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) ОҢТҮСТІК ҚАЗАҚСТАН 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 ЮЖНО-КАЗАХСТАНСКОЙ ОБЛАСТИ

ҚОРЫТЫНДЫ

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 КӘСІПОРЫНЫНЫҢ ("МЕМСАРАПТАМА" РМК) ОҢТҮСТІК ҚАЗАҚСТАН 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 ЮЖНО-КАЗАХСТАНСКОЙ ОБЛАСТИ

БЕКІТЕМІН:

«Мемсараптама» РМК-ның
Оңтүстік Қазақстан облысы
бойынша филиалы
директоры

_____Ж.С.Мықтыбаев

«ОҚО Бәйдібек ауданы «Тұрақты-Қаратас» автожолының бойындағы көпірді күрделі жөндеу»
жұмыс жобасы бойынша

2015 жылғы 13 қаңтардағы №19-0028/15

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Бәйдібек ауданы тұрғын үй-коммуналдық шаруашылық , жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімі» ММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Улмад» ЖШС

Шымкент қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«ОҚО Бәйдібек ауданы «Тұрақты-Қаратас» автожолының бойындағы көпірді күрделі жөндеу» жұмыс жобасы бойынша осы сараптау қорытындысы РМК-ның Оңтүстік Қазақстан облысы бойынша филиалымен берілді.

«Мемсараптама» РМК-ның Оңтүстік Қазақстан облысы бойынша филиалының рұқсатынсыз осы сараптамалық қорытындыны толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

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 КӘСІПОРЫНЫНЫН ("МЕМСАРАПТАМА" РМК) ОҢТҮСТІК ҚАЗАҚСТАН 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 ЮЖНО-КАЗАХСТАНСКОЙ ОБЛАСТИ

УТВЕРЖДАЮ:

Директор филиала
РГП «Госэкспертиза» по ЮКО

_____ Ж.С.Мыктыбаев

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 19-0028/15 от 13 января 2015 года

по рабочему проекту
«Капитальный ремонт моста на автомобильной дороге «Тураты-Каратас» Байдибекского района ЮКО»

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «ОТдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог района Байдибек»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Улмад»

г.Шымкент

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение на рабочий проект **«Капитальный ремонт моста на автомобильной дороге «Туракты-Каратас» Байдибекского района ЮКО»** выдано филиалом РГП «Госэкспертиза» по ЮКО

Данное экспертное заключение не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения филиала РГП «Госэкспертиза» по ЮКО

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект **«Капитальный ремонт моста на автомобильной дороге «Туракты-Каратас» Байдибекского района ЮКО».**

Настоящее заключение выполнено согласно договору 19/1276 от 15.12.2014 года на экспертизу рабочего проекта между филиалом РГП «Госэкспертиза» по ЮКО и ТОО «Улмад» в соответствии с письмом ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог района Байдибек» за №735 от 02.12.2014 года.

2. ЗАКАЗЧИК: ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог района Байдибек»

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Улмад». Государственная лицензия ГСЛ № 000801 от 08.06.2007 года. Приказ агентства РК по делам строительства и ЖКХ от 26.06.01.2013 года. Категория II.

ГИП – Мендибаев У.К. Приказ №22/1-П от 25.09.2014 года.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1. Основание для разработки:

- задание на проектирование, утвержденное заместителем руководителя ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог района Байдибек» от 29.09.2014 года;
- акт обследования состояния существующего моста от 25.09.2014 года, утвержденный заместителем руководителя ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог района Байдибек» 26.09.2014 года;
- дефектная ведомость на демонтажные работы существующего моста, утвержденная руководителем ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог района Байдибек» от 26.09.2014 года;
- решение рабочей комиссии от 24.12.2014 года в составе заместителем руководителя ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог района Байдибек», акима Акбастауского с/о, руководителя отдела ЧС и директора ТОО «Улмад» о сносе существующего и строительстве нового автодорожного моста;
- решение акима сельского округа Акбастау района Байдибек ЮКО №46 от 17.11.2014 года о предоставлении земельного участка во временное землепользование;
- акт на право постоянного землепользования за № 286047506 от 25.12.2014 года, выданный Байдибекским районным отделением ЮКФ РГП «НПЦзем»;
- техническое заключение по обследованию несущих конструкций моста №5-59 от 21.10.2014 года, выполненное ТОО «Мир-Строй и компания». Аттестат эксперта Асанова К. №00457, выданный АДС и ЖКХ 13.03.2012 года;
- топографическая съемка, выполненная ТОО «Улмад» в 2014 году;
- заключение об инженерно-геологических условиях, выполненное ТОО «ГЕО-Инженерные Изыскания» в 2014 году заказ №501;
- письмо от отдела чрезвычайных ситуаций Байдибекского района №23-16/20-349 о том, что мост находится в аварийном состоянии;
- письмо ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог района Байдибек» №643 от 05.11.2014 года о дальности вывоза строительного мусора;
- письмо ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог района Байдибек» №653 от 07.11.2014 года о том, что устройство объездной дороги не требуется;
- письмо ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог района Байдибек» №843 от 06.01.2015 года о том, что капитальный ремонт моста предусмотрен из районного бюджета в 2015 году;

- письмо ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог района Байдибек» №723 от 28.11.2014 года о том, что технико-экономические показатели согласованы.

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций

Согласование ГУ «Департамент по чрезвычайным ситуациям ЮКО» №271 от 03.11.2014 года.

Санитарно-эпидемиологическое заключение №17-1-14-3-1405 от 12.11.2014 года, выданное департаментом по защите прав потребителей ЮКО.

Заключение государственной экологической экспертизы за №KZ08VDC00030579 от 08.12.2014 года, выданное ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования ЮКО».

Согласование Арало-Сырдарьинской бассейновой инспекции по регулированию использования и охране водных ресурсов №404 от 11.11.2014 года.

Согласование ДПС Байдибекского РОВД.

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

Брошюра. Паспорт проекта

Том 1. Пояснительная записка

Том 2. Чертежи.

Том 3. Сметы.

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Обеспечение безопасности дорожного движения на автомобильной дороге «Тураты-Каратас».

