагонов и автомобильной техники предусматривается в здании центрального пункта управления (ЦПУ).

Санитарно-бытовое обслуживание организовано в существующем АБК порта, расположенном на расстоянии около 60 м от паромной переправы, в состав бытовых помещений которого входят: комната отдыха, обогрева, санузел (письмо ОАО «Ванинский морской торговый порт» от 28.09.2017 № 013.24-953 о возможности использования данных помещений для санитарно-бытового обслуживания с учетом группы производственного процесса).

Помещения с постоянным или временным пребыванием людей обеспечиваются естественным освещением.

Реконструируемая паромная переправа находится в границах санитарно-защитной зоны (далее – СЗЗ) АОА «Ванинский морской торговый порт», для которого получено согласование Управления Роспотребнадзора по Хабаровскому краю (санитарно-эпидемиологическое заключение № 27.99.24.000.Т.001032.12.14 от 29.12.2014, экспертное заключение от 01.05.Т.12944.07.14 от 07.07.2014 ФБУН «СЗНЦ гигиены и общественного здоровья»). Границы СЗЗ составляют: в юго-западном направлении – 656 м по ул. Космонавтов 5, 6 пос. Октябрьский; в западном направлении – от 218 до 318 м вдоль жилых домов по ул. Матросова; в северо-западном направлении от 95 м до 153 м вдоль жилых домов по 1-линия; в северном направлении – 14 м – граница расчетной СЗЗ проходит между промышленной площадкой порта и жилыми домами по ул. Железнодорожной 60, 62, 64; в северо-восточном направлении – 67 м – вдоль жилого дома по ул. Вокзальная, 1; в восточном направлении – 1000 м; в юго-восточном направлении – 1000 м; в южном направлении – 194 м – по краю жилой застройки на ул. Девахта пос. Октябрьский.

Для обоснования достаточности установленных границ СЗЗ с учетом строительства объектов паромной переправы выполнены расчеты выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух, расчеты акустического воздействия.

По результатам расчета рассеивания загрязняющих веществ, с учетом строительства и эксплуатации проектируемого паромного комплекса, превышений 1 ПДК на границе расчетной СЗЗ, ближайшей жилой застройки, не ожидается.

В пределах расчетной СЗЗ жилая застройка и другие территории с нормируемыми показателями качества среды обитания отсутствуют.

Основными акустическими источниками на период эксплуатации комплекса является движение транспортных средств, включая железнодорожный.

Основными акустическими источниками на период строительства являются строительные машины и механизмы, работа морской техники.

Расчет шума выполнен в программном комплексе «Эколог-Шум».

По результатам расчета установлено, что превышений предельно допустимых уровней на период строительства и эксплуатации на границе СЗЗ, ближайшей жилой застройки не ожидается.

Для снижения шума на период проведения строительных работ предусматриваются организационные и технические мероприятия: проведение строительных работ в дневное время суток с минимальным количеством машин и механизмов; одновременное выполнение строительных работ; при существующей технологии производства превышений шума не ожидается.

Для снижения шума и вибрации на период эксплуатации предусматриваются организационные мероприятия: использование сертифицированного оборудования; своевременное техническое обслуживание оборудования; временное выключение неиспользуемой шумоизлучающей техники; шумо и виброизоляция машин и агрегатов.

Бытовое обеспечение строителей предусматриваются в здании административного корпуса, где в состав бытовых помещений входят: гардеробная, умывальная, душевая, помещение для обогрева, помещение для сушки спецодежды и обуви, санузел.

Питание рабочих предусматривается в столовой на территории порта.

Для питьевых целей используется бутилированная вода.

Водолазные работы проводятся при наличии водолазной станции в соответствии с требованиями нормативных документов.

Медицинское обслуживание водолазов предусматривается по договору об оказании медицинских услуг с КГБУЗ Хабаровского края «Ванинская ЦРБ». В случае необходимости проведения декомпрессии планируется использовать мобильный барокомплекс производства Submarine Manufacturing and Products, Ltd. (Великобритания) по договору аренды с ЗАО «МИДО».

Описание изменений, внесенных в проектную документацию после проведения предыдущей экспертизы

В проектную документацию в части санитарно-эпидемиологической безопасности, после проведения предыдущей государственной экспертизы изменения не вносились.

