

**ЗАТВЕРДЖУЮ:**

Директор з інженірингу

ПРАТ «ЮЖКОКС»

Струсевич І.В.

«08 02 2022р.

### ТЕХНІЧНЕ ЗАВДАННЯ

«Реконструкція внутрішньозаводських залізничних переїздів, що не охороняються (1-Східна горловина станції Заводська (інв. №741), 2-західна горловина станції Заводська (інв. №740), 3-переїзд цеху ЕНІВО (інв. №739), 4-переїзд коксового цеху (інв. №738)) за адресою: Дніпропетровська область, м. Кам'янське, вул. В'ячеслава Чорновола, буд.1»

№	Перелік основних даних і вимог	Основні дані і вимоги
1	Найменування та місце розташування об'єкту	Реконструкція внутрішньозаводських залізничних переїздів, що не охороняються (1-Східна горловина станції Заводська (інв. №741), 2-західна горловина станції Заводська (інв. №740), 3-переїзд цеху ЕНІВО (інв. №739), 4-переїзд коксового цеху (інв. №738)) за адресою: Дніпропетровська область, м. Кам'янське, вул. В'ячеслава Чорновола, буд.1
2	Підстава до виконання	Цей захід дозволить знизити ймовірність настання нещасних випадків на залізничній колії та запобігти виникненню аварійних ситуацій, пов'язаних з виконанням маневрових та поїзних робіт, перетином залізничної колії автомобільним транспортом та пішоходами.
3	Дані про замовника	<p style="text-align: center;">ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО «ЮЖКОКС» (ПРАТ «ЮЖКОКС») 51909, Україна, Дніпропетровська область, м. Кам'янське, вул. В'ячеслава Чорновола, буд.1</p>
4	Інформація про об'єкти	<p><b>1-Східна горловина станції Заводська (інв. №741) – перша черга</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Перетин автомобільною дорогою 8 залізничних колій (протяжність переїзду 35 м).</li> <li>2. Рух до 150 поїздів та маневрових поїздів на добу. Максимальна вага поїзда проходить дорогами горловини 3500 тон.</li> <li>3. Рух автотранспорту до 50 одиниць на добу.</li> <li>4. Рух персоналу до 100 осіб на добу.</li> <li>5. Можливе паралельне виконання операцій залізничним транспортом.</li> <li>6. Є будівлі та споруди, що обмежують огляд локомотивних бригад.</li> </ul> <p><b>2-західна горловина станції Заводська (інв. №740) – третя черга</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Перетин автомобільною дорогою 3 залізничних колій (протяжність переїзду 20 м).</li> <li>2. Рух до 50 маневрових поїздів на добу. Максимальна вага поїзда 900 тон, що проходить дорогами горловини.</li> <li>3. Рух автотранспорту до 50 одиниць на добу.</li> <li>4. Рух персоналу до 100 осіб на добу.</li> <li>5. Є будівлі та споруди, що обмежують огляд локомотивних бригад.</li> </ul> <p><b>3-переїзд цеху ЕНІВО (інв. №739) – четверта черга</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Перетин автомобільною дорогою 2 залізничних колій (протяжність переїзду 15 м).</li> <li>2. Рух до 10 маневрових поїздів на добу. Максимальна вага поїзда 900 тон, що проходить дорогами горловини.</li> <li>3. Рух автотранспорту до 50 одиниць на добу.</li> <li>4. Рух персоналу до 100 осіб на добу.</li> </ul> <p><b>4-переїзд коксового цеху (інв. №738) – друга черга</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Перетин автомобільною дорогою 2 залізничних колій (протяжність переїзду 10 м).</li> <li>2. Рух до 5 маневрових поїздів на добу. Максимальна вага поїзда 500 тон, що проходить дорогами горловини.</li> <li>3. Рух автотранспорту до 20 одиниць на добу.</li> <li>4. Рух персоналу до 25 осіб на добу.</li> </ul>
5	Вид будівництва	Реконструкція

