ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ӨҢІРЛІК ДАМУ МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ КОМИТЕТІНІҢ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК) ҚАРАҒАНДЫ ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

ФИЛИАЛ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА») КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА МИНИСТЕРСТВА РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН» ПО КАРАГАНДИНСКОЙ ОБЛАСТИ

ҚОРЫТЫНДЫ

00 00 30

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ӨНІРЛІК ДАМУ МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ КОМИТЕТІНІҢ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК) ҚАРАҒАНДЫ ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

ФИЛИАЛ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА») КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА МИНИСТЕРСТВА РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН» ПО КАРАГАНДИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Бекітемін:

«Мемсараптама» РМК
Қарағанды облысы бойынша
филиалының директоры

Дюсенгалиев Д.Т.

«СП Арбат ЖШС Центральный-2 теліміне автокөлік жолы»
жұмыс жобасы бойынша

2015 жылғы 12 ақпандағы №10-0035/15

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«СП Арбат» ЖШС

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Global Energy Group» ЖШС
Қарағанды қ,

Қарағанды қаласы

00 0030

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ӨҢІРЛІК ДАМУ МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ КОМИТЕТІНІҢ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК) ҚАРАҒАНДЫ ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

ФИЛИАЛ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА») КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА МИНИСТЕРСТВА РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН» ПО КАРАГАНДИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Утверждаю:

Директор
филиала РГП «Госэкспертиза»
по Карагандинской области

Дюсенгалиев Д.Т.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№10-0035/15 от 12 февраля 2015 года

по рабочему проекту
**«Автомобильная дорога
к участку Центральный -2 ТОО «СП Арбат»**

ЗАКАЗЧИК:
ТОО СП «Арбат»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Global Energy Group»
г.Караганды

г. Караганды

000030

1. НАИМЕНОВАНИЕ: - рабочий проект **«Автомобильная дорога к участку Центральный -2 ТОО «СП Арбат»**

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором 10-24/15 от 27.01.2015г. с ТОО СП «Арбат».

2. ЗАКАЗЧИК – ТОО СП «Арбат»

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК – ТОО «Global Energy Group» (гослицензия ГСЛ№13020138, приложение к государственной лицензии от 11.12.2013 года, выданная КДС и ЖКХ Министерства регионального развития РК).

ГИП - Цой М.П. (приказ №33-П от 18.08.2014г.).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ - не государственные инвестиции

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ:

5.1 Основание для разработки:

техническое задание на разработку рабочего проекта «Автомобильная дорога к участку Центральный -2 ТОО «СП Арбат» от 18.08.2014г, утвержденное заказчиком;

постановление акимата Нуринского района Карагандинской области №15/08 от 10.06.2014г. о предоставлении делимых земельных участков ТОО «СП Арбат» из земель Шубаркульского поселкового округа;

акт на право временного возмездного землепользования №0227449 от 02.09.2014г., кадастровый номер 09-136-081-083 площадью земельного участка 22,00 га;

акт на право временного возмездного землепользования №0227428 от 28.08.2014г., кадастровый номер 09-136-082-059 площадью земельного участка 1,27 га;

акт на право временного возмездного землепользования №0227427 от 28.08.2014г., кадастровый номер 09-136-082-057 площадью земельного участка 1,90 га;

акт на право временного возмездного землепользования №0227429 от 28.08.2014г., кадастровый номер 09-136-082-061 площадью земельного участка 21,00 га;

акт на право временного возмездного землепользования №0227430 от 28.08.2014г., кадастровый номер 09-136-082-064 площадью земельного участка 5,1763 га;

акт на право временного возмездного землепользования №0227431 от 28.08.2014г., кадастровый номер 09-136-082-053 площадью земельного участка 25,6037га;

акт на право временного возмездного землепользования №0227451 от 03.09.2014г., кадастровый номер 09-136-081-082 площадью земельного участка 11,8487га;

акт на право временного возмездного землепользования №0227432 от 28.08.2014г., кадастровый номер 09-136-082-052 площадью земельного участка 5,6414 га;

землеустроительный проект, утвержденный ГУ «Отдел земельных отношений Нуринского района» №3-7/58 от 09.06.2014г. (кадастровый номер 09-136-082-052);

землеустроительный проект, утвержденный ГУ «Отдел земельных отношений Нуринского района» №3-7/58 от 09.06.2014г. (кадастровый номер 09-136-082-057);

землеустроительный проект, утвержденный ГУ «Отдел земельных отношений Нуринского района» №3-7/58 от 09.06.2014г. (кадастровый номер 09-136-082-059);

землеустроительный проект, утвержденный ГУ «Отдел земельных отношений Нуринского района» №3-7/58 от 09.06.2014г. (кадастровый номер 09-136-082-064);

землеустроительный проект, утвержденный ГУ «Отдел земельных отношений Нуринского района» №3-7/58 от 09.06.2014г. (кадастровый номер 09-136-081-082);

письмо ГУ «Отдел архитектуры и градостроительства Нуринского района» №84 от 19.12.2014 г.;

технические условия на проектирование рабочего проекта «**Автомобильная дорога к участку Центральный -2 ТОО «СП Арбат»** (вынос и реконструкция сетей, попадающих в зону строительства) №002182 от 22.10.2014г., выданные ТОО «Карагандинская региональная энергетическая компания».

МЕМСАРАЛТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций:

письмо Управления административной полиции отделения ДВД Карагандинской области от 06.11.2014г. №5-11-2/16782 о согласовании рабочего проекта «**Автомобильная дорога к участку Центральный -2 ТОО «СП Арбат»**;

санитарно-эпидемиологическое заключение №11-6/139 от 12.12.2014г. о соответствии рабочего проекта санитарным нормам и правилам, выданное Нуринским районным управлением по защите прав потребителей;

заключение государственной экологической экспертизы от 29.01.2015г. №7-6/207 о согласовании проекта ОВОС к рабочему проекту «**Автомобильная дорога к участку Центральный -2 ТОО «СП Арбат»**, выданное ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Карагандинской области;

письмо заказчика от 20.01.2015г. о согласовании рабочего проекта «**Автомобильная дорога к участку Центральный -2 ТОО «СП Арбат»**;

топографическая съемка М1:2000 для проектирования автомобильной дороги согласована с ГУ «Отдел архитектуры и градостроительства Нуринского района» от 19.12.2014 г.;

согласование ТОО «Карагандинская региональная энергетическая компания» рабочего проекта «**Автомобильная дорога к участку Центральный -2 ТОО «СП Арбат»** №13-2/1027 от 10.12.2014 г.

5.3 Перечень документации представленной на экспертизу:

Шифр:22/2014-180814-АД

Том I	Паспорт проекта - шифр:22/2014-180814-ПП;
Том II	Общая часть. Пояснительная записка
Том III	Рабочий проект Ведомость объемов работ - шифр:22/2014-180814-ВР;
Том IV	Раздел «Охрана окружающей среды» в составе рабочего проекта «**Автомобильная дорога к участку Центральный -2 ТОО «СП Арбат»**, разработанный ТОО «Карагандинское экологическое общество» - ГСЛ №010153 от 07.07.2007г, выданная МООС РК

5.4. Цели и назначения объекта строительства

Рабочим проектом предусматривается строительство автомобильной дороги к участку Центральный -2 ТОО СП «Арбат».

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства:

По административному делению проектируемый участок проходит по территории Нуринского района Карагандинской области.

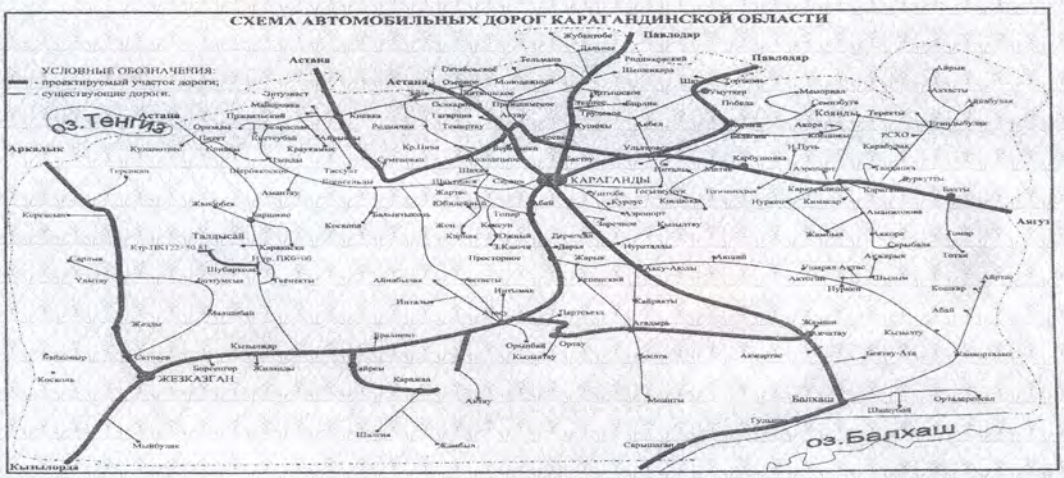

Рис.1. Схема автомобильной дороги

МЕМЕСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Природно-климатические условия района строительства:

Рассматриваемый район характеризуется резко континентальным климатом. Для теплого полугодия характерны высокая температура воздуха, незначительные осадки и довольно большая относительная сухость воздуха, а для холодного полугодия – продолжительная зима с устойчивым снежным покровом, значительными скоростями ветра и довольно частыми метелями.

Метеорологические данные приведены по МС Черниговка

Дорожно-климатическая зона **СНиП РК 3.03. – 09 – 2006* – IV**

Климатические условия:

по требованиям к дорожно-строительным материалам – **суровые**,

по требованиям к материалам для бетона – **суровые**

Среднегодовая температура воздуха: **+1.2°С**

Наиболее холодный месяц – январь, среднегодовая температура: - **17.9°С**

Наиболее жаркий месяц – июль, средняя температура: **+19,9°С**

Абсолютный максимум температуры воздуха: - **+43°С**

Абсолютный минимум температуры воздуха: - **52°С**

ХАРАКТЕРНЫЕ ПЕРИОДЫ ПО ТЕМПЕРАТУРЕ ВОЗДУХА

Средняя температура периода	Данные о периоде		
	начало (дата)	конец (дата)	продолжение, дней
Выше 0°С	10. апрель	23. октябрь	195.
Выше +5°С	22. апрель	7. октябрь	167.
Выше +10°С	5. май	19.сентября	136.

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Нормативная глубина промерзания грунта (см):

суглинки и глины – 190,9; супеси, пески мелкие и пылеватые – 232,4;

пески средние, крупные и гравелистые – 249; крупнообломочные грунты – 282,2.

Среднегодовое количество осадков – 404 мм, в т.ч. в зимний период – 116 мм.

Толщина снежного покрова (с 5% вероятностью превышения) – 52 см.

Количество дней с гололёдом – 10, градом – 1,9, туманами – 23, метелями – 33, с ветрами св. 15м/сек. – 32.