4.2.2.16. В части промышленной безопасности опасных производственных объектов

Проектными решениями по реконструкции паромной переправы в морском порту Ванино предусмотрено:

- реконструкция гидротехнических сооружений (паромный пирс: причалы № № 14, 14а; береговые, промежуточные и морские устои подъёмно-переходных мостов);
- дноуглубительные работы на операционной акватории (в том числе в ложах парома);
- полная замена подъёмно-переходных мостов и подъёмных механизмов;
- ремонт въезда на паромный пирс;
- ремонтные работы в технологических зданиях паромной переправы (центральные пункты управления; помещения подъёмных механизмов).

В проектной документации отсутствуют технические устройства, участки и цеха, которые можно отнести к категории опасных производственных в соответствии с приложением № 1 к Федеральному закону «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» от 21.07.97 № 116-ФЗ.

Описание изменений, внесенных в проектную документацию после проведения предыдущей экспертизы

Изменений в проектную документацию в части обеспечения промышленной безопасности опасных производственных объектов, после проведения предыдущей государственной экспертизы не вносились.

4.2.3. Сведения об оперативных изменениях, внесенных заявителем в рассматриваемые разделы проектной документации в процессе проведения повторной экспертизы

4.2.3.1. В части объемно-планировочных решений

1. В томе АР приведены виды работ, в составе реконструкции зданий. (Раздел 3. Архитектурные решения Здания паромного комплекса 213/ДО-15-АР Том 3).

4.2.3.2. В части организации строительства

1. Актуализирована ведомость источников получения, расстояний и способов доставки материалов, конструкций и изделий (Том 6.1. 213/ДО-15-ПОС. Раздел 6. Проект организации строительства).

4.2.3.3. В части систем связи и сигнализации

1. Представлены карты покрытия территории поселка Ванино технологиями связи 2G, 3G, 4G оператора сотовой связи «Билайн» и ПАО «МегаФон» (Том 5.4.1, 213/ДО-15-ИОС.4.1- Раздел 5. Сведения об инженерном оборудовании,

о сетях инженерно-технического обеспечения, перечень инженерно-технических мероприятий, содержание технологических решений (далее – Раздел 5). Подраздел 5. 4. Сети связи. Сети связи)

2. Представлено письмо ФГУП «Росморпорт» Ванинский филиал от 29.07.2022 № Ф1140-14/844-ИС о расположении паромной переправы «Ванино-Холмск» в границах АО «Ванинский морской торговый порт» и в зоне действия существующий внутривортовой системы оповещения и о приложении скорректированных технических условий (Том 5.4.1, 213/ДО-15-ИОС.4.1- Раздел 5. Подраздел 5. 4. Сети связи. Сети связи)

3. Представлено дополнение и изменение №3 от 2022 (Приложение № 1 к Договору от 24.07.2015 № 213/ДО-15) об отсутствии необходимости создания объектовой системы оповещения и иных мероприятий, утвержденное Генеральным директором ФГУП «Росморпорт» (Том 1.2, 213/ДО-15-ИД - Раздел 1. Пояснительная записка. Документы, использованные при разработке проектной документации).

4. В проектной документации приведены сведения о мероприятиях по безопасной эксплуатации проектируемых сетей и систем связи, минимальной периодичности осмотров, значениях эксплуатационных нагрузок, которые недопустимо превышать в процессе эксплуатации, сведения о размещении скрытых проводок (Том 12.5, 213/ДО-15-ТБЭО - Раздел 12. Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными законами. Требования к обеспечению безопасной эксплуатации объектов капитального строительства).

5. Откорректированы проектные решения по организации кольцевой двухпроводной линии связи (ДПЛС) при прокладке по территории в части резервирования ДПЛС (кольцо) (Том 5.4.1, 213/ДО-15-ИОС.4.1- Раздел 5. Подраздел 5. 4. Сети связи. Сети связи).

6. В проектной документации указан алгоритм принятия решений при сработке ручных пожарных извещателей (Том 5.4.1, 213/ДО-15-ИОС.4.1- Раздел 5. Подраздел 5. 4. Сети связи. Сети связи).

7. Устранено разночтение между текстовой и графической частями по наличию в зданиях объекта ППК (Том 5.4.1, 213/ДО-15-ИОС.4.1- Раздел 5. Подраздел 5. 4. Сети связи. Сети связи).

6. Откорректированы проектные решения по применению блока сигнально-пускового адресного «С2000-СП2» исп.02 в соответствии с технической документацией на оборудование (Том 5.4.1, 213/ДО-15-ИОС.4.1- Раздел 5. Подраздел 5. 4. Сети связи. Сети связи).