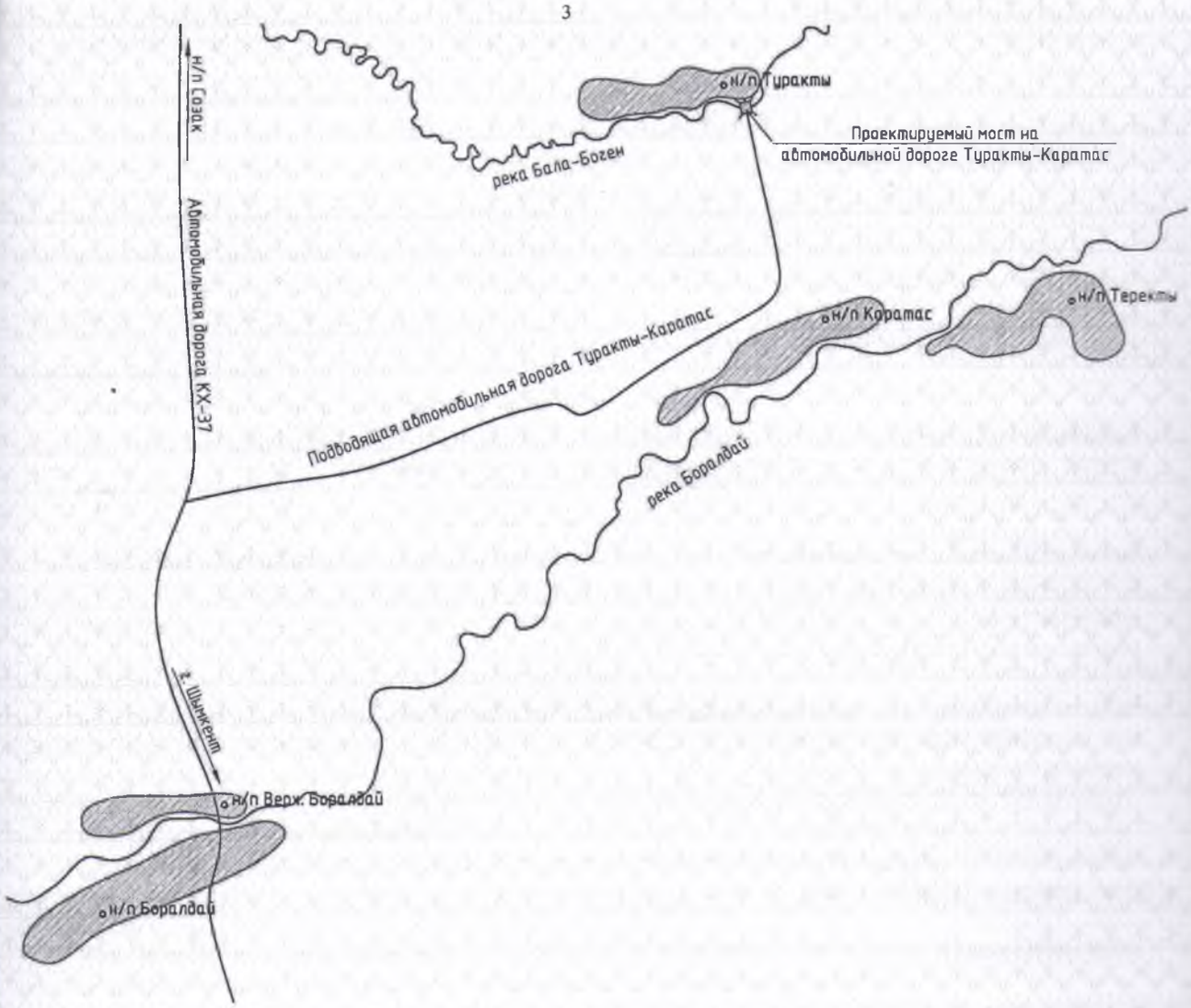
6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Мост расположен на автомобильной дороге «Тураты-Каратас» при въезде в населенный пункт Тураты в Байдибекском районе ЮКО.

Ситуационная схема

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА



Природно-климатические условия строительства

Климатический подрайон - IIIВ.

Температура наружного воздуха в ^{0}С: абсолютная максимальная плюс 49, абсолютная минимальная минус 38, наиболее холодной пятидневки минус 22, среднегодовая плюс 12,0.

Среднее количество осадков за год, мм - 418.

Преобладающее направление ветра за декабрь-февраль – С, СВ.

Преобладающее направление ветра за июнь-август – С, СВ.

Максимальная из средних скоростей ветра за январь, м/сек - 4,2.

Минимальная из средних скоростей ветра за июль, м/сек - 2,9.

Нормативная глубина промерзания, м: для суглинка - 0,73.

Глубина проникновения 0оС в грунт, м: для суглинка, - 0,83.

Район по весу снегового покрова – I.

Район по толщине стенки гололеда – II.

Район по давлению ветра – III.

Сейсмичность района строительства 7 баллов. Категория грунтов по сейсмическим свойствам вторая.

Литологическое строение

В геолого-литологическом отношении площадка на исследуемую глубину 15,0 м сложена аллювиально-пролювиальными отложениями средне-, верхнечетвертичного возраста, представленными суглинком и галечниковым грунтом.

Суглинок слагает верхнюю часть разреза до глубины 3,9-4,3 м. Суглинок светло-коричневый, макропористый, с редким включением гравия, до УПВ твёрдой ниже УПВ мягкопластичной консистенции.

По всему разрезу галечникового грунта встречаются линзы и прослои (0,2-0,9 см) непросадочного суглинка. Галечниковый грунт характеризуется крайней неоднородностью, как в плане, так и по глубине по содержанию заполнителя и крупности обломочного материала. Обломочный материал представлен хорошо окатанными обломками осадочных пород. Размеры обломков от 2-4 до 8-10 см, реже 12-14 см.

В интервалах 7,5-8,8 м; 10,5-12,0 м и 13,5-15,0 м вскрыты суглинки коричневые, комковатой структуры, непросадочные.

С поверхности земли распространен насыпной грунт из суглинка с включением гальки и гравия, мощностью 0,2 см.

Засоленность и агрессивность грунтов

По результатам «водной вытяжки» по содержанию легко- и среднерастворимых солей, согласно ГОСТ 25100-82, грунты площадки незасолены (содержание сухого остатка 0,042-0,054 %).

Зона влажности по СНиП 2.03.11-85 – сухая.