Геологическое строение

В геологическом строении рассматриваемого района принимают участие делювиально-пролювиальные четвертичные отложения. Четвертичные делювиально-пролювиальные отложения представлены глинисто-суглинистыми пылеватыми грунтами.

Инженерно-геологические условия

Притрассовая полоса в основном сложена суглинками тяжелыми, суглинками тяжелыми и легкими пылеватыми с линзами песка мелкого.

Грунты преимущественно твердые и не засолены.

В пределах притрассовой полосы с учетом номенклатурных типов грунтов, их консистенции засоления выделены 3 инженерно-геологических элемента, расположение которых в плане отражены в "грунтовой части" продольного профиля дороги.

Сосредоточенные резервы грунта

Для досыпки земляного полотна в процессе изысканий был предварительно намечен возможный источник получения грунта:

- внетрассовый грунтовый резерв №1- дресвяный грунт.

Для питьевого водоснабжения при строительстве автомобильной дороги предусматривается использовать воду из действующего водопровода пос. Шубарколь, качество воды соответствует требованиям ГОСТ 2761-84.

Для технических нужд – вода из старицы реки Карасу.

Поверхность рассматриваемого района слабохолмистая, проходит большей частью между впадинами.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

На рассматриваемой территории преобладает ковыльная, типчаково-полынная и кустарниковая растительность.

Гидрография.

Характерной особенностью гидрографии является редкая речная сеть и относительно большое количество временных водотоков, имеющих сток только в период весеннего снеготаяния.

Гидрографическая сеть рассматриваемого района представлена логами и понижениями. Рассматриваемая территория относится к районам резко выраженного недостаточного увлажнения, накладывающего свой отпечаток на формирование поверхностного стока.

Поверхностный сток формируется исключительно за счет талых снеговых вод. Дождевые осадки в условиях жаркого лета и большой сухости почво-грунтов в своей подавляющей части теряются на испарение и в стоке рек и временных водотоков практического значения не имеют. Грунтовое питание водотоков крайне не велико, а зачастую и вообще отсутствует. В соответствии с исключительным значением талых снеговых вод в питании водотоков рассматриваемой территории основной фазой их режима является резко выраженное весеннее половодье, вслед за которым наступает глубокая межень, вплоть до полного пересыхания малых водотоков.

Половодье в среднем начинается 9.04, пик поводья проходит в среднем на 18.04. Половодье бывает непродолжительным. В зависимости от размеров водотоков длительность половодья колеблется в среднем от 10 до 20 дней.

Обычно половодье проходит одной волной. Некоторым своеобразием отличается ход весеннего стока при выпадении в период снеготаяния значительных дождевых осадков. С ними связано появление на основной волне половодья вторичных подъёмов, резко выраженных в отдельные годы.

Подъёмы уровня воды во время весеннего половодья значительны. Подъём весеннего половодья обычно происходит быстро. Его средняя продолжительность в среднем составляет 4-6 дней. Спад половодья происходит значительно медленнее, чем его подъём. Уровень воды на пике держится несколько часов на малых водотоках.

6.3 Проектные решения

6.3.1 Автомобильная дорога

Принятые технические параметры

Основные параметры проектируемой дороги показаны в таблице №1.

Технические нормативы участка автомобильной дороги:

таблица №1

№ № п.п.	Наименование параметров	Нормативы	
		по СНиП РК 3.03-09-2006*	Принятые в проекте
1	2	3	4
1	Вид работ	Строительство	
2	Длина трассы, км	-	12,25081
3	Категория дороги	IV	IV
4	Расчетная скорость движения, км/час	80	80
5	Число полос движения, шт.	2	2
6	Ширина полосы движения, м	3.50	3.50
7	Ширина проезжей части, м	2x3.50	2x3.50
8	Ширина обочины, м	2.50	2.50
9	Ширина земляного полотна, м	12.00	12.00
	Поперечный уклон проезжей части, ‰	30	30
	Поперечный уклон обочины, ‰	60	60
	Наибольший продольный уклон, ‰	50	13

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

План трассы

Согласно технического Задания Заказчика в августе 2014 года произведены инженерно-изыскательские и инженерно-геологические работы на строительство автомобильной дороги к участку Центральный-2 ТОО СП «Арбат».

Проектируемая автомобильная дорога к участку Центральный-2 ТОО СП «Арбат» расположена в Нуринском районе Карагандинской области вблизи пос. Шубарколь.

Начало участка принято на отмыкании от автомобильной дороги «Шубарколь-Кызылжар». Конец проектируемого участка – ПК122+50,81 принят на въезде в рабочий поселок. Протяжённость дороги составляет 12,25081км.

Топографо-геодезические работы выполнены в условной системе координат и высот. Дорога проходит по пересеченной местности.

Для производства полевых работ были использованы электронные тахеометры "Sokkia" SET510 и SET610 и зеркально-линзовые отражатели. Для технического нивелирования использовались нивелиры "Sokkia" C330 и телескопические 4-х метровые рейки. Камеральная обработка материалов производилась на компьютерах с использованием программного комплекса CREDO.

Трассирование и вписывание кривых выполнено на компьютере согласно требований СНиП РК 3.03-09-2006*. Радиусы кривых разбиты с переходными кривыми. Все параметры трассы внесены в «Ведомость углов поворота».

На основе пунктов съёмочного обоснования выполнялась сплошная полосная тахеометрическая съёмка. Масштаб съёмки - М 1:1000. Параллельно дороге слева ходу пикетажа проектируется воздушная линия электропередач мощностью 35кВ, которая на ПК102+45 переходит направо от дороги. На всем протяжении автомобильная дорога пересекается с ВЛ 10кВ и ВЛ 35кВ, подробная характеристика которых приведена в «Ведомости пересекаемых коммуникаций».