7. В проектной документации по СПС представлены сведения по длительности автономной работы оборудования СПЗ от источников резервного питания, обоснованная расчетами мощности (Том 5.4.1, 213/ДО-15-ИОС.4.1- Раздел 5. Подраздел 5. 4. Сети связи. Сети связи).

8. Приведены в соответствие проектные решения по СПС, представленные в томе 5.4.1 и в томе 9 (Том 5.4.1, 213/ДО-15-ИОС.4.1- Раздел 5. Подраздел 5. 4. Сети связи. Сети связи: Том 9, 213/ДО-15-ПБРаздел 9. Мероприятия по обеспечению пожарной безопасности).

9. Сведения, приведённые в ведомостях объёмов работ в части систем связи и сигнализации (сети связи) приведены в соответствие физическим объёмам работ, предусмотренным проектной документацией с учётом изменений, внесённых в техническую часть проектной документации в процессе проведения государственной экспертизы (Том 11.3, 213/ДО-15-СМ.3 - Раздел 11. Смета на строительство объектов капитального строительства. Ведомости объёмов работ).

10. Сведения, приведённые в ведомостях объёмов работ в части систем связи и сигнализации (система пожарной сигнализации, система оповещения и управления эвакуацией людей при пожаре) приведены в соответствие физическим объёмам работ, предусмотренным проектной документацией с учётом изменений, внесённых в техническую часть проектной документации в процессе проведения государственной экспертизы (Том 11.3, 213/ДО-15-СМ.3 - Раздел 11. Смета на строительство объектов капитального строительства. Ведомости объёмов работ)

Мероприятия по противодействию террористическим актам

1. Представлено дополнение и изменение № 2 к заданию на выполнение изыскательских и проектных работ по строительству объекта «Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения «Ванино-Холмск» в морском порту Ванино» (приложение № 1 к договору от 24.07.2015 № 213/ДО-15), подписано генеральным директором ФГУП «Росморпорт» (Том 1.2, 213/ДО-15-ИД, раздел 1 «Пояснительная записка. Документы, использованные при разработке проектной документации»).

4.2.3.4. В части конструктивных решений

1. Приведено описание решений по реконструкции и устранению дефектов (в том числе усилению конструкций, утеплению ограждающих конструкций) конструкций зданий, приведено описание решений по строительству лотков и мачты освещения, описание решений по реконструкции здания мареографа (том 4.2, 213/ДО-15-КР2 раздел «Конструктивные и объемно-планировочные решения»).

2. Приведено обоснование проектных решений и мероприятий, обеспечивающих соблюдение требуемых теплозащитных характеристик ограждающих конструкций здания ЦПУ (том 4.2, 213/ДО-15-КР2 раздел «Конструктивные и объемно-планировочные решения»).

3. Приведены сведения и обосновывающие расчеты по выполнению показателей тепловой защиты покрытия и перекрытия над проездами здания ЦПУ (том 10-1, 213/ДО-15-ЭЭ раздел «Мероприятия по обеспечению соблюдения требований энергетической эффективности и требований оснащенности зданий, строений и сооружений приборами учета используемых энергетических ресурсов»).

4. Ведомости объемов работ дополнены объемами работ по реконструкции здания мареографа. Учтены работы по устройству несущих конструкций крыши (стропил) здания ЦПУ, приведен расход материалов (том 11.3, 213/ДО-15-СМ.3 раздел «Смета на строительство объектов капитального строительства»).

4.3. Описание сметы на строительство (реконструкцию, капитальный ремонт, снос) объектов капитального строительства, проведение работ по сохранению объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации

4.3.1. Сведения о сметной стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, сноса объекта капитального строительства, работ по сохранению объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации на дату представления сметной документации для проведения проверки достоверности определения сметной стоимости и на дату утверждения заключения повторной экспертизы

Структура затрат	Сметная стоимость, тыс. рублей		
	на дату представления сметной документации	на дату утверждения заключения экспертизы	изменение(+/-)
В базисном уровне цен, тыс. рублей			
Всего	154404.77	184374.16	29969.39
в том числе:			
- строительно-монтажные работы	115434.48	124871.11	9436.63
- оборудование	21907.46	29722.11	7814.65
- прочие затраты,	17062.83	29780.94	12718.11
в том числе проектно-изыскательские работы	11598.16	14265.84	2667.68
Возвратные суммы	0.00	0.00	0.00
В текущем уровне цен, тыс. рублей (с НДС)			
Всего	2294720.23 *	2629264.31 **	334544.08
в том числе:			
- строительно-монтажные работы (без НДС)	1661549.15	1693318.23	31769.08
- оборудование (без НДС)	127350.71	167869.73	40519.02
- прочие затраты (без НДС),	123367.00	329865.63	206498.63
в том числе проектно-изыскательские работы	65564.14	80976.72	15412.58
- налог на добавленную стоимость	382453.37	438210.72	55757.35
Возвратные суммы	0.00	0.00	0.00

* На дату представления сметной документации сметная стоимость определена в текущем уровне цен IV квартала 2021 года.

