

Трасса пройдет через поля, овраги и море



Мало кто знает, что в Липецкой области есть море. Местные жители называют Липецким морем свое Матёрское водохранилище. К 2024 году строители «R-1» возведут над ним 350-метровую махину из стали и бетона. Это будет один из самых длинных мостов в регионе, нужный для того, чтобы достроить Восточный Обход регионального центра. Строительство кольца началось еще 7 лет назад, но по финансовым причинам область осилила лишь один участок, но как только регион получил федеральные деньги на возобновление проекта, за дело взялись профессионалы, построившие десятки важных объектов для страны, в том числе Южный Обход Калуги, а к 2022 году возведут еще один – Северный. Причем сейчас компания одновременно работает и в Калуге, и в Липецке.

ВОСТОЧНЫЙ ОБХОД: ЗАМКНУТЬ КОЛЬЦО ВОКРУГ ЛИПЕЦКА



ЭДГАР АРАМЯН:

« КОМПАНИЯ «R-1» ИМЕЕТ БОЛЬШОЙ ОПЫТ СТРОИТЕЛЬСТВА ВАЖНЫХ ОБЪЕКТОВ СТРАНЫ. ПОЭТОМУ УВЕРЕН, ЧТО ОСТАВШИЕСЯ КИЛОМЕТРЫ ВОСТОЧНОГО ОБХОДА ЛИПЕЦКА ТАКЖЕ БУДУТ ПОСТРОЕНЫ КАЧЕСТВЕННО И БЫСТРО. А СОВРЕМЕННАЯ ТРАССА СТАНЕТ ГОРДОСТЬЮ РЕГИОНА!»



ЧТО СДЕЛАНО И ЧТО ОСТАЛОСЬ

Сдача второй очереди Восточного обхода промышленной зоны Липецка запланирована на ноябрь 2024 года, но «R-1» делает все возможное, чтобы ускорить этот процесс. Меньше, чем за год почти завершили 1 и 2 этапы, впереди третий, заключительный, в рамках которого и будет перекинут мост через самый большой водоем региона.

«Уникальность нашего объекта в том, что новая дорога станет связующим звеном ЛКАД, – отметил Председатель совета директоров ДСК «R-1» Эдгар Арамян, – Обход разгрузит дороги «Липецк-Усмани» и «Липецк-Грязи», выведет транспортные потоки за пределы города, свяжет аэропорт через «Р-119» с промзоной, улучшит межрегиональные транспортные связи, обеспечив удобный выход на федеральные трассы М-4 «Дон» и Р-22 «Каспий».

Первый этап – это участок в 2,9 км от трассы «Орёл-Тамбов» до поворота на Ярлуково на автодороге «Сёлки – Грязи» с двумя развязками и путепроводами. Строительство идет за счет госпрограммы «Развитие транспортной системы Липецкой области». Стоимость контракта – 1,020 млрд рублей. Второй этап – 5 км от путепровода «Ярлуково – Сёлки – Грязи» до Матёрского водохранилища. К воде новая дорога выйдет между сёлами

В 2021 году начнется 3 этап – строительство моста через водохранилище длиной 364,5 м

Ярлуково и Каменное. В третий этап вошло строительство моста через водохранилище. После этого останется последний участок на 4,2 км и развязка на пересечении с дорогой «Липецк – Грязи – Песковатка». Второй и третий этапы финансируются за счет средств национального проекта «БКВД», сумма контракта – 1,9 млрд рублей. Понятно, что такой важный объект находится под личным контролем главы администрации Липецкой области Игоря Артамонова. Частые гости на строительстве и его заместители, главы районов, руководители Управления дорог и транспорта Липецкой области... Да и сами



Губернатор Липецкой области ИГОРЬ АРТАМОНОВ:

« СТРОИТЕЛЬСТВО УЧАСТКА, КОТОРЫЙ ЗАМКНЕТ КОЛЬЦО ВОКРУГ ЛИПЕЦКА – СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ОБЪЕКТ. БЕЗ РАЗВЕТВЛЕННОЙ ДОРОЖНОЙ СЕТИ НЕВОЗМОЖНО ДОСТИЖЕНИЕ ВАЖНЫХ ЦЕЛЕЙ, КОТОРЫЕ СЕГОДНЯ СТАВИТ ПЕРЕД НАМИ ВРЕМЯ: ПОВЫСИТЬ БЛАГОСОСТОЯНИЕ И КАЧЕСТВО ЖИЗНИ НАСЕЛЕНИЯ, ОБЕСПЕЧИТЬ ВЫСОКИЕ ТЕМПЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА И ИНВЕСТИЦИОННУЮ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ РЕГИОНА»



НА ЯРЛУКОВСКОЙ РАЗВЯЗКЕ ЭСТАКАДА ПОДНЯЛАСЬ НА ШЕСТЬ МЕТРОВ К УРОВНЮ ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ, А НА ТРАССЕ «ОРЕЛ-ТАМБОВ» – ДО ДЕВЯТИ

строители признаются, что для них такой крупный и ответственный проект – определенный вызов. И, тем не менее, намерены сдать объект досрочно.