Степень агрессивного воздействия грунта на бетонные и железобетонные конструкции по содержанию сульфатов в пересчете на ионы SO4--, на бетон марки W4 по водонепроницаемости на портландцементе по ГОСТ 10178-85 и на сульфатостойких цементах по ГОСТ 22266-94 – неагрессивные. Нормативное содержание SO4-- равно 270,0 мг/кг.

Степень агрессивного воздействия грунта на бетонные и железобетонные конструкции по содержанию хлоридов в пересчете на ионы Cl- для бетонов на портландцементе, шлакопортландцементе по ГОСТ 10178-85 и сульфатостойких цементах по ГОСТ 22266-94 – неагрессивные. Нормативное содержание Cl- = 107,0 мг/кг.

Гидрологические условия

Долина реки Бала-Боген имеет близкую к трапецеидальной форму. Левобережные и правобережные склоны долины реки крутые, обрывистые. В районе моста ширина поймы 8,0-13,0 м.

Половодье на реке начинается в среднем с середины февраля и заканчивается в первой декаде июня. Наибольшая глубина затопления поймы до 1,2 м.

Грунтовые воды распространены в четвертичных отложениях, напорные воды в более древних породах, разделенные между собой региональным водоупором мощностью более 100 м. Подземные воды отличаются повышенной минерализацией и пестрым химическим составом. Питание грунтовых вод современных аллювиальных отложений происходит главным образом за счет фильтрации из реки и ирригационных каналов, а также инфильтрации атмосферных осадков. Наиболее интенсивное пополнение грунтовых вод происходит в период паводков, когда большая часть поймы заливается водой. Глубина залегания грунтовых вод находится в прямой зависимости от колебания уровня воды в реках.

Информация о режиме и ресурсах поверхностных вод суши принята по многолетним данным РГП «Казгидромет» Алматы 2005 год.

Площадь водосбора – 345 км^2.

Средний годовой расход воды – 1,07 м^3/с.

Годовой слой стока – 97,8 мм.

Годовой объем стока – 33,7 млн. м^3.

Наибольший характерный расход – 9,12 м^3/с.

Наименьший характерный расход воды – 0,093 м^3/с.

Подземные воды

Подземные воды, пройденными выработками, на период изысканий (октябрь 2014 год), вскрыты на глубине 3,0 м от поверхности земли. Режим подземных вод зависит от режима функционирования реки Бала-Боген. Высокие уровни подземных вод наблюдаются весной, в период прохождения паводков по реке Бала- Боген, низкие уровни в летне-осенний период. При высоком стоянии уровень подземных вод, предположительно, можно ожидать на 1,0-1,5 м выше приведенного на период изысканий.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Тип подземных вод – сульфатно-натриевый. Содержание сухого остатка – 831,5 мг/л.

Степень агрессивного воздействия жидкой неорганической среды на бетон марки по водонепроницаемости W4, по содержанию ионов SO4-- равна 393,6 мг/л, при содержании НСО3 равна 3,6 мг-экв/л, подземные воды на бетон марки W4 по водонепроницаемости на портландцементе по ГОСТ 10178-85 и на сульфатостойких цементах по ГОСТ 22266-94 – неагрессивные.

Степень агрессивного воздействия жидкой неорганической среды на бетон марки по водонепроницаемости W4, по содержанию ионов Cl- равна 71,0 мг/л, подземные воды к арматуре железобетонных конструкций, при постоянном погружении, неагрессивные, при периодическом смачивании - слабоагрессивные.

Инженерно-геологические условия

По номенклатурному виду и просадочным свойствам грунтов выделено четыре инженерно-геологических элемента (ИГЭ):

1) ИГЭ-1 - суглинок просадочный, твёрдой консистенции. Возможная величина просадки суглинка от собственного веса при замачивании составляет 0,0 см. Тип грунтовых условий по просадочности – первый;
2) ИГЭ-2 – суглинок непросадочный, мягкопластичной консистенции;
3) ИГЭ-3 – галечниковый грунт, насыщенный водой;
4) ИГЭ-4 – суглинок непросадочный, комковатой структуры.

Характеристики грунта при водонасыщенном состоянии и природной плотности:

1) ИГЭ-1 - удельный вес 18,8 кН/м^3; угол внутреннего трения 21°; удельное сцепление 4 кПа; модуль деформации 3,3 МПа; модуль деформации 2,4 Мпа, модуль деформации при установившейся влажности 4,3 Мпа;
2) ИГЭ-2 - удельный вес 18,8 кН/м^3; угол внутреннего трения 21°; удельное сцепление 4 кПа; модуль деформации 3,3 МПа; модуль деформации 2,4 Мпа;
3) ИГЭ-3 - удельный вес 22,1 кН/м^3; угол внутреннего трения 38°; удельное сцепление 0 кПа; модуль деформации 40 МПа.
4) ИГЭ-3 - удельный вес 20,3 кН/м^3; угол внутреннего трения 26°; удельное сцепление 10 кПа; модуль деформации 12,4 МПа.

Результаты обследования моста

Обследование выполнено в соответствии с указаниями:

1) СНиП 3.06.07-86 «Мосты и трубы. Правила обследований и испытаний»;
2) РД 34.21.304, ПР 34-70-012-86 «Правила организации обследований и испытаний мостов».

Мост на дороге «Туракты-Каратас» через реку «Бала-Боген» построен в 1982 году. Подходы к мосту отнесены к IV-й категории.

Существующий мост – металлическое однопролётное сооружение, выполнено из металлических и бетонных конструкций с шириной дороги по верху моста 3,50 м.

Конструктивная схема сооружения – несущие монолитные бетонные опоры без заглубления и нижней части по грунтовым стенкам под металлическими балками.

Расстояние между опорными стенками 11,50 м, длина моста по верху 12,0 м, высота от дна канала до низа балок – 2,40 м, по верху моста имеется асфальтовое покрытие толщиной 8-10 см. балки моста выполнены из двутавров высотой 360 мм. Покрытие выполнено из швеллеров высотой 100 мм и из арматуры. Над покрытием из швеллеров и арматуры уложены стальные листы для устройства покрытия моста. С двух сторон имеются стальные трубы для ограждения.

Парапетное и перильное ограждения, тротуары отсутствуют.