** На дату утверждения заключения экспертизы сметная стоимость определена в текущем уровне цен IV квартала 2021 года.

Сметная документация приведена в соответствии с требованиями сметных нормативов, сведения о которых включены в федеральный реестр сметных нормативов. При этом локальные сметные расчеты откорректированы в части применения единичных расценок, в соответствии с технологическими схемами производства работ, уточнения объемов работ, устранения арифметических ошибок, с учетом исключения необоснованных видов затрат.

В результате общая сметная стоимость объекта капитального строительства определена в размере:

в базисном уровне цен 2001 года (на 01.01.2000) –

184 374,16 тыс. руб. без НДС;

- в том числе, из общей сметной стоимости в базисном уровне цен

2001 года (на 01.01.2000) I этап – 98 394,08 тыс. руб. без НДС;

- в том числе, из общей сметной стоимости в базисном уровне цен 2001 года (на 01.01.2000) II этап – 85 980,08 тыс. руб. без НДС;

в текущем уровне цен по состоянию на IV квартал 2021 года –

2 629 264,31 тыс. руб. с учетом НДС

- в том: числе I этап в текущем уровне цен по состоянию на IV квартал 2021 года – 1 285 698,63 тыс. руб. с учетом НДС;

4.3.2. Информация об использованных сметных нормативах

Федеральные единичные расценки на строительные работы (ФЕР 81-02-01... Федеральные единичные расценки на строительные работы (ФЕР 81 02-01...47-2001), федеральные единичные расценки на монтаж оборудования (ФЕРм 81-03-01...40-2001), федеральные единичные расценки на ремонтно-строительные работы (ФЕРр 81-02-51...69-2001), федеральные единичные расценки на пусконаладочные работы (ФЕРп 81-05-02...16-2001), цены на материалы, изделия, конструкции и оборудование, применяемые в строительстве (ФССЦ 81-01-2001), расценки на эксплуатацию строительных машин и автотранспортных средств (ФСЭМ 81-01-2001), цены на перевозки грузов для строительства (ФССЦпг 81-01-2001), сведения о которых включены в федеральный реестр сметных нормативов приказом Минстроя России от 26.12.2019 № 876/пр (с последующими изменениями приказами Минстроя России от 30.03.2020 № 172/пр, от 01.06.2020 № 294/пр, от 30.06.2020 № 352/пр, от 20.10.2020 № 636/пр, от 09.02.2021 № 51/пр, от 24.05.2021 № 321/пр, от 24.06.2021 № 408/пр, от 14.10.2021 № 746/пр).

Методика определения сметной стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, сноса объектов капитального строительства, работ по сохранению объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации на территории Российской Федерации, утвержденная приказом Минстроя России от 04.08.2020 № 421/пр (далее – Методика № 421/пр).

Методические рекомендации по применению федеральных единичных расценок на строительные, специальные строительные, ремонтно-строительные, монтаж оборудования и пусконаладочные работы, утвержденные приказом Минстроя России от 04.09.2019 № 519/пр.

Методическое пособие по определению стоимости инженерных изысканий для строительства, введенное в действие письмом Госстроя России от 31.03.2004 № НЗ-2078/10.

Методические указания по применению справочников базовых цен на проектные работы в строительстве, утвержденные приказом Минрегиона России от 29.12.2009 № 620.

Накладные расходы определены в соответствии с Методикой по разработке и применению нормативов накладных расходов при определении сметной стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, сноса объектов капитального строительства, утвержденной приказом Минстроя России от 21.12.2020 № 812/пр. (в редакции приказа Минстроя России от 02.09.2021 № 636/пр).

Сметная прибыль определена в соответствии с Методикой по разработке и применению нормативов сметной прибыли при определении сметной стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, сноса объектов капитального строительства, утвержденной приказом Минстроя России от 11.12.2020 № 774/пр.

