

«Правый берег – Шопино» – НА СТАРТЕ



В КАНУН НОВОГО ГОДА ЖИТЕЛИ КАЛУЖСКОГО СЕЛА ПОЛУЧАТ ОТ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ КОМПАНИИ «R-1» НОВУЮ И КАЧЕСТВЕННУЮ ДОРОГУ

СПРАВКА «ДИТ»

- **ШИРИНА ДОРОГИ – 26 М.**
- **РАСЧЕТНАЯ СКОРОСТЬ – 80 КМ/Ч**
- **ПРОТЯЖЕННОСТЬ – 2,7 КМ.**

ИСПОЛЬЗОВАНО МАТЕРИАЛОВ:

- Песок – 215 тыс. куб. м.
- Щебень – 45 тыс. куб. м.
- Толщина трех слоев асфальта – 19 см.
- Общая площадь асфальтобетонного покрытия – 83 тыс. м².
- Бордюр – 22 тыс. п. м.
- Тротуарная плитка – 20 тыс. кв.м.
- Шумозащитные экраны – 250 п.м.
- Перильное ограждение – 2 400 м.
- Опор электроосвещения – 216.

Грунтовые воды решили выводить в канализацию и устраивать ее понижение через дренажную систему. Впредь они не смогут повредить уложенному в три слоя асфальту.

Раньше здесь были заброшенные поля, а теперь вырастают новые жилмассивы Калуги. Но добираться до центра города жителям Правобережья и в частности, деревни Шопино, приходилось по узкому и ухабистому пути. В этом году все изменилось: буквально за полгода от 3-го Академического проезда до микрорайона «Кошелев проект» дорожно-строительная компания «R-1» построила современную дорогу со всеми условиями для комфортного и безопасного передвижения.

Работы находятся на завершающей стадии, сдача объекта запланирована на 20 декабря. Заказчиком является управление капитального строительства г. Калуги, кроме того, дорога возводится в рамках подпрограммы «Стимулирование программ развития жилищного строительства субъектов РФ» ФЦП «Жилище» на 2015-2020 гг. Стоимость контракта составила 696 млн руб.

– Как только в апреле был заключен договор, мы организовали штаб строительства и бытовой городок для рабочих, – говорит Егор Сизинцев, руководитель проекта ООО ДСК «R-1». – После чего начали расчищать площадку: пришлось вырубить деревья, растущие на обочинах. Протяженность объекта всего 2,7 км, однако он довольно сложный, весь в «венах» коммуникаций, которые приходилось переносить и перекладывать. Зато теперь вместо двух полос дорога в Шопино увеличилась до шести (ее общая ширина составляет 26 м), появились пять светофорных объектов с пешеходными переходами, две кольцевые развязки на пересечении улиц Фомушина и 65 лет Победы и жилого комплекса «Ко-



шелев проект», а вскоре установят и 250 п. м. шумозащитных экранов. Так что гул проносащихся машин не будет беспокоить местных жителей. Для безопасности пешеходов в случае ДТП вдоль дороги на 2 400 м растянется перильное ограждение.

Позаботились и о тех, кто не может добираться до центра Калуги на собственном транспорте: по проложенной контактной сети пустят троллейбус, для которого оборудуют остановки. А ливневая канализация с диаметром труб в два метра позволит подключать к ней новые, еще только строящиеся дома.

ВОДА НЕ ПРОЙДЕТ

В общей сложности на объекте были задействованы свыше 100 человек и 60 единиц техники. Причем бульдозеры и грейдеры оборудованы автоматизированной системой управления: это значит, что в бортовой компьютер вбиваются данные проекта, после чего с учетом рельефа и плана в нужное положение выставляются ножи и можно начинать работу. Для прокладки инженерных коммуникаций и установки светофоров и шумозащитных экранов компания привлекла порядка семи субподрядных организаций. И хоть ресурсов у коман-

ЭДГАР АРАМЯН:

« **НЕТ НИКАКОГО СЕКРЕТА В ТОМ, ПОЧЕМУ НАМ УДАЕТСЯ ДЕЛАТЬ НАШУ РАБОТУ БЫСТРО И КАЧЕСТВЕННО. ПРЕДПРИЯТИЕ СУЩЕСТВУЕТ УЖЕ 23-Й ГОД, МЫ ЗАНЯТЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТАКИХ КРУПНЫХ ОБЪЕКТОВ СТРАНЫ, КАК М-3 «УКРАИНА», М-11 «МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ», М-4 «ДОН»**

ды строителей достаточно, со сдачей в срок первого участка от 3-его Академического проезда до улицы 65 лет Победы возникли проблемы. Виной тому стали грунтовые воды.

– Местность здесь болотистая, – пояснил старший прораб компании Валерий Криницын. – И когда мы произвели выемку грунта, чтобы приступить к перекладке инженерных коммуникаций, поняли, что не сможем его использовать для обратной засыпки. Это подтвердили и результаты лабораторной

СЕЙЧАС ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ НА ОБЪЕКТЕ ЗАВЕРШЕНЫ, ПРИЧЕМ НА 1,5 МЕСЯЦА РАНЬШЕ СРОКА. РАБОЧИЕ ЗАНИМАЮТСЯ УКЛАДКОЙ ТРОТУАРНОЙ ПЛИТКИ И ВЫСАДКОЙ ЗЕЛЕННЫХ НАСЛАЖДЕНИЙ. ВДОЛЬ ДОРОГИ БУДУТ РАСТИ 2 200 КУСТОВ СПИРЕИ И ОКОЛО 500 ЛИП, ТОПОЛЕЙ И КЛЕНОВ

экспертизы. Поэтому пришлось завезти порядка 100 тысяч кубов песка. Таким образом, мы израсходовали вместо 60 тыс. куб. м. материала – 215.