На участках периодически действующих водотоков выполнен комплекс гидрологических работ.

Земляное полотно и дорожная одежда

Продольный профиль

Проектирование продольного профиля выполнено по нормам для дорог IV технической категории с учетом требований СНиП РК 3.03-09-2006* в увязке с элементами плана.

Руководящая проектная отметка назначена с учетом требований по возвышению бровки насыпи земляного полотна над расчетным уровнем снегового покрова и принята из условий для дорог IV технической категории, что составило 0,52м (высота снежного покрова) + 0,60м (возвышение бровки) +0,27м (пересчет на ось)= 1,39м.

Минимальный радиус вогнутой кривой – 24297,5м, максимальный продольный уклон – 13‰.

На продольном профиле указаны грунты притрассовой полосы, местоположение искусственных сооружений, отметки проектного покрытия по оси проезжей части, типы местности по характеру увлажнения, отражено проектирование продольного водоотвода.

Земляное полотно

В соответствии с заданием заказчика, ширина земляного полотна составляет 12,00м. Земляное полотно запроектировано с учетом требований СНиП РК 3.03-09-2006* и типового проекта 503- 0 – 48.87 с учетом высоты насыпи, свойств грунтов, используемых в земляном полотне, природных условий района строительства и его инженерно-геологических особенностей.

Проектируемый участок расположен в IV дорожно-климатической зоне. Тип местности по условиям увлажнения грунтов и характеру поверхностного стока представлен 1 типом местности, что отражено на продольном профиле.

Для возведения земляного полотна используется грунт из грунтового резерва №1, срезки и притрассовых резервов.

Грунт насыпи уплотняется пневмокатками массой 25 т слоями по 30 см при 6 и 8 проходах по одному следу. Количество проходов уточняется при производстве работ на основании данных пробного уплотнения.

Требуемый коэффициент уплотнения равен 0,95.

МЕМСАРАГТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Коэффициенты относительного уплотнения для грунтов приведены в «Покилометровой ведомости объемов земляных работ».

В соответствии с заданием на проектирование земляное полотно имеет серповидный профиль.

Проезжая часть запроектирована с двухскатным поперечным профилем. Поперечный уклон проезжей части составляет 30%, обочины - 60%.

Отвод дождевых и талых вод с проезжей части дороги предусмотрен продольными и поперечными уклонами.

Параметры поперечного профиля земляного полотна
участок ПК1+63-ПК122+50,81:

- ширина земляного полотна –12,0 м
- ширина дорожной одежды –7,0 м
- ширина проезжей части - 7,00м
- ширина полосы движения – 3.50м
- ширина обочин –2х2,50 м.

Проектируемая дорога отмыкает от автомобильной дороги «Шубарколь-Кызылжар», имеющей капитальный тип покрытия. В пределах закругления на отмыкании предусмотрен поперечный профиль земляного полотна со следующими параметрами:

Параметры поперечного профиля земляного полотна
участок (отгон) ПК0+00-ПК1+63:

- ширина земляного полотна –15,50 м
- ширина дорожной одежды –10,50 м
- ширина проезжей части - 10,50м
- ширина полосы движения – 3х3.50м
- укрепительная часть обочины – 2х0,50
- ширина обочин –2х2,50 м.

В проекте разработано 2 типа поперечных профилей земляного полотна (см. чертеж «Типы поперечного профиля земляного полотна»).

Тип 1 - устраивается на участках дороги при высоте насыпи высотой более 2,0м, заложение откосов 1:1,5 (резервный профиль);

Тип 2 - устраивается на участках дороги при высоте насыпи высотой до 2,0м, заложение откосов 1:3 (резервный профиль);

Типы поперечных профилей земляного полотна приведены на чертеже «Типы поперечных профилей земляного полотна», нанесены на продольный профиль земляного полотна.

При подсчете объемов земляных работ учтен коэффициент потерь при транспортировке грунта автосамосвалами: до 1км – 1,005, свыше 1 км – 1,01.

Объемы работ по досыпке земляного полотна посчитаны с учетом поправок:

- на толщину дорожной одежды;
- на снятие почвенно-растительного слоя;

Оплачиваемый объем земляных работ - 486196 $м^3$
В том числе: бульдозерные работы - 77037 $м^3$
экскаваторные работы - 409159$м^3$

Распределение объемов по пикетам отражено на «Графике попикетного распределения земляных масс.

Распределение объемов земляных работ по километрам отражено в «Покилометровой ведомости объемов земляных работ».

Для предохранения земляного полотна от воздействия поверхностных вод, предусматривается укрепление откосов насыпи посевом трав по плодородному слою почвы.

Дорожная одежда

На всем протяжении конструкция дорожной одежды серповидного профиля запроектирована в соответствии с Заданием на проектирование и соответствует типу I.

В пределах отмыкания от автомобильной дороги «Шубарколь-Кызылжар» - ПК 0+00-ПК1+63 устраивается дорожная одежда по типу дорожной одежды указанной автодороги -

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

тип IA на существующей дороге «Шубарколь-Кызылжар» переходно-скоростные полосы устраиваются также по типу IA:

- Горячий плотный мелкозернистый асфальтобетон типа Б, марки II на битуме БНД 90/130 - 5см
- Горячий пористый крупнозернистый асфальтобетон, марки II на битуме БНД 90/130 - 7см
- Горячий черный щебень - 8см
- Фракционированный щебень, уложенный по методу заклинки - 15см
- Песчано-гравийная смесь - 21см

Розлив битума по верхнему слою основания и нижнему слою покрытия производится в соответствии со СНиП 3.06.03-85.