Норматив затрат на строительство титульных временных зданий и сооружений при определении сметной стоимости объекта капитального строительства принят в размере 5,2 % согласно п. 43 «Объекты инфраструктуры морского транспорта» таблицы Приложения № 1 Методики определения затрат на строительство временных зданий и сооружений, включаемый в сводный сметный расчет стоимости строительства объектов капитального строительства, утвержденной приказом Минстроя России от 19.06.2020 № 332/пр (далее – Методика № 332/пр), с учетом коэффициента – 0,8 (согласно п. 25 Методики № 332/пр).

Норматив дополнительных затрат при производстве строительно-монтажных работ в зимнее время принят в размере 3,6% согласно п.67 приложения №1 Методики определения дополнительных затрат при производстве работ в зимнее время, утвержденной приказом Минстроя России от 25.05.2021 № 325/пр (далее – Методика № 325/пр), с учетом коэффициента – 1,1 (согласно п. 31.4 Методики № 332/пр).

Методика определения затрат на осуществление функций технического заказчика, утвержденная приказом Минстроя России от 02.06.2020 № 297/пр.

Резерв средств на непредвиденные работы и затраты принят в размере 3 % согласно п. 179 Методики № 421/пр.

Пересчет сметной стоимости из базисного уровня цен 2001 года (на 01.01.2000) в текущий уровень цен на IV квартала 2021 года выполнен согласно пп. 44, 45 Методики № 421/пр в локальных сметных расчетах индексами изменения сметной стоимости, сведения о которых включены в федеральный реестр сметных нормативов, в соответствии с приложениями к письмам Минстроя России:

45,70-оплата труда 9,13-материалы, изделия и конструкции; 13,74-эксплуатация машин и механизмов к ФЕР-2001 для Хабаровского края

(2 зона) по объекту строительства «Прочие объекты» (приложение № 1 к письму Минстроя России от 09.11.2021 № 48642-ИФ/09);

45,70-оплата труда; 7,21-материалы, изделия и конструкции; 14,19 -эксплуатация машин и механизмов к ФЕР-2001 для Хабаровского края (2зона) по объекту строительства «Административные здания» (приложение № 1 к письму Минстроя России от 09.11.2021 № 48642-ИФ/09);

45,70-оплата труда; 5,81-материалы, изделия и конструкции; 11,60 -эксплуатация машин и механизмов к ФЕР-2001 для Хабаровского края (2зона) по объекту строительства «Подземная прокладка кабеля с медными жилами» (приложение № 1 к письму Минстроя России от 09.11.2021 № 48642-ИФ/09);

45,70-оплата труда; 7,83-материалы, изделия и конструкции; 14,30 -эксплуатация машин и механизмов к ФЕР-2001 для Хабаровского края (2зона) по объекту строительства «Внешние инженерные сети канализации» (приложение № 1 к письму Минстроя России от 09.11.2021 № 48642-ИФ/09);

45,70-оплата труда; 4,65-материалы, изделия и конструкции; 13,95 -эксплуатация машин и механизмов к ФЕР-2001 для Хабаровского края (2зона) по объекту строительства «Внешние инженерные сети водопровода» (приложение № 1 к письму Минстроя России от 09.11.2021 № 48642-ИФ/09);

45,70-оплата труда; 9,59-материалы, изделия и конструкции; 10,61 -эксплуатация машин и механизмов к ФЕР-2001 для Хабаровского края (2зона) по объекту строительства «Сети наружного освещения» (приложение № 1 к письму Минстроя России от 09.11.2021 № 48642-ИФ/09);

14,89 на перевозку грузов для строительства автомобильным транспортом (автомобили - самосвалы) к ФЕР-2020 для Хабаровского края (2зона) (приложение № 7 к письму Минстроя России от 18.12.2021 № 55924-ИФ/09);

5,20 на оборудование по отрасли «Транспорт» (приложение № 4 к письму Минстроя России от 22.11.2021 № 50719-ИФ/09);

14,82 на прочие работы и затраты по отрасли «Транспорт» (приложение № 3 к письму Минстроя России от 22.11.2021 № 50719-ИФ/09);

4,75x1,19 на проектные работы (приложение № 4 к письму Минстроя России от 25.10.2021 № 46012-ИФ/09 и письмо Госстроя России от 16.07.2003 № НЗ-4316/10);

4,82x1,266 на изыскательские работы (приложение № 4 к письму Минстроя России от 25.10.2021 № 46012-ИФ/09 и писем Госстроя России от 04.01.2001 № АШ-9/10, от 07.10.1999 № АШ-3412/10).