А грунтовые воды решили выводить в канализацию и устраивать ее понижение через дренажную систему. Впредь они не смогут повредить уложенному в три слоя асфальту (общей толщиной в 19 см). Тем более что в дорожной одежде есть специальная геопрослойка (дарнит): она не дает воде подниматься на поверхность. Защищает асфальт и добавленный в асфальтобетонную смесь усовершенствованный битум. Он значительно продлевает срок службы дороги.

Что касается технологий, то все работы проводились ДСК «R-1» согласно установленным ГОСТам и СНИПам. Все материалы, кроме импортных добавок для асфальтобетонной смеси, закупались в Калуге и соседних регионах. Но без использования современных технологий, конечно же, не обошлось. Так, асфальт укладывали с помощью перегружателя фирмы Shuttle Buggy, который позволяет производить этот вид работ даже при низких температурах. Смесь из бункера машины попадает прямо в асфальтоукладчик, не успев остыть.

КАК ПО МИННОМУ ПОЛЮ

Но не только грунтовые воды доставили строителям неприятности. Настоящим камнем преткновения стали неучтенные коммуникации.

– Проект реконструкции разработала компания из Воронежа, – рассказал Егор Владимирович. – Однако он оказался сырым, и часть документации мы доводили до ума своими силами, ведь на наши замечания проектировщики вовремя не реагировали.

Это привело к тому, что при возведении дороги техника то и дело наткнулась на



Егор СИЗИНЦЕВ,
руководитель
проекта

сети связи или тепло- и водоснабжения, которых в проекте не было, либо расположение их указывалось совсем в другом месте. По словам руководителя проекта, рабочие словно передвигались по минному полю.

– Однажды мы уткнулись канализационным коллектором в газопровод, и дальнейшее продвижение оказалось невозможным, – вспоминает Егор Владимирович. – Потратили много времени, чтобы уладить вопрос с его переносом.

При этом, отмечает Егор Сизинцев, власти Калуги всегда шли навстречу строителям и помогали им решать все возникающие проблемы. Например, когда предстояло за три дня сделать врезки в теплотрассу и установить узлы управления на теплотрассе, рабочих кормила горячим обедом лично заместитель начальника управления экономики и имущественных отношений городской управы Марина Драчева. Обедать и отдыхать рабочие могли в отапливаемой палатке, куда им доставляли еду в больших армейских термосах. Здесь же проводились оперативные совещания. Создание всех бытовых условий было особенно важно, ведь в это время строители трудились на объекте круглосуточно.

В ШАХМАТНОМ ПОРЯДКЕ

Осложнял дорожникам работу и тот факт, что они не могли просто взять и полностью перекрыть путь автомобилистам. Хоть и проще было бы – пересадить водителей на общественный транспорт. Но на первоначальном этапе строительства все же пришлось отправить транспорт в объезд, а также построить временные дороги, чтобы

местные жители могли добраться до своих домов, магазинов и фитнес-клубов.

– Продвигались в шахматном порядке, – поясняет Егор Сизинцев. – Когда закончили первый большой участок, переключили движение транспорта на отремонтированный отрезок дороги с выделением трех полос, одна из них была реверсивной. То есть утром машины двигались по двум полосам в сторону центра города, а вечером вторая полоса работала уже в обратном направлении. Конечно, было много недовольных раскопками и вынужденными пробками, но результат оправдывает временные неудобства.

– Честно признаюсь, сомневался, что дороге закончат в этом году, – поделился мнением автолюбитель Вадим Черновец. – Сроки укладки асфальта не раз переносились. Народ ругал строителей, и их можно понять: казалось, что проще по грязи добраться до работы или места учебы пешком, чем на каком-либо транспорте. Но сейчас видно, что все не зря. Не думаю, что по ямам да кочкам приятнее ездить, чем по ровному, гладкому асфальту. И машины не придется так часто ремонтировать из-за ужасной дороги. А когда тут все облагородят, недовольных и не останется. Наконец-то, на нашу улицу пришел праздник.

КАЧЕСТВО – ПРЕВЫШЕ ВСЕГО

Сейчас основные работы на объекте завершены, причем на 1,5 месяца раньше срока. Рабочие занимаются укладкой тротуарной

Гарантию на асфальтобетонное покрытие дороги «Правый берег – Шопино» строители дают на пять лет.

плитки и высадкой зеленых насаждений. Вдоль дороги будут расти 2 200 кустов спиреи и около 500 лип, тополей и кленов. Также продолжается установка опор электроосвещения и контактной сети троллейбусной линии.

– Нет никакого секрета в том, почему нам удается делать нашу работу быстро и качественно, – говорит Эдгар Арамян, председатель совета директоров и основатель компании «R-1». – Предприятие существует уже 23-й год, мы заняты на строительстве таких крупных объектов страны, как М-3 «Украина», М-11 «Москва – Санкт-Петербург», М-4 «Дон». В нашем распоряжении свыше 800 единиц техники, пять асфальтобетонных заводов, несколько производственных баз, своя установка для производства битумного вяжущего материала, а в пик сезона на возведении дорог трудятся более 1000 человек: инженеры, прорабы, рабочие, офисные сотрудники. У нас сплоченная команда, которая всегда ответственно подходит к выполнению своих задач. Поэтому всегда добиваемся поставленных целей и гордимся высоким качеством работы.

Что касается дороги в Шопино, то уже накануне Нового года местные жители смогут в полной мере насладиться новой шестиполосной дорогой: ровной, удобной и хорошо освещенной. Причем гарантию на асфальтобетонное покрытие строители дают на пять лет. ■

Валентина Егорова