На типе IA укрепление обочин производится дресвяно-щебенистым грунтом на толщину 12см.

Отвод воды с проезжей части

Отвод поверхностных вод обеспечен поперечными уклонами земляного полотна и проезжей части.

6.3.2. Искусственные сооружения

На участке автодороги основанием малых искусственных сооружений служат суглинки твердые и суглинки твердые с линзами песка мелкого, супеси твердые, глины тяжелые и щебенистые, пески мелкие.

По химическому составу подземные воды не агрессивны к бетону различной плотности на цементах всех марок.

На проектируемом участке автодороги предусмотрено устройство семнадцати труб.

Гидравлические расходы приняты в соответствии с категорией дороги с вероятностью превышения талых вод 3% .

Искусственные сооружения запроектированы постоянные железобетонные под нагрузку НК-80.

Водопропускные трубы запроектированы в безнапорном режиме работы, с входными и выходными оголовками, форма и размеры которых обеспечивают принятые в расчетах условия протекания воды.

Откосы насыпи входного и выходного оголовков и подводящее русло входного оголовка на трубах укрепляются плитами П-1. Выходное русло укрепляется монолитным бетоном с устройством конца укрепления в виде рисбермы с соответствующими расчетными размерами. Толщина слоя бетона выходного русла -12см. Укрепление каменной наброской производится сортированным камнем различной крупности в три слоя по щебеночной подготовке, Н=10см.

Детальное сопряжение укрепления откосов с насыпью отражено на чертеже «Общие виды труб».

Всего проектом предусмотрено устройство 17-ти ж/б труб:

таблица №2

d=1,0н	б/ф	шт-Lтело / Lтрубы	9 – 156,31 / 189,07
d=1,5н	б/ф	шт-Lтело / Lтрубы	6 – 110,62/ 141,94
d=2x1,5к	б/ф	шт-Lтело / Lтрубы	2 – 36,63 / 54,31

Местоположение труб и объемы на устройство отражены в ведомостях по искусственным сооружениям.

При проектировании искусственных сооружений в основу положены следующие нормативные документы:

СНиП 2.05.03-84* "Мосты и трубы"*

"Руководство по гидравлическим расчетам искусственных сооружений"

Типовой проект 3.501.1-144 "Трубы водопропускные круглые железобетонные сборные"

Типовой проект 501-0-46 "Укрепление русел откосов насыпи".

Пересечения и примыкания

Проектные решения объектов: пересечений и примыканий в одном уровне, площадок для кратковременной стоянки автомобилей разработаны в соответствии с рекомендациями технической литературы:

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

1. СНиП РК 3. 03 –09 -2006* «Автомобильные дороги».
2. СТ РК 1412 – 2010 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения».
3. Т.п. 503-3-51-89 «Пересечения и примыкания в одном уровне».
4. Т.п. 503-05-8.84 «Автобусные остановки и площадки для стоянки автомобилей».
5. СТ РК 2068-2010 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства».

На данном участке проектом предусмотрено:

1. Одно отмыкание от автомобильной дороги IV технической категории с устройством переходно-скоростных полос.
2. Одна парковка для кратковременной стоянки легковых автомобилей.

Примыкания в одном уровне

Проектом предусмотрено отмыкание от автодороги « Шубарколь-Кызылжар». Отмыкание запроектировано по типу 3-А-2, согласно типового проекта 503-0-51.89. Угол отмыкания составляет 68 градусов. Суммарная интенсивность на данном узле составляет менее 100 авт/сут. Но перспективное развитие данной дороги и угольного разреза влечет за собой увеличение интенсивности на данном транспортном узле. Связи с этим для более безопасного движения при совершении левых поворотов был принят вариант с устройством переходно-скоростных полос. Длина полосы разгона составляет согласно СНиП РК 3.03-09-2006* табл. 6.3.1 40м, но для более удобного разгона и устройстве полосы безопасности которая равна 15м и отгон ее 9м было принято решение удлинить ее до 50м. Длина полосы торможения равна 75м. Длина отгона полос составляет 60м. Радиусы сопряжения кромок составляют 40 и 15 метров. Детальную разбивку радиусов закруглений см. на чертеже «План и обустройство участка дороги». Объемы работ по устройству дорожной одежды учтены в основной дороге. Дорожная одежда капитального типа заканчивается на ПК 1+63.

Площадка для кратковременной стоянки автомобилей (парковка)

Данная площадка для кратковременной стоянки автомобилей запроектирована из условий, что на неё будут заезжать только легковой автотранспорт. Въезд на площадку запроектирован на ПК 122+20,6. Угол примыкания въезда на площадке равен 90°, радиусы закруглений R=15м. Ширина въезда и выезда равна 6м.

Дорожная одежда устраивается по типу основной дороги - Тип I.

Площадка рассчитана на одновременное нахождение на ней 20 легковых автомобилей, имеет газон шириной 3,5метра разделяющий проезжую часть основной дороги и места для парковки автомобилей и пешеходный тротуар шириной 1,0 метр.

Дорожные устройства и обстановка дороги

Обустройство площадок отдыха

Площадка для кратковременной стоянки автомобилей и обустройство запроектирована в соответствии с рекомендациями:

1. СНиП РК 3. 03 –09 -2006* «Автомобильные дороги»
2. Т.п. «Автобусные остановки и площадки для стоянки автомобилей и их оборудование», выпуск 503-05-8.84.

Проектом предусматривается комплекс мероприятий по благоустройству площадок отдыха:

1. устройство пешеходных дорожек с облегченным типом покрытия;
2. установка бортового камня для отделения проезжей части от газона и зоны парковки автомобилей;
3. засев газона травами.