Затраты на проведение государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий в части проверки достоверности определения сметной стоимости определены с применением коэффициента – 5,71 (коэффициент, отражающий инфляционные процессы в 2021 году по отношению к уровню цен на 01.01.2001).

Сумма налога на добавленную стоимость (НДС) включена в сметную стоимость строительства в текущем уровне цен в соответствии с пп. 180, 181

Методики № 421/пр.

V. Выводы по результатам рассмотрения

5.1. Выводы о соответствии или несоответствии результатов инженерных изысканий требованиям технических регламентов

Результаты инженерных изысканий соответствуют требованиям технических регламентов.

5.2. Выводы в отношении технической части проектной документации

5.2.1. Указание на результаты инженерных изысканий, на соответствие которым проводилась оценка проектной документации

Оценка проектной документации проведена на соответствие результатам следующих инженерных изысканий:

- Инженерно-гидрометеорологические изыскания;
- Инженерно-экологические изыскания;
- Обследования состояния грунтов оснований зданий и сооружений, их строительных конструкций;
- Инженерно-геодезические изыскания;
- Инженерно-геологические изыскания.

5.2.2. Выводы о соответствии или несоответствии технической части проектной документации результатам инженерных изысканий, заданию застройщика или технического заказчика на проектирование и требованиям технических регламентов и о совместимости или несовместимости с частью проектной документации и (или) результатами инженерных изысканий, в которые изменения не вносились

Проектная документация соответствует требованиям технических регламентов и иным установленным требованиям, а также результатам инженерных изысканий, выполненных для подготовки проектной документации, и заданию на проектирование

Оценка проведена на соответствие требованиям, действовавшим по состоянию на 10.08.2021

5.3. Выводы по результатам проверки достоверности определения сметной стоимости

5.3.1. Выводы о соответствии (несоответствии) расчетов, содержащихся в сметной документации, утвержденным сметным нормативам, сведения о которых включены в федеральный реестр сметных нормативов, физическим объемам работ, конструктивным, организационно-технологическим и другим решениям, предусмотренным проектной документацией

Расчеты, содержащиеся в сметной документации, соответствуют утвержденным сметным нормативам, сведения о которых включены в федеральный реестр сметных нормативов, физическим объемам работ, конструктивным, организационно-технологическим и другим решениям, предусмотренным проектной документацией.

5.3.2. Вывод о достоверности или недостоверности определения сметной стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, сноса объекта капитального строительства, работ по сохранению объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации

Сметная стоимость определена достоверно.

VI. Общие выводы

Результаты инженерных изысканий, выполненных для подготовки проектной документации по объекту "Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения "Ванино-Холмск" в морском порту Ванино", соответствуют требованиям технических регламентов.

Проектная документация по объекту "Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения "Ванино-Холмск" в морском порту Ванино":

- соответствует результатам инженерных изысканий, выполненных для ее подготовки;
- соответствует заданию на проектирование;
- соответствует требованиям технических регламентов и иным установленным требованиям.

Сметная стоимость объекта "Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения "Ванино-Холмск" в морском порту Ванино" определена достоверно.

VII. Сведения о лицах, аттестованных на право подготовки заключений экспертизы, подписавших заключение экспертизы

1) Рудаковский Александр Васильевич

Направление деятельности: 48. Объекты морского и речного транспорта

Номер квалификационного аттестата: МС-Э-19-48-10052

Дата выдачи квалификационного аттестата: 06.12.2017

Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 06.12.2027

2) Маковецкая Ирина Николаевна

Направление деятельности: 5.2.5. Охрана окружающей среды

Номер квалификационного аттестата: МС-Э-11-5-9483

Дата выдачи квалификационного аттестата: 28.08.2017

Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 28.08.2027

3) Гринштейн Михаил Исаакович

Направление деятельности: 26. Схемы планировочной организации земельных участков

Номер квалификационного аттестата: МС-Э-19-26-10055

Дата выдачи квалификационного аттестата: 06.12.2017

Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 06.12.2027

4) Блужина Анастасия Сергеевна

Направление деятельности: 25. Инженерно-экологические изыскания

Номер квалификационного аттестата: МС-Э-21-25-13863

Дата выдачи квалификационного аттестата: 15.10.2020

Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 15.10.2025

5) Ловыгина Елена Александровна

Направление деятельности: 5.2.4.6. Системы автоматизации

Номер квалификационного аттестата: МС-Э-3-5-2977

Дата выдачи квалификационного аттестата: 28.04.2014

Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 28.04.2024

6) Котолян Григорий Овакимович

Направление деятельности: 5.2.4.1. Электроснабжение
Номер квалификационного аттестата: МС-Э-13-5-7914
Дата выдачи квалификационного аттестата: 16.12.2016
Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 16.12.2024