Опорные стены моста - бутовые камни и куски бетона с одной стороны и монолитный бетон без заглубления и опоры с другой стороны. При этом грунты размыты, часть монолитной бетонной опоры провисает, бетон неоднородный по составу, отсутствует армирование, выявлены выбоины, сколы, следы постоянного увлажнения бетона атмосферными и агрессивными водами. Наблюдается разрушение опоры, камни раскиданы, часть бетона и камней лежат на дне канала, часть балок моста лежат без опоры на грунте. Под металлической балкой моста имеется временная металлическая опора для усиления балки. Физический износ опорных стен составляет 70 % и относится к категории Y (аварийное состояние).

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Балки моста – металлические двутавры 360 мм и стальные трубы диаметром 200 мм. При этом выявлены значительный прогиб, коррозия, деформация и повреждения, смещение балок, следы постоянного увлажнения атмосферными и агрессивными водами, временные подпорки, физический износ составляет 65% и относится к категории Y (аварийное состояние).

Покрытие – из металлических швеллеров 100 мм и из арматуры по которым уложены стальные листы для устройства покрытия моста. При этом выявлены значительный прогиб, коррозия, деформация и повреждения, смещение балок, следы постоянного увлажнения атмосферными и агрессивными водами, временные подпорки, физический износ составляет 65% и относится к категории Y (аварийное состояние).

Дорожное покрытие – асфальтовое. По всей ширине моста выявлена просадка асфальтового полотна, выбоины и ямы, массовые глубокие трещины, раскрашивание покрытия, неровная поверхность. На одном из участков разрушена целостность асфальта, вследствие чего обвалился небольшой участок поверхности моста.

Мост был построен без проекта. Качество строительных работ низкое.

В целом, за длительное время эксплуатации, конструктивные элементы моста потеряли несущую способность и находятся в аварийном состоянии со значительным физическим износом. Все выявленные факторы являются причиной ухудшения эксплуатационных качеств и безопасного использования мостового переезда.

6.2 Проектные решения

6.2.1 Строительные решения

Проектирование выполнено согласно СНиП 2.05.03-84* «Мосты и трубы», СН РК «Гидротехнические сооружения. Основные положения проектирования», СТ РК 1380-2005 «Мостовые сооружения и водопропускные трубы на автомобильных дорогах. Нагрузки и воздействия», СТ РК 1684-2007 «Мостовые сооружения и водопропускные трубы на автомобильных дорогах. Общие требования по проектированию», СТ РК 1379-2012 «Мостовые сооружения и водопропускные трубы на автомобильных дорогах. Габариты приближения конструкций», СНиП РК 3.03-09-2006 «Автомобильные дороги», ВСН 136-78 «Инструкция по проектированию вспомогательных сооружений и устройств для строительства моста», СНиП 1.04.03-2008 «Пособие по определению продолжительности строительства предприятий, зданий и сооружений».

Технические характеристики моста

№ п/п	Наименование	Показатель
1	Пересекаемое препятствие	река Бала-Боген
3	Угол пересечения оси дороги с протокой	89°
5	Нормативная нагрузка по СТ РК 1397-2005	А14, НК-120, НК-180.
8	Ширина краевой полосы безопасности на мосту	1,0 м
9	Схема моста	1х12,0 м
10	Длинна моста	12 м
11	Габарит моста	Г-8+2х1,5 м
12	Поперечный уклон проезжей части, ™	20
14	Ширина тротуаров	1,5 м
15	Количество тротуаров	2 шт.
16	Полная ширина моста по верху,	11,95 м
17	Тип опор	стоечные на естественном основании.
18	Укрепление откосов	Укрепление монолитным железобетоном

Расчет отверстия моста

Расчет отверстия нового моста произведен по методике, изложенной в пособии к СНИП 2.05.03-84 «Мосты и трубы» по изысканиям и проектированию железнодорожных и автодорожных мостовых переходов через водотоки. Отверстие моста рассчитано на пропуск расхода 1% вероятности превышения.

Принятая схема нового моста максимально приближена к существующему, подлежащему сносу мосту, который справлялся с пропуском воды.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