Дорожная одежда тротуара имеет покрытие из литого песчаного асфальтобетона.

Конструкция дорожной одежды тротуаров:

1. дополнительный слой основания из ПГС, Н=12см
2. основание из фракционированного щебня фр.10-20мм, Н=10см;
3. покрытие из плотной песчаной асфальтобетонной смеси типа Д, Н=4 см.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Организация и регулирование движения

Установка технических средств организации дорожного движения произведена в соответствии с указаниями технической литературы:

Установка технических средств организации дорожного движения произведена в соответствии с указаниями технической литературы:

1. СниП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги».
2. СТ РК 1412-2010 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения».
3. СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные. Общие технические условия».
4. СТ РК 1278-2004 «Барьеры безопасности металлические. Технические условия».
5. СТ РК 1124-2003 «Разметка дорожная. Технические требования».
6. Технический проект серии 3.503.1-89, выпуск 1, «Ограждения на автомобильных дорогах».
7. Технический проект серии 3.503.9-80 «Опоры дорожных знаков на автомобильных дорогах». Выпуски 1, 2.

Безопасные условия движения достигаются совокупностью мероприятий:

1. установкой дорожных знаков и указателей;
2. нанесением разметки на проезжую часть дороги;
3. установкой ограждений и сигнальных столбиков;
4. нанесением горизонтальной дорожной разметки.

Ограждения и сигнальные столбики

На обочинах дороги барьерное ограждение типа 11ДО–ММ.2 устанавливается на участках дороги с высотой насыпи более 3м.

Секции балки следует изготавливать из стального гнутого профиля с размерами 312х83х4, марка стали Ст3пс.

Барьеры безопасности должны соответствовать требованиям СТ РК 1278-2004.

Установка металлических сигнальных столбиков произведена на участках дороги:

1. у водопропускных труб - по одному столбику с каждой стороны вдоль оси трубы по три столбика с обеих сторон дороги до и после сооружения через каждые 10м, если диаметр трубы 1,5м и более, и по одному столбику, если диаметр трубы меньше 1,5м.
2. на закруглениях съездов через 3 м и на подходах к ним через 6, 10, 20 м.,
3. на прямых участках дороги при высоте насыпи более 2 м (с учетом глубины резерва).

Высота насыпи для установки ограждений и сигнальных столбиков определена с пересчетом проектной отметки на бровку земляного полотна. Направляющие столбики должны устанавливаться на обочине на расстоянии 0,35м от бровки земляного полотна, при этом расстояние от края проезжей части до столбика должно составлять не менее 0,75м.

Дорожные знаки

Дислокацию новых дорожных знаков см. на планах обустройства и в «Ведомости проектируемых дорожных знаков».

На дороге предусмотрена установка знаков:

1. предупреждающих, которые информируют участников дорожного движения о характере опасности и расположении опасного для движения участка;
2. приоритета, которые указывают очередность проезда на перекрестках, пересечениях, отдельных участках дороги;
3. запрещающих, которые служат для ввода или отмены определенных режимов движения;
4. информационно-указательных, которые служат для информирования участников движения об особенностях режима движения на дороге или улице и о расположении на пути следования населенных пунктов или других объектов;
5. дополнительной информации, служащие для уточнения или ограничения действия других дорожных знаков.

Километровые знаки устанавливаются на обочине.

Опоры к дорожным знакам подобраны по типовому проекту 3.503.9-80 «Опоры дорожных знаков» с учетом ветровой нагрузки для III климатического района.

Расстояние от земли до нижнего края знака на опоре должно составлять не менее 1.5м для обеспечения лучшей его видимости и безопасной эксплуатации.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Для знаков, устанавливаемых на металлических стойках СКМ 1.20 –СКМ 3.40 предусмотрены фундаментные железобетонные блоки Ф-1. Фундаментные железобетонные блоки устанавливаются на основании из отсева дробления толщиной 10см.

Разметка

Дорожная разметка является одним из эффективных средств регулирования дорожного движения: передаваемая с ее помощью информация надежно воспринимается водителем, взгляд которого устремлен на дорогу. Разметка полос движения в виде сплошных или прерывистых линий упорядочивает транспортный поток и способствует повышению пропускной способности дороги. Дорожная разметка включает в себя горизонтальную, продольную и поперечную разметки, вертикальную разметку ограждений, специальные стрелы и символы.

В данном проекте разметка проезжей части дороги краской со светоотражающими шариками предусмотрена только на примыкании ПК0+00-ПК1+63 и на существующей дороге 3 технической категории. Ширина горизонтальных разметочных линий равна 15см. Отклонение от проектного положения разметок не должно превышать 5см, а если наносятся прерывистые линии горизонтальной разметки, отклонения длины размеров штриха разметки не должно превышать 5%, но не более 10см от установленного линейного размера.

Т.к. проектируемая дорога не имеет искусственного освещения, белые полосы вертикальной дорожной разметки 2.4 на направляющих устройствах должны иметь световозвращающие элементы. Световозвращающие элементы, расположенные справа от проезжей части по направлению движения должны быть красного цвета, а расположенные слева – белого или желтого цвета.

Формы, размеры и цвет дорожной разметки должны соответствовать СТ РК 1124-2003 «Разметка дорожная».

Форму и размеры разметки смотри в приложенном чертеже.

Снегозащитные мероприятия

Данная дорога является вновь стоящимся объектом и информации на счет снегозаносимых участков нет.

Кроме того, из условий снегонезаносимости расчетная высота земляного полотна по бровке должна быть не менее 1.39м.