7) Абдуллаев Дмитрий Абаевич

Направление деятельности: 27. Объемно-планировочные решения
Номер квалификационного аттестата: МС-Э-28-27-11445
Дата выдачи квалификационного аттестата: 16.11.2018
Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 16.11.2025

8) Когтева Лидия Федоровна

Направление деятельности: 5.2.12.3. Мосты и трубы
Номер квалификационного аттестата: МС-Э-9-5-7409
Дата выдачи квалификационного аттестата: 02.09.2016
Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 03.09.2027

9) Кухарь Александр Владимирович

Направление деятельности: 44. Объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта
Номер квалификационного аттестата: МС-Э-8-44-11800
Дата выдачи квалификационного аттестата: 25.03.2019
Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 25.03.2024

10) Гутник Елена Юрьевна

Направление деятельности: 44. Объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта
Номер квалификационного аттестата: МС-Э-12-44-14223
Дата выдачи квалификационного аттестата: 21.06.2021
Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 21.06.2026

11) Косенко Алексей Константинович

Направление деятельности: 22. Инженерно-геодезические изыскания
Номер квалификационного аттестата: МС-Э-6-22-10572
Дата выдачи квалификационного аттестата: 30.03.2018
Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 30.03.2025

12) Старченко Сергей Юрьевич

Направление деятельности: 5.1.2. Инженерно-геологические изыскания
Номер квалификационного аттестата: МС-Э-16-5-9827
Дата выдачи квалификационного аттестата: 24.10.2017
Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 24.10.2024

13) Никифоров Дмитрий Андреевич

Направление деятельности: 24. Инженерно-гидрометеорологические изыскания
Номер квалификационного аттестата: МС-Э-28-24-11455
Дата выдачи квалификационного аттестата: 16.11.2018
Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 16.11.2025

14) Чирков Алексей Иванович

Направление деятельности: 32. Инженерно-технические мероприятия ГО и ЧС
Номер квалификационного аттестата: МС-Э-6-32-10587
Дата выдачи квалификационного аттестата: 30.03.2018
Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 30.03.2025

15) Попов Александр Сергеевич

Направление деятельности: 5.2.7. Пожарная безопасность
Номер квалификационного аттестата: МС-Э-14-5-9808
Дата выдачи квалификационного аттестата: 24.10.2017
Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 24.10.2027

16) Семашкина Наталья Алексеевна

Направление деятельности: 35.1. Ценообразование и сметное нормирование

Номер квалификационного аттестата: МС-Э-23-35-12209

Дата выдачи квалификационного аттестата: 16.07.2019

Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 16.07.2024

17) Прищепина Жанна Альбертовна

Направление деятельности: 35. Организация строительства

Номер квалификационного аттестата: МС-Э-18-35-9984

Дата выдачи квалификационного аттестата: 14.11.2017

Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 14.11.2027

18) Хамаганов Вячеслав Анатольевич

Направление деятельности: 37. Системы водоснабжения и водоотведения

Номер квалификационного аттестата: МС-Э-8-37-11806

Дата выдачи квалификационного аттестата: 25.03.2019

Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 25.03.2024

19) Клещевникова Ирина Романовна

Направление деятельности: 39. Системы связи и сигнализации

Номер квалификационного аттестата: МС-Э-27-39-11428

Дата выдачи квалификационного аттестата: 09.11.2018

Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 09.11.2025

20) Тарелов Олег Евгеньевич

Направление деятельности: 5.2.4.4. Системы связи и сигнализации

Номер квалификационного аттестата: МС-Э-13-5-9757

Дата выдачи квалификационного аттестата: 15.09.2017

Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 15.09.2027

21) Трушков Иван Сергеевич

Направление деятельности: 5.2.3. Конструктивные решения

Номер квалификационного аттестата: МС-Э-3-5-5962

Дата выдачи квалификационного аттестата: 16.06.2015

Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 16.06.2027

22) Сеницына Лилия Витальевна

Направление деятельности: 5.2.6. Санитарно-эпидемиологическая безопасность

Номер квалификационного аттестата: МС-Э-1-5-2944

Дата выдачи квалификационного аттестата: 28.04.2014

Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 28.04.2024

23) Борщак Марина Алексеевна

Направление деятельности: 5.2.9. Промышленная безопасность опасных производственных объектов