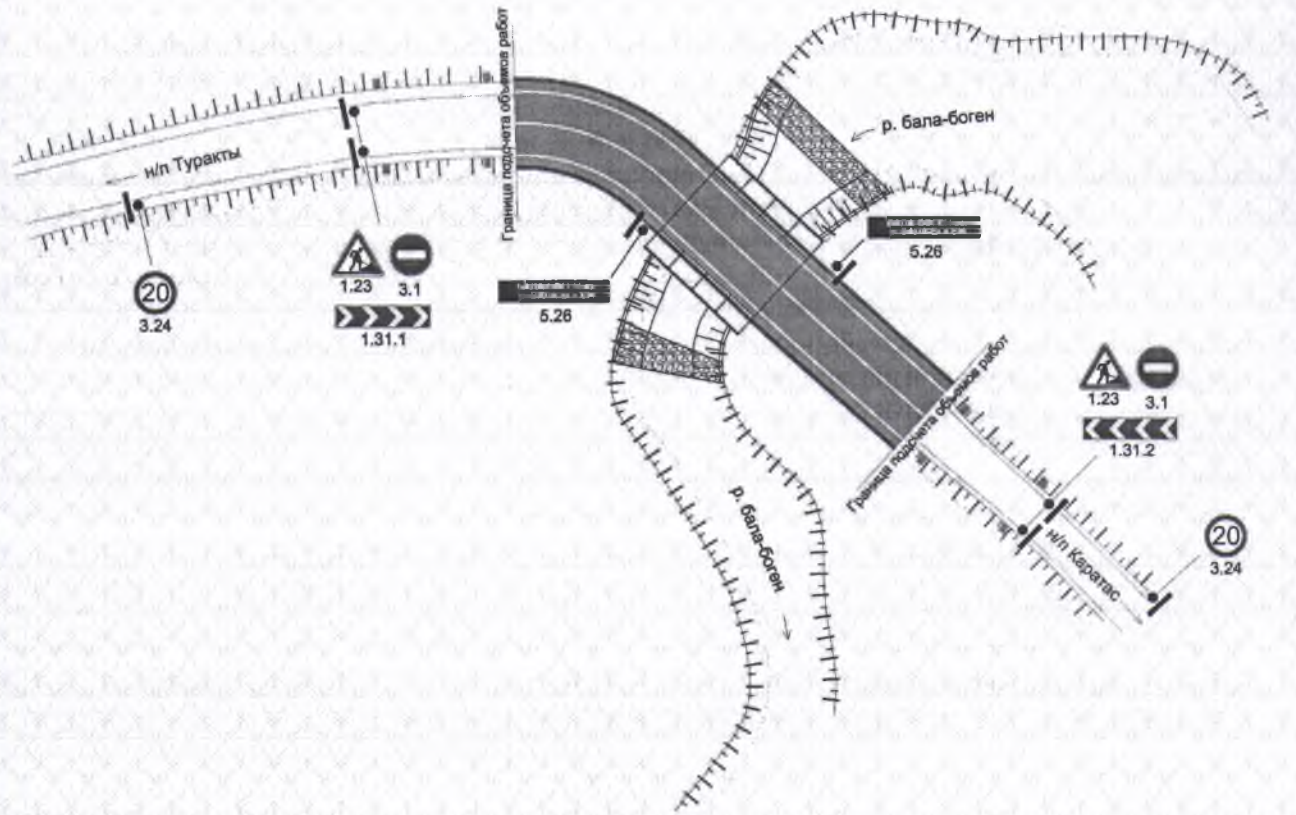
Конструктивные решения

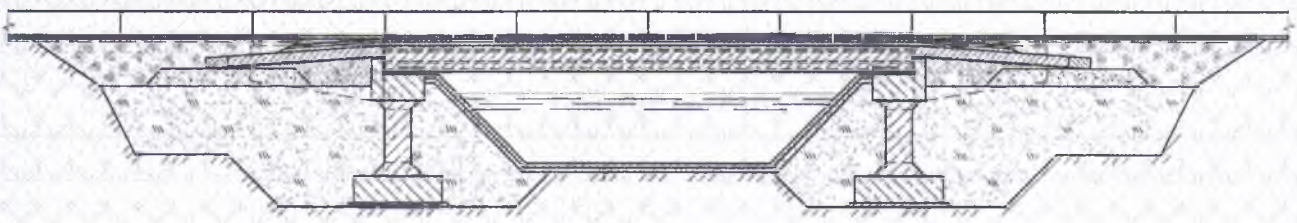
Схема моста, тип фундаментов и опор приняты на основе сравнения вариантов с учетом следующих гидрологических и геологических условий площадки строительства.

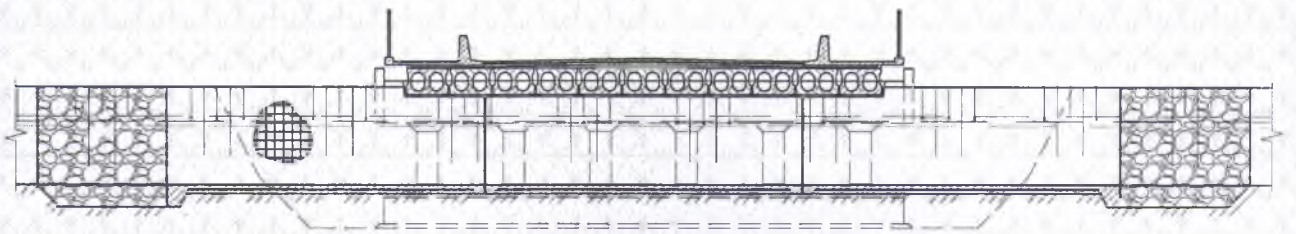
На основе сравнения и учета всех факторов к проектированию принят вариант с основанием из фундаментной плиты и колонн, объединённых ригелем. Основным преимуществом данной схемы моста является упрощение производства работ по сооружению фундаментов и их стоимости, улучшение условий транспортировки и монтажа пролетных строений.

В плане мост расположен на прямом участке трассы. В продольном профиле мост запроектирован с уклоном 5‰. Опорные части предусмотрены из монолитных железобетонных фундаментных плит ФП-1, колонн КМ1 и ригелей РМ-1. Габаритные размеры монолитных железобетонных элементов и их заглубление определились расчетом по несущей способности грунтов основания с учетом сейсмических нагрузок.

Схема моста







МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Береговые опоры крайние

Береговые опоры предусмотрены стоечного типа из монолитного железобетона на естественном основании.

Опоры по фасаду моста одностоечные, поперек моста установлено 6 стоек с шагом 2,0 м, объединенных монолитным железобетонным ригелем в раму. Стойки опор сплошного сечения прямоугольные 50х60 см. Нижние концы стоек заделаны в монолитную железобетонную фундаментную плиту, верхние в ригель. В основании фундаментной плиты предусмотрена подготовка из тощего бетона толщиной 20 см, и подушка из галечникового грунта толщиной 50-80 см.

Для более точной установки резиновых опорных частей (РОЧ) на ригель уложен выравнивающий слой из цементного раствора.

Выполнен расчет всех монолитных железобетонных элементов по первой и второй группам предельных состояний на основное и особое сочетание усилий под нагрузки А14 и НК 180.

Пролетное строение

Пролетные строения балочного типа из пустотных, предварительно напряженных мостовых плит длиной 12.0 м, марки П12-К14-К7.

В поперечном сечении моста на пролет предусмотрено 11 плит пролетного строения. Плиты устанавливаются на резиновые опорные части, размером 200х250х52 мм по слою цементно-песчаного раствора и объединяются между собой в поперечном направлении шпоночными швами. Для удержания плит пролетного строения, от горизонтальных смещений и воздействия сейсмических нагрузок на монолитных железобетонных ригелях предусмотрено устройство антисейсмических упоров.

Для усиления плит пролетного строения выполнена монолитная железобетонная плита толщиной 150 мм, армируемая сеткой из арматуры периодического профиля.

Низ плит пролетного строения покрывается битумной мастикой за 2 раза.

Мостовое полотно и тротуары

Мостовое полотно принято двухслойное, состоящее из битумной мастичной гидроизоляции, укладываемой поверх накладной плиты и асфальтобетонного покрытия из мелкозернистого плотного асфальтобетона толщиной 80 мм. Поперечный уклон проезжей части двускатный и равен 20‰, обеспечивается за счет монолитной железобетонной накладной плиты из бетона класса В30, минимальной толщиной 150 мм.

