

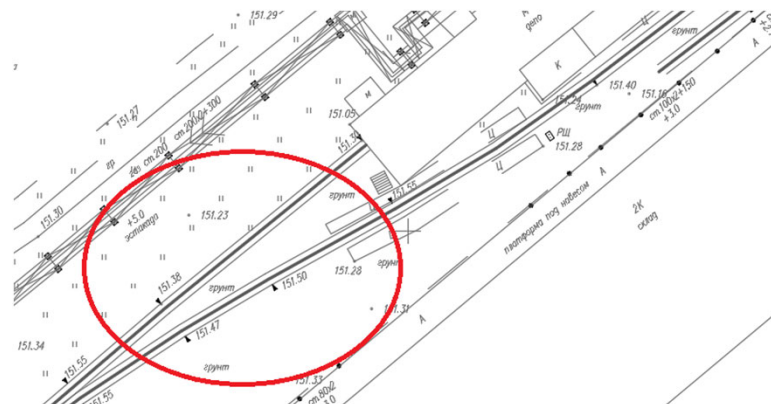
1.Путь №17: Оплыв откоса (не укреплен) в кривом участке по упорной стороне.



Наш 17 путь был полностью демонтирован от СП46 до шихты, после СП46 в сторону столовой мы работ не производили



Место указанное на фото это где-то в районе депо, за столовой, Там мы работ не производили



2.Путь №32 (тупиковый): Осыпание откоса и отсутствие плечевого балласта на 30 концах шпал.



Это тупиковый путь №36 (ближайший к Ярославке),

Да, там регулярно оседала насыпь и меж шпал и на откосах

3.Путь №30 (ветка в депо): Провал грунта вблизи ж.д. полотна, в следствие чего происходит просадка на данном участке. Многочисленные просадки на всем протяжении пути, необходима выправка.



«03» ноября 2024г.

Объект: «Ж/Д пути от испытательного центра до обкаточной линии с удлинением трансбордера, расположенные по адресу: Московская область, г. Мытищи, ул. Колонцова, 4», территория завода АО «МЕТРОВАГОНМАШ»

АКТ

Комиссия в составе представителей:

Генерального подрядчика ООО «КиКГЕОСТРОЙ», Руководителя проекта Шевчука К.А.;

Технического заказчика ООО «Проминжиниринг», Ведущего инженера строительного контроля Дураева В.Ю.;

Заказчика АО «Метровагонмаш», Директора по эксплуатации и безопасности производственной деятельности Никишина А.С.

Мы, нижеподписавшиеся, составили настоящий акт о том, что в соответствии с Актом от 02.11.2024г, на участке ж/д пути №30 ПК4+40, было произведено вскрытие места провала грунта. При разработке грунта выявлен массив технической соли с карстовыми пустотами, образовавшимися в результате растворения грунтовыми и поверхностными водами. Комиссией сделан вывод, что провал грунта не связан с работами проводимыми Генподрядной организацией и не является гарантийным случаем. Для возобновления движения по поврежденному участку ж/д пути Генподрядной организации поручается выполнение восстановительных работ, с фиксацией объемов и последующим осмечиванием, а именно:

1. Демонтаж деревянных шпал;
2. Разработка грунта и технической соли;
3. Засыпка котлована песком с послойным уплотнением;
4. Устройство щебеночного основания под ж/д путь с уплотнением;
5. Монтаж деревянных шпал;
6. Балластировка, выправка и рихтовка восстановленного участка ж/д пути.

ПОДПИСИ СТОРОН:

Представитель Генерального подрядчика

 /Шевчук К.А./

Представитель Технического заказчика

 /Дураев В.Ю./

Представитель Заказчика

 /Никишин А.С./

Карстовый провал, где была емкость с солью, у нас был допник на эти работы. После он все равно проваливался, Родион с Юпиным щебенку тачками туда подсыпать возили.

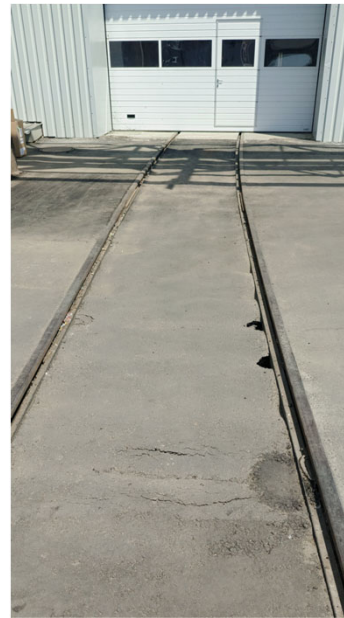
4. Путь №31 (ветка на ПСИ): некачественное закрепление
металлического желоба на всем протяжении, которое приводит к
его деформации и необходимости демонтажа.



Тут неоднозначно, нужно предметно разбираться, возможно
и некачественно приваренная МС-ка, а возможно выдернули
технику, как уже раньше было, фото ниже



5.Путь №37(въезд в КИО): размыв балласта под асфальтовым покрытием



На их фото невозможно идентифицировать путь, раньше была такая ситуация с 33 путем, как там восстанавливали не знаю, мимо меня прошло, вроде бетоном залили и переложили асфальт