На всем протяжении проектируемой дороги это условие выдержано.

В отдельные зимы, когда наблюдаются особенно сильные метели и интенсивный перенос снега, защиту дороги от снежных заносов нужно осуществлять с помощью временных искусственных снегозащитных устройств, к которым относятся снежные траншеи, снежные стенки и валы.

В начале зимы при небольшой толщине снежного покрова (меньше 0,2м) следует устраивать снежные валы.

При толщине снежного покрова более 0,2м вдоль заносимых участков устраивают снежные траншеи. Снежные траншеи - сравнительно эффективное и недорогое средство защиты дорог от заносов.

При объеме переноса до 200м3/п.м. для обеспечения надежной защиты и максимального задержания переносимого снега необходимо прокладывать с каждой стороны дороги и постоянно иметь на протяжении всего зимнего периода не менее 4 траншей.

Оптимальное расстояние между осями соседних траншей, обеспечивающее их наибольшую снегосборную способность, составляет 12 - 15м. Ближайшую к дороге траншею размещают не ближе 30м и не дальше 100м от бровки дороги. После заполнения траншей снегом до половины глубины производится их прочистка (возобновление) проходами машин по старому следу. Траншеи прочищают до тех пор, пока толщина снегоотложений в них не достигнет 1,0-1,5м.

Возобновление траншей после этого прекращают и приступают к прокладке новых траншей параллельно имеющимся. Новые траншеи последовательно закладывают в 12 - 15м друг от друга и от первоначальной траншеи.

Во второй половине зимы целесообразна прокладка новых траншей в промежутках между первоначальными, если это позволяет высота снегоотложений.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Объездные дороги

Так как проектируемая дорога является вновь строящимся объектом объездные дороги в данном проекте не предусмотрены.

Дорожно-строительные материалы

Для устройства дорожной одежды серповидного профиля, приготовления оптимальной смеси С-6 используется щебень горных твердых пород из карьера ТОО СП «Арбат».

6.4 Отвод земель

Рабочим проектом предусматривается строительство автомобильной дороги к участку Центральный -2 ТОО СП «Арбат».

По административному делению проектируемый участок проходит по территории Нуринского района Карагандинской области.

Под автодорогу в установленном порядке выполнен отвод земель в временное землепользование (постановление акимата Нуринского района Карагандинской области №15/08 от 10.06.2014г. о предоставлении делимых земельных участков ТОО «СП Арбат» из земель Шубаркульского поселкового округа для устройства автомобильной дороги:

акт на право временного возмездного землепользования №0227449 от 02.09.2014г., кадастровый номер 09-136-081-083 площадью земельного участка 22,00 га;

акт на право временного возмездного землепользования №0227428 от 28.08.2014г., кадастровый номер 09-136-082-059 площадью земельного участка 1,27 га;

акт на право временного возмездного землепользования №0227427 от 28.08.2014г., кадастровый номер 09-136-082-057 площадью земельного участка 1,90 га;

акт на право временного возмездного землепользования №0227429 от 28.08.2014г., кадастровый номер 09-136-082-061 площадью земельного участка 21,00 га;

акт на право временного возмездного землепользования №0227430 от 28.08.2014г., кадастровый номер 09-136-082-064 площадью земельного участка 5,1763 га;

акт на право временного возмездного землепользования №0227431 от 28.08.2014г., кадастровый номер 09-136-082-053 площадью земельного участка 25,6037га;

акт на право временного возмездного землепользования №0227451 от 03.09.2014г., кадастровый номер 09-136-081-082 площадью земельного участка 11,8487га;

акт на право временного возмездного землепользования №0227432 от 28.08.2014г., кадастровый номер 09-136-082-052 площадью земельного участка 5,6414 га).

На объект **«Автомобильная дорога к участку Центральный -2 ТОО «СП Арбат»** выданы:

письмо Управления административной полиции отделения ДВД Карагандинской области от 06.11.2014г. №5-11-2/16782 о согласовании рабочего проекта «**Автомобильная дорога к участку Центральный -2 ТОО «СП Арбат**»;

санитарно-эпидемиологическое заключение №11-6/139 от 12.12.2014г. о соответствии рабочего проекта «**Автомобильная дорога к участку Центральный -2 ТОО «СП Арбат**» санитарным нормам и правилам, выданное Нуринским районным управлением по защите прав потребителей;

заключение государственной экологической экспертизы от 29.01.2015г. №7-6/207 о согласовании проекта ОВОС к рабочему проекту «**Автомобильная дорога к участку Центральный -2 ТОО «СП Арбат**», выданное ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Карагандинской области.

6.5 Охрана окружающей среды

Оценка воздействия на окружающую среду (ОВОС) решений Рабочего проекта «**Автомобильная дорога к участку Центральный - 2 ТОО «СП Арбат**» были

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

предусмотрены мероприятия по устранению негативных последствий от строительства подъездной дороги на окружающую среду и социально-экономические условия общества.

Работы по строительству автомобильной дороги относительно не продолжительны по времени и загрязнение окружающей среды выхлопными газами двигателей внутреннего сгорания, вызывают незначительное загрязнение воздуха.

Бытовые помещения отсутствуют.

Территория строительства после окончания работ должна быть очищена от строительного и бытового мусора. Весь строительный и бытовой мусор должен быть вывезен на свалку.

Отсутствует загрязнение поверхности земли, в частности свалка мусора, отходов производства. Все конструктивные элементы дороги выполнены с учётом предотвращения эрозионных процессов. В результате реализации проекта будет улучшена безопасность движения на автодороге, за счёт регулирования движения мерами обустройства дороги.

Растительный слой почвы будет использован для благоустройства территории.