Для тротуаров приняты сборные железобетонные тротуарные блоки Т150-60, барьерное ограждение предусмотрено из железобетона и является частью тротуарного блока. Высота барьерного ограждения 60 см от поверхности проезжей части. Перильное ограждение тротуаров – металлическое стоечное индивидуальной конструкции высотой 1,1 м, из секций длинной 3 м, закрепляемое монтажной сваркой к закладным деталям тротуарных блоков. Тротуарные блоки для пешеходов шириной 1,5 м с проходом непосредственно по бетону без покрытия.

Конструкция тротуарных блоков принята применительно к проекту серии 3.503.1-81, разработанному институтом «Союздорпроект».

Водоотвод с мостового полотна решен за счет продольного и поперечных уклонов.

Конструкция сопряжения

Сопряжение моста с насыпью подходов принято полузаглубленного типа с использованием переходных плит П400.98.25 длиной 4 метра применительно к типовой серии 3.503.1 - 96 и устройством шкафных стенок СШ1 длиной 3 метра. В пределах тротуаров укладываются монолитные железобетонные тротуарные плиты ТП75, длиной 2 м. На подходах к мостовому переезду с обеих сторон предусмотрено устройство монолитного железобетонного бордюра БМ3, на длину 18 метров от начала и конца сооружения.

Для удержания переходных плит от горизонтальных смещений и воздействия сейсмических нагрузок концевые участки переходных плит соединены с монолитным железобетонным ригелем с помощью штыря из арматуры гладкого профиля, противоположная грань омоноличена железобетоном.

Под основание плит выполнена подушка из щебня толщиной 40 см и засыпка дренирующего грунта.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

При устройстве сопряжения и засыпки котлованов грунт т отсыпать послойно с тщательным уплотнением (Купл. равен 0.95), толщиной слоя не более 0,25 м. Для дренирующей засыпки сопряжений моста с насыпью предусмотрены грунты не увеличивающиеся в объеме при промерзании с обеспечением коэффициента фильтрации после уплотнения не менее 0,5 м/сутки.

Поверхность переходных плит покрыта битумной мастикой за 2 раза.

Укрепление откосов

Предусмотрена облицовка дна и откосов монолитным железобетоном толщиной 15 см для недопущения размыва грунта у опорных частей моста при колебаниях уровня воды и для уменьшения фильтрации из реки в основании фундаментных плит. Облицовка выполнена по гравийно-песчаной подготовке под мостом и за его пределами на 5 метров в каждую сторону от выступающих частей конструкций, общей протяженностью – 22 метра.

Дорожная и автотранспортная службы, мероприятия по безопасности движения

Предусмотрен комплекс мероприятий по организации и обеспечению безопасности движения в соответствии со СНиП РК 3.03-09-2006 «Автомобильные дороги», СТ РК 1125-2002 «Дорожные знаки», СТ РК 1412-2005 «Технические средства организации дорожного движения», ТУ СТ РК 1124-2003 «Разметка дорожная».

Для безопасного движения и ориентирования водителей во время производства работ установлены дорожные знаки типоразмер II со светоотражающей пленкой тип 3 на основании СТ РК 1125-2002.

Установка знаков предусмотрена на металлических стойках.

Типоразмер знаков назначен исходя из условий применения. Конструкция знаков принята с металлическими щитками на металлических стойках согласно типовому проекту 3.503.9-80 «Опоры дорожных знаков на автомобильных дорогах». Опоры типа СКМ.

Расстановка знаков выполнена из условия обеспечения их видимости и исключения возможности повреждения транспортными средствами, в соответствии со СТ РК 1412-2010 «Технические средства организации движения».

Нанесение разметки выполнено в соответствии СТ РК 1124-2003 «Разметка дорожная» с учётом скорости движения.

Для упорядочения движения транспорта и пешеходов на проезжей части предусмотрено нанесение разметки эмалью, согласно СТ РК 1124-2003 «Разметка дорожная».

Принятая конструкция дорожной одежды имеет необходимую прочность, ровность, шероховатость поверхности, что обеспечивает безопасное движение автомобилей с расчетной скоростью.

На подходах к мосту предусмотрено устройство сигнальных железобетонных столбиков СС-1.

Антисейсмические мероприятия

Автодорожный мост разработан с учетом сейсмических воздействий сейсмичностью 7 баллов. Жесткость сборных железобетонных конструкций обеспечена заливкой швов цементно-песчаным раствором и устройством антисейсмических упоров.

Антипросадочные мероприятия

Грунты в основании мостового переезда - суглинок просадочный и галечниковый грунт.

Во избежание просадки грунта под переходными плитами предусмотрена подушка из суглинка, отсыпаемая с тщательным послойным уплотнением, ручными пневмотрамбовками, толщиной слоя не более 20 см с коэффициентом уплотнения – 0,95. Для обеспечения устойчивости сооружения, и избегания его просадки предусмотрено устройство подушки из галечникового грунта выполненная от толщи третьего инженерно-геологического элемента (галечниковый грунт), до уровня грунтовых вод, с уплотнением галечника свободно падающими грузами.

Защита строительных конструкций от коррозии

Антикоррозионные мероприятия предусмотрены в соответствии с требованиями СНиП 2.01.19-2004 "Защита строительных конструкций от коррозии". На всей площади мостового полотна предусмотрено устройство битумной мастичной гидроизоляции типа

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

БМ-1, армируемой льно-джуто-кенафной или стеклянной тканями. Гидроизоляцию выполняют в следующей последовательности:

- приготовление битумной мастики и доставка ее к месту работ;
- нанесение на огрунтованную бетонную поверхность первого слоя горячей мастики способом, соответствующим типу гидроизоляции;
- раскатка по застывшему слою мастики стеклянных сеток с местной прихваткой полотен горячей мастикой или наклейка на горячую мастику льно-джуто-кенафной или стеклянной ткани и прикатка их катками массой до 80 кг;
- нанесение второго слоя горячей мастики;
- укладка второго слоя ткани;
- нанесение третьего слоя битумной мастики;

Все . бетонные и железобетонные конструкции, соприкасающиеся с грунтом, выполненына сульфатостойком портландцементае и окрашены горячим битумом за 2 раза. Низ плит пролетного строения также покрыт горячим битумом в 2 слоя.