Номер квалификационного аттестата: МС-Э-14-5-9799

Дата выдачи квалификационного аттестата: 24.10.2017

Дата окончания срока действия квалификационного аттестата: 24.10.2027

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 16043BB0075AE039E49AE8FD5
8EED3380

Владелец Журавлев Алексей
Геннадьевич

Действителен с 12.04.2022 по 12.04.2023

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 16866E6009BAEE3B24B1455B2
DCF873FC

Владелец Рудаковский Александр
Васильевич

Действителен с 20.05.2022 по 20.05.2023

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 7CC990003FAE628E4230DB443
EE33B42
Владелец Маковецкая Ирина
Николаевна
Действителен с 17.02.2022 по 17.02.2023

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 1D25BE0009EAEF89A4EE42D3F
8B097A48
Владелец Гринштейн Михаил Исаакович
Действителен с 23.05.2022 по 23.05.2023

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 1FEB581000BAF5DAF4FF5892F
E1A4183C
Владелец Блужина Анастасия Сергеевна
Действителен с 09.09.2022 по 09.09.2023

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат AA6C000D3ADA59C4D37C3055
8C6D0EE
Владелец Ловыгина Елена
Александровна
Действителен с 01.11.2021 по 01.11.2022

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 40548C00F0AD94AC42C0E8C1B
0F5DBB8
Владелец Котолян Григорий Овакимович
Действителен с 30.11.2021 по 30.11.2022

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 18AFFFA0099AED19342BEFA90
CE371C06
Владелец Абдуллаев Дмитрий Абаевич
Действителен с 18.05.2022 по 18.05.2023

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 18559D00B2AD819048FB11D96
ED9C323
Владелец Когтева Лидия Федоровна
Действителен с 29.09.2021 по 29.09.2022

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат BF86D00E8ADD4B94B9B2B0EB
0CC26E0
Владелец Кухарь Александр
Владимирович
Действителен с 22.11.2021 по 22.11.2022

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 87F7C00EAAD8C9E49727BE1F1
C4C28A
Владелец Гутник Елена Юрьевна
Действителен с 24.11.2021 по 24.11.2022

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 75CD9500F0AD69B64D9B4873E
4E88E1F
Владелец Косенко Алексей
Константинович
Действителен с 30.11.2021 по 30.11.2022

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН

ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 1CE47100F3AD3BBE467B825DC
94F04BE

Владелец Старченко Сергей Юрьевич

Действителен с 03.12.2021 по 03.12.2022

ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 1EDE1D800A7AE4C834440AE29
A514AD60

Владелец Никифоров Дмитрий
Андреевич

Действителен с 01.06.2022 по 01.06.2023

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 1D7EBDE009EAE84A14C2EE4DF
95FB6F70

Владелец Чирков Алексей Иванович

Действителен с 23.05.2022 по 23.05.2023

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 65876E00F3ADB5844C40F0ED9
467D112

Владелец Попов Александр Сергеевич

Действителен с 03.12.2021 по 03.12.2022

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 1D7E29FACAA2C30000000CF00
060002

Владелец Семашкина Наталья
Алексеевна

Действителен с 26.11.2021 по 26.11.2022

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 69C5EB00CEAD05BF40A25FA74
318E7B0

Владелец Прищепина Жанна
Альбертовна

Действителен с 27.10.2021 по 27.10.2022

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 13912CC0004AFC6A4428F893C
E53186E1

Владелец Хамаганов Вячеслав
Анатольевич

Действителен с 02.09.2022 по 02.09.2023

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 337DF2003CAE88B745F79C6D6
1B37A39

Владелец Клещевникова Ирина
Романовна

Действителен с 14.02.2022 по 14.02.2023

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 1D7F0149AB31A0000000008381
D0002

Владелец Тарелов Олег Евгеньевич

Действителен с 13.12.2021 по 13.12.2022

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 65D49100F2ADA68E4A000BD8B
8BF4D92

Владелец Трушков Иван Сергеевич

Действителен с 02.12.2021 по 02.12.2022

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 6B92E900F0ADEA9342159B71F
FC07231

Владелец Синицына Лилия Витальевна

Действителен с 30.11.2021 по 30.11.2022

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 33DFC500EFADAF894DBCF8CC
C553A593

Владелец Борщак Марина Алексеевна

Действителен с 29.11.2021 по 29.11.2022