Следовательно, все мероприятия, предусмотренные данным проектом по снижению негативного воздействия на окружающую среду, будут способствовать улучшению экологических условий района местоположения автодороги.

Мероприятия предусмотренные рабочим проектом будут способствовать улучшению экологических условий района.

Рабочий проект согласован с государственной экологической экспертизой (заключение государственной экологической экспертизы от 29.01.2015г. №7-7/206).

6.6 Организация строительства

Раздел организация строительства разработан в составе рабочего проекта «Автомобильная дорога к участку Центральный-2 ТОО СП «Арбат» разработан на основании Технического Задания, выданного ТОО СП «Арбат».

По административному делению проектируемый участок проходит по территории Нуринского района Карагандинской области.

Вид работ – строительство.

Категория дороги –IV

Район строительства - IV дорожно – климатическая зона.

Продолжительность строительства объекта протяженностью 12250,81м составляет 9,0 месяцев.

6.7. Сметный раздел

Сметная документация не рассматривается согласно заданию на проектирование.

7. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1. Оценка проектных решений

Рабочий проект разработан в необходимом объеме, в соответствии с заданием на проектирование, иными исходными данными.

Состав и комплектность представленных материалов соответствуют требованиям СН РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство».

В рабочем проекте применены местные строительные материалы и изделия, а также продукция, изготавливаемая на предприятиях Республики Казахстан.

Принятые проектные решения соответствуют государственным нормативным требованиям по экологической, санитарной безопасности и охране труда, обеспечивают безопасное движение автомобилей с установленной скоростью на автомобильной дороге.

7.2. Основные технико-экономические показатели.

Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту показаны в таблице №3

Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту:

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

таблица №3

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	Показатели		Примечание (+ увеличение, - уменьшение)
			заявленные до экспертизы	рекомендуемые к утверждению	
1	2	3	4	5	6
1	2	3	4	5	6
1	Протяженность автодороги	м	12,251	12,251	
2	Категория дороги	-	IV		
3	Расчетная скорость движения	км/час	80	80	
4	Число полос движения	шт	2	2	
5	Ширина полосы движения	м	3.5	3,5	
6	Ширина проезжей части	м	7.0	7.0	
7	Продолжительность строительства	мес.	9,0	9,0	

8. ВЫВОДЫ:

8.1. Рабочий проект «**Автомобильная дорога к участку Центральный -2 ТОО «СП Арбат**» соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

Протяженность автодороги	12,251 км
категория автодороги	IV
расчетная скорость	80 км/час
количество полос движения	2 шт.
ширина полосы движения	3,5 м
ширина проезжей части	2х3,5 м
продолжительность строительства	9,0 мес

8.2. При предоставлении на утверждение и выдаче на производство работ рабочий проект подлежит проверке на соответствие его с настоящим заключением экспертизы.

8.3. До начало производства работ рабочий проект должен быть представлен на утверждение не позднее трех месяцев после получения положительного заключения государственной экспертизы.

8.4. Заказчику во исполнение пункта 5 Протокольного решения заседания правительства республики Казахстан от 2 февраля 2010 года №17-56/005-1689.05-12 при строительстве максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

8.5. Заказчику до начала реализации проекта получить необходимые согласования и заключения контрольно-надзорных органов и заинтересованных организаций.

8.6. Настоящее экспертное заключение выдано на основании исходных данных и утвержденных заказчиком материалов для проектирования, достоверность которых гарантирована ТОО «СП Арбат» в соответствии с условиями договора от 27.01.2015г. №10-24/15.

8. ТҰЖЫРЫМДАР:

8.1. «СП Арбат ЖШС Центральный-2 теліміне автокөлік жолы» жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және белгіленген тәртіппен келесі негізгі техникалық-экономикалық көрсеткіштермен бекітуге ұсынылады.

автожолдың ұзындығы,	12,251 км
автожолдың категориясы	IV
есептік жылдамдық	80 км/час
қозғалыс жолақтарының саны	2 шт.
қозғалыс жолақтарының ені	3,5 м
өту жолының ені	2х3,5 м
құрылыс ұзақтығы	9 ай

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

8.2. Жұмыс жобасы бекітуге ұсынылған кезде және жұмыстар өндірісіне шығарылғанда оның осы сараптама қорытындысына сәйкестігі тексеріледі.

8.3. Жұмыстың өндірісі басталғанға дейін жұмыс жобасы мемлекеттік сараптаманың оң қорытындысын алған соң 3 айдан кешіктірілмей бекітуге ұсынылуы қажет.

8.4. Қазақстан Республикасы Үкімет отырысының 2010 жылғы 2 ақпандағы №17-56/005-1689, 05-12 хаттамалық шешімінің 5 тармағын орындау үшін тапсырысшы құрылыс салу кезінде отандық тауар өндірушілердің жабдықтарын, материалдары мен құралымдарын барынша пайдалансын.

8.5. Тапсырыс берушіге жобаны жүзеге асырғанға дейін қадағалау органдарының және мүдделі ұйымдардың қажетті келісулері мен қорытындыларын алу.

8.6. Осы сараптау қорытындысы 27.01.2015ж. №10-24/15 шарт ережелеріне сәйкес «СП Арбат» ЖШС дұрыстығына кепілдік беретін бастапқы мәліметтер және жобалауға арналған тапсырысшымен бекітілген материалдар негізінде берілді.

Директордың орынбасары: Губер С.Л.

Жетекші сарапшы: Аугалиева Б.Ф

Прошнуровано 18 стр
Пронумеровано 14 стр
Аугалиева Б.Ф.

[redacted]

00 00 039