6.3 Охрана окружающей среды

В местах ведения строительно-монтажных работ предусмотрен ряд мероприятий по защите и сохранению почвенного покрова: снятие растительного слоя почвы перед началом земляных работ и складирование его в валик; рекультивация нарушенных земель с использованием снятого растительного грунта; устройство покрытия на строительных площадках и оборудование их емкостями для утилизации горюче-смазочных отходов.

При выполнении работ запрещена стоянка машин и транспортных средств вне специально отведенных для этих целей площадок. Запрещено осуществлять в непредусмотренных местах заправку, техническое обслуживание и ремонт машин, что связано с потерями нефтепродуктов, приводящими к уничтожению растительного покрова на длительное время и загрязнению грунтовых вод.

Дорожные машины и оборудование находятся на объекте только на протяжении периода производства соответствующих работ. Запрещено хранение на приобъектных площадках временного отвода неиспользуемых, списанных или подлежащих ремонту в стационарных условиях машин или их частей, или агрегатов.

На каждый стационарный источник загрязнения атмосферы (дорожные машины и механизмы) установлен предельно-допустимый выброс в соответствии с действующими требованиями ГОСТ 17.2.3.02, ОДН-86, нормативами ПДК и ОБУВ ГОСТ 12.1.005.

При проведении технического обслуживания дорожных машин уделять внимание контрольным и регулировочным работам по системе питания, зажигания и газораспределительному механизму двигателя. Эти меры обеспечивают полное сгорание топлива, снижают его расход, значительно уменьшают выброс токсичных веществ

Проектом организации строительства предусмотрено размещение временных зданий и складов в пределах выделенного земельного участка.

Для защиты окружающей среды предусмотрены мероприятия:

- территория строительства, места складирования конструкций после окончания строительства очистить от строительного и бытового мусора, и отходов;
- строительный и бытовой мусор вывезти в специально отведенное место за 15 км;
- в сухое время года территория стройплощадок увлажнять поливочными машинами.

Вредных выбросов в атмосферу не имеется, предусмотренные сооружения при эксплуатации, нарушений флоры, фауны в сложившихся экологических условиях в районе строительства не вызывают.

6.4 Организация строительства

Мост расположен в Байдибекском районе Южно-Казахстанской области. Согласно СН РК 8.02-07-2002 (НДЗ 2001), средняя продолжительность расчетного зимнего периода составляет 82 дня (05.12-25.02.) и относится ко 2-ой температурной зоне. Грунты по трудности разработки механизмами в основном относятся к II и III категории. Рельеф местности относительно ровный с уклоном на юго-запад.

Территория зоны относится к освоенной. Все населенные пункты электрифицированы, имеют телефонную связь. Дорожная сеть района строительства развита довольно хорошо. Все населенные пункты связаны между собой

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

асфальтированной дорогой и имеют выходы к автомагистрали. В проекте предусматривается использовать существующую дорожную сеть при перевозке стройматериалов, конструкций и оборудование. Строительство объездных путей и специальных дорог для перевозки строительных грузов не требуется.

В населенных пунктах имеются излишки трудового населения, которые могут привлекаться к строительным работам.

Обеспечение рабочих и инженерно-технических работников (ИТР) питьевой водой на строительных площадках предусматривается автоперевозкой из ближайших водопроводных сетей.

Источниками технической воды (приготовление бетона, увлажнение грунта в насыпи и др.) служат все реки проектной зоны.

Обеспечение электроэнергией на период строительства производится от существующих линий электропередач.

Продолжительность строительства определена в соответствии с рекомендациями СНиП 1.04.03-2008 «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений» часть II, раздел 6 «Мосты и тоннели» и составляет 3 месяца, в том числе подготовительный период 1 месяц.

Строительство моста предусмотрено в 2015 году.

6.5 Сметная документация

Сметная документация разработана в соответствии со СН РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство» и СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республики Казахстан» на основании сборников сметных норм и расценок и принятых проектных решений.

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса «SANA-2001», версия 20-2.23 по выпуску сметной документации в ценах 2001 года.

Сметная стоимость строительства в сметной документации определена базисно - индексным методом, который основан на использовании текущих индексов по отношению к стоимости, определенной в базисном уровне цен 2001 года и согласно пунктов 2,1 и 5.1 СН РК 8.02-02-2002 служит ориентиром (в качестве максимальной цены) при осуществлении закупа подрядных строительных услуг заказчиком.

При составлении смет использованы:

- сборники сметных цен на строительные материалы, изделия и конструкции (СН РК 8.02-04-2002) , с учетом изменений и дополнений выпуски 1-19;
- сборники сметных норм и расценок на строительные работы (СН РК 8.02-05-2002), с учетом изменений и дополнений выпуски 1-13;
- сборники расценок на монтаж оборудования (СН РК 8.02-06-2002), с учетом изменений и дополнений выпуски 1-10;
- сборники сметных норм затрат на оборудование и инвентарь (СН РК 8.02-13-2004);
- сборник сметных норм и расценок на эксплуатацию строительных машин (СН РК 8.02-03-2002) с учетом изменений и дополнений выпуски 1-13;
- сборник сметных цен на перевозку грузов для строительства (СН РК 8.02-04-2002).

В сметной стоимости строительства учтены дополнительные затраты:

- накладные расходы на строительные, монтажные и специальные строительные работы по приложению № 1 к СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан»;
- ненормируемые и непредвиденные затраты в размере 6 % (СН РК 8.02-02-2002);
- средства на временные здания и сооружения (СН РК 8.02-09-2002);
- дополнительные затраты на производство строительно-монтажных работ в зимнее время по НДЗ-2001 (СН РК 8.02-07-2002) с учетом изменений и дополнений выпуск 2;
- затраты на дополнительные отпуска и выслугу лет (СН РК 8.02-02-2002).

В соответствии с Постановлением Правительства от 11 сентября 2007 года № 791 переход к текущей и прогнозной сметной (расчетной) стоимости строительства от

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

базовых цен 2001 года выполнен через индекс изменения месячного расчетного показателя на период 2012-2013 годов согласно изменениям и дополнениям в Законе «О республиканском бюджете на 2012-2014 годы» от 24 ноября 2011 года № 496-IV на период 2014-2017 годов через индекс изменения месячного расчетного показателя, установленного по протоколу №8 заседания РБК от 04 апреля 2012 года.