6	Джерело фінансування	Інвестиційний бюджет
7	Необхідність розрахунку ефективності інвестицій	Не вимагається
8	Особливі умови будівництва	Реконструкція здійснюється в умовах діючого виробництва. Замовник надає технічні дані для виконання робочого проекту які є у наявності. Виконавець на стадії проєктування, надає графік реалізації реконструкції.
9	Стадійність проєктування	Робочий проект. Стадійність проєктування підтверджується розрахунком відповідно до «Інструкції з облаштування та експлуатації залізничних переїздів» ЦП-0174 і погоджується із Замовником.
10	Вимоги до режиму безпеки та охорони праці	У відповідності із чинними нормами, правилами та інструкціями.
11	Технічні вимоги до реконструкції переїздів	Переїзди мають бути обладнані: <ul style="list-style-type: none"> <li>• по 2 автоматичних шлагбаума в комплекті з обох боків переїзду, які унеможлинюють виїзд на колії, зі світлою та звуковою сигналізацією;</li> <li>• зовнішнім освітленням на окремих стальних оцинкованих стовпах висотою 9 м з нормами освітлення не менше 15 lx;</li> <li>• бетонним автомобільним настилом (не менше 6м. ширина) на колії з плити ЗП-2 с закріпленим на бетонний мостовий брус, підходи до переїзду по 10 м з обох сторін – асфальтне покриття</li> <li>• водовідвід виконати від настилу переїзду, який забезпечує відсутність накопичення вологи на переїзну перегоні</li> <li>• заміна колії на підході до переїзду по 12 м з обох боків переїзду на всіх рейках;</li> <li>• пішохідним настилом з асфальтного покриття (не менше 1,5м. ширина) з підходами по 10 м з кожної сторони та пластиковими перильними огорожами, лабіринтами при виході/вході (ширина 1,5 м), забарвленими в запобіжні кольори;</li> <li>• застежливими знаками для автотранспорту згідно з інструкцією ЦП-0174;</li> <li>• загороджувальними світлофорами та знаками С (свисток) для залізничного транспорту;</li> <li>• ручне відкриття шлагбаума у разі несправності систем сигналізації з захистом від стороннього втручання;</li> <li>• системою відліку вісей на переїзди.</li> </ul>
12	Вимоги до функцій безпеки систем залізничної автоматики на залізничних переїздах	Переїзні системи повинні унеможливлювати рух через залізничний переїзд транспортних засобів та пішоходів під час прямування через переїзд залізничного складу та виконувати такі функції: <ul style="list-style-type: none"> <li>• оптичну сигналізацію, загородження з боку автомобільної дороги та акустичне сповіщення;</li> <li>• контроль відсутності перешкод для руху поїзда через переїзд (загороджувальний світлофор) для локомотивних бригад;</li> <li>• загородження переїзду з боку руху залізничного транспорту;</li> <li>• ручне керування шлагбаумами (виносний пульт управління шлагбаумами у разі несправності автоматики).</li> </ul>
13	Вимоги до експлуатаційної сумісності систем залізничної автоматики та на залізничних переїздах	Дорожнє обладнання переїзних систем повинно встановлюватись відповідно до вимог габариту залізничного рухомого складу та габариту наближення будівель. Технічні засоби переїзної системи повинні виконувати свої функції у всіх передбачених умовах і режимах, не створюючи при цьому перешкод для функціонування інших технічних засобів залізничної автоматики, так і інших об'єктів інфраструктури залізничної лінії. Технічні засоби переїзної системи повинні бути функціонально, інформаційно та технічно сумісними із системами залізничної автоматики та СЦБ.
14	Вказівки про необхідність: - розробки окремих проектних рішень у декількох варіантах та на конкурсній основі;	1. Усі технічні рішення (ТР) повинні заздалегідь узгоджуватися із замовником. 2. Узгодження ТР оформляється протоколом з перерахування всіх узгоджених ТР, а також вимог до коректування окремих проектних рішень. 3. Не допускається проєктування стадії робочого проекту без узгодженого заздалегідь ТР із замовником. 4. На підставі (ТР) повинна бути створена технічна документація (паспорт переїзда, тощо) узгоджена з усіма наглядовими органами, та передані замовнику.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- попередніх узгоджень із замовником;</li> <li>- попередніх узгоджень проектних рішень із зацікавленими відомствами;</li> </ul>	<p>5. Підрядна організація повинна виконати роботу «під ключ» та передати всі документи замовнику.</p> <p>6. Питання з технічного обслуговування після введення в експлуатацію залізничних переїздів обговорюється окремо.</p>
15	Особливі вимоги замовника	<p>1. Кошторисну частину ПКД розробляти з використанням ПК «АВК-5», у формі imd*.</p> <p>2. Ціни на матеріально-технічні ресурси та обладнання, що будуть використані під час розробки кошторисної частини, приймати за найменшою вартістю, яка не повинна перевищувати цін, зареєстрованих в Міністерстві економічного розвитку і торгівлі та мінімальних цін що діють в регіоні розташування об'єкту реконструкції, відповідно до чинного законодавства.</p> <p>3. До проектної документації необхідно додати:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- копію ліцензії суб'єкта господарювання – розробника проекту;</li> <li>- копії сертифікатів на апаратуру та обладнання, що входить до складу запропонованих установок.</li> </ul> <p>4. Проектно-кошторисною документацією врахувати наступні дані:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- коефіцієнти до норм витрат труда робітників-монтажників (Згідно ДСТУ-Н Б.Д.2.3-40:2012, Додаток Г, п.2) - 1,25;</li> <li>- коефіцієнти до норм витрат труда робітників-будівельників (Згідно ДСТУ-Н Б.Д.2.2-48:2012, Додаток Г, п.2) - 1,3;</li> <li>- коефіцієнти до норм витрат труда робітників-налагоджувальників (Згідно ДСТУ-Н Б.Д.2.3-40:2012, Додаток Г, п.2) - 1,2;</li> <li>- урахування додаткових витрат авторського нагляду;</li> <li>- врахування коштів на утримання служби Замовника розміром 1%;</li> <li>- технічний нагляд розміром до 1,5 %;</li> <li>- коефіцієнти до коштів на покриття додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами – 1,087;</li> <li>- кошти на покриття ризиків – 2,4 %.</li> </ul> <p>5. Ціни на матеріали, придбання яких складає не менше 80% від усіх витрат на матеріали по проекту, узгоджуються із Замовником.</p> <p>6. Кошторисна вартість розраховується на підставі виконаних креслень, схем, відомостей дефектів та інших матеріалів без використання об'єктів аналогів та збільшених конструктивних елементів.</p>
16	Термін надавання документації	Згідно договору, надати в 3 паперових примірниках та на електронному носії.

Начальник відділу охорони праці  
ПрАТ «ЮЖКОКС»

О.В. Олійник