Налоги, сборы и обязательные платежи начислены согласно действующему законодательству в размере 2%.

Налог на добавленную стоимость (НДС) принят в размере, установленном законодательством Республики Казахстан на период, соответствующий периоду строительства, от расчетной стоимости строительства в текущих ценах с учетом налогов, сборов и обязательных платежей.

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка принятых проектных решений

В целом проект разработан в необходимом объеме, в соответствии с заданием на проектирование, и иными исходными данными и требованиями.

Проектные решения с учетом внесенных изменений по разделу 7.2. соответствуют нормативным требованиям по санитарной, пожарной безопасности и функциональному назначению объекта.

В соответствии с РДС РК 1.02-04-2013 «Отнесение объектов строительства и градостроительного планирования территорий к уровням ответственности» разработчиком проекта установлен технически сложный II (нормальный) уровень ответственности.

7.2 Дополнения по исходно-разрешительным документам изменения, внесенные в рабочий проект в процессе экспертизы

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиала РГП «Госэкспертиза» по ЮКО в рабочий проект «Капитальный ремонт моста на автомобильной дороге «Туракты-Каратас» Байдибекского района ЮКО» внесены следующие изменения и дополнения:

1) предоставлено решение бюджетной комиссии на строительство моста;
2) предоставлено решение комиссии на снос существующего и строительство нового моста;
3) предоставлены в электронном виде ситуационная схема и схема моста для оформления заключения;
4) дано подробное описание гидрогеологии;
5) тротуары приняты шириной 1,50 м;
6) опоры приняты из монолитного железобетона;
7) затраты на экспертизу проекта учтены согласно расчету;
8) затраты на временные здания и сооружения учтены с коэффициентом к равным 0,8;
9) качественная обратная засыпка учтена по 36-сборнику вместо 1-сборника;
10) устройство шкафной стенки учтено по Е30-13-1 вместо Е30-13-3;
11) крепление откосов и дна канала монолитным бетоном учтено толщиной 15 см вместо 10 см;
12) откорректирован объем бетона на железобетонные сигнальные столбики;
13) расценки и объемы работ в локальных сметах приведены в соответствие с откорректированными чертежами и спецификациями.

После внесения изменений и дополнений основные технико-экономические показатели сложились следующим образом:

№ п п	Наименование	Ед. изм.	Показатели		Изменен +увелич -снижен.
			заявленные	рекомен. к утверж.	
1	Длина моста	м	12,0	12,0	

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

2	Габариты моста		Г-8+2х1,5	Г-8+2х1,5	
3	Схема моста		1х12,0 м	1х12,0 м	
4	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года в том числе: СМР прочие	млн.тенге	10,416 10,274 0,142	9,848 9,714 0,134	-0,568 -0,560 -0,008
5	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2015 года, всего в том числе: СМР прочие	млн.тенге	36,228 26,270 9,958	34,544 24,838 9,706	-1,684 -1,432 -0,252
6	Продолжительность строительства	месяца	3,0	3,0	

Примечание: в результате рассмотрения сметной документации объекта сметная стоимость строительства снизилась в текущих ценах 2015 года на общую сумму 1,684 млн. тенге.

8. ВЫВОДЫ

С учетом внесенных изменений и дополнений, рабочий проект **«Капитальный ремонт моста на автомобильной дороге «Туракты-Каратас» Байдибекского района ЮКО»** соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

1. Длина моста — 12,0 м
2. Габариты моста — Г-8+2х1,5 м
3. Схема моста — 1х12,0 м
4. Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г. — 9,848 млн. тенге
   в том числе СМР — 9,714 млн. тенге
5. Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2015 года — 34,544 млн. тенге
   в том числе СМР — 24,838 млн. тенге
6. Продолжительность строительства — 3 месяца

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

2. До начала производства работ рабочий проект подлежит утверждению в установленном порядке в течение трех месяцев.

Настоящее экспертное заключение выдано на основании исходных данных и утвержденных заказчиком материалов для проектирования, достоверность которых гарантирована ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог района Байдибек» в соответствии условиями договора от 15.12.2014 года №19/1276.

8. ТҰЖЫРЫМДАР

«ОҚО Бәйдібек ауданы «Тұрақты-Қаратас» автожолының бойындағы көпірді күрделі жөндеу» жұмыс жобасын сараптаманың ескертпелері мен ұсыныстары бойынша енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, Қазақстан Республикасында қолданылатын нормативтердің талаптарына сәйкес келетіндіктен, төмендегі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштерімен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсыныс жасаймыз:

1. Көпірдің ұзындығы — 12,0 м

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

2.	Көпірдің габариттері	Г-8+2х1, 5 м
3.	Көпірдің схемасы	1х12,0 м
4.	2001 жылғы базалық бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны	9,848 млн. теңге
	оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары	9,714 млн. теңге
5.	2015 жылдары ағымдағы бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны	34,544 млн. теңге
	оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары	24,838 млн.теңге
6.	Құрылыстың ұзақтығы	3,0 ай

1. Жұмыс жобасын бекіту және жұмыстарды өндіріске ұсынғанда, оның осы сараптама қорытындысына сәйкестігін тексеру қажет.

2. Өндіріс жұмыстарын бастағанға дейін жұмыс жобасы үш ай ішінде белгіленген тәртіпке сәйкес бекітілуі тиіс.

Осы сараптамалық қорытынды 15.12.2014 ж. №19/1276 шарт талабына сәйкес, растығы «Бәйдібек ауданы әкімдігінің «Бәйдібек аудандық тұрғын үй-комуналдық шаруашылық, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімі» ММ кепілдендірілген бастапқы деректер мен тапсырысшымен бекітілген жобалауға арналған материалдар негізінде берілді.

Директордың орынбасары	И. Спатаев
Өндірістік бөлімінің бастығы	Е. Құрбанбаев
Өндірістік бөлімінің бастығының орынбасары	Е. Мыраманов
Сараптама тобының басшысы	Қ. Досымбетова
Сарапшы	С. Алибекова
Штаттан тыс сарапшы	Я. Исраилов

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Нөмірленген, тігілген
Барлығы 18 (он сегіз парақ)
(жазумен)
«Мемсараптама» РМК ОҚО бойынша
филиалының
директоры Ж. Мықтыбаев