ГДЕ БУДЕТ «КЛЕВЕР» И ПЕТЛЯ

Так каким же увидят жители Восточный обход промзоны Липецка? Двухполосным, с шириной полос по 3,75 м каждая, с двумя развязками в разных уровнях: «петлей» на перекрестке с дорогой на Ярлуково и клеверного типа на пересечении с трассой «Орёл-Тамбов». Четыре листа «клевера» выглядят очень современно, такой тип съездов с магистрали выбран из-за интенсивного потока машин. На Ярлуковской развязке эстакада поднялась на 6 м к уровню проезжей части, а на трассе «Орёл-Тамбов» до девяти. Тоже впечатляет! На них пошло более 1,5 млн кубов песка, который дорожники укладывали под основание будущей трассы. Коэффициент плотности песка проверяла передвижная лаборатория, пробы брали через каждые 50 м, поскольку нарушение технологии может привести к провалам полотна.

На развилке «Липецк – Плеханов – Грязи» компания возвела 72,38-метровый путепровод, а на развязке «Ярлуково – Грязи» аналогичный красавец на 59,78 м.

«Сооружение магистральных развязок и эстакад – один из сложных этапов, но только не для нашей компании, имеющей большой опыт оперативно решать задачи любой сложности, – отметил руководитель проек-

В 2021 году начнется 3 этап – строительство моста через водохранилище длиной 364,5 м

та Восточного Обхода Липецка Александр Лунёв. – Мы работаем параллельно на всех развязках 1 и 2 этапа. Ростверки, круглые опоры путепроводов, ригеля, шкафные стенки заливали на месте, для них специально изготавливались армированные каркасы, которые вязались в специально подготовленном мобильном армировочном цехе. Каркасы устанавливались поверх каждой из опор. Изделия делали вручную на месте, а железобетонные конструкции – стойки и балки для путепровода изготовлены по индивидуальному заказу».

Кстати, балки пролетного строения для путепровода «Липецк-Плеханово-Грязи» в длину – 28 м, а весом – 45 т! Для работы с ними из Москвы прибыл мощный автокран грузоподъемностью 250 т, в Липецкой области таких мощных кранов нет. Во время строительства путепроводов проблем для движения транспортных потоков не возникало, дорожники сделали все грамотно: построили специальные объездные пути, безопасность обеспечили согласно действующим нормам, направили автомобильные потоки по временным схемам со специальными дорожными знаками. Схемы организации движения на период стройки разрабатывали совместно с областным ГИБДД.

ПРОБЛЕМЫ С ОТВОДОМ ЗЕМЕЛЬ

Стройка работает как огромный часовой механизм, где важен каждый винтик. И на первую неделю декабря процент готовности на 1 и 2 этапах составил 95%. Строители сделали гигантскую работу: возвели насыпь земляного полотна, уложив более 1,2 млн кубометров песка. Насыпи достигали в высоту более 9 м! Асфальтировать трассу начали в конце августа. Дорожная одежда очень качественная и прочная, поскольку состоит из песчано-подстилающего слоя, геоматериала, который препятствует появлению трещин и разрушению, двух слоев шлакового щебня по 18 и 17 см, и трех слоев асфальтобетона на 7,7 и 5 см. Для работ пришлось завести более 60 тысяч тонн шлакового щебня. На двух участках также переложены все коммуникации, построены водопропускные трубы и два путепровода.

До лета 2021 года дорожники должны завершить абсолютно все работы на первом и втором этапах: нанести разметку, освещение, установить дорожные знаки и дорожные ограждения, а также выполнить посев

трав. На путепроводах еще остались работы по обустройству – лестницы, водоотвод, асфальт... Учитывая высокие темпы строительства, федеральный центр готов выделить 200 млн руб., чтобы компания раньше намеченного срока приступила к заключительному этапу.

«Работы там не начаты по причине отсутствия разрешения на строительство, – отметил Александр Лунев. – Проблемы с отводом земель не дают заказчику получить разрешение на 3-й этап, а нам – приступить к работам». А ведь впереди – главная «фишка» проекта – мост длиной около 350 м, который пройдет через Матырское водохранилище. Это один из самых длинных в Липецкой области мостов, его индивидуальная конструкция включает пролетные строения из металла и железобетона. Возведение переправы компания начнет уже в следующем году.

Сегодня на объекте компанией «R-1» уже выполнена солидная часть работы, связанная со строительством трассы и искусственных сооружений, перекладкой газопроводов и переустройством линий электропередач, кабелей связи. Кстати, контроль качества на объекте ведется не только заказчиком и привлеченным строительным контролем, самый основной контроль непосредственно на участке обеспечивает отдел самой компании. При этом он контролирует и работу подрядчиков, оказывая им всестороннюю помощь.

ЛЮДИ, ПРЕДАННЫЕ ДЕЛУ

«С марта по октябрь строительство шло круглосуточно, – отметил Александр Сергеевич. – Были созданы специализированные бригады. Для каждого вида работ у нас

Строительство первого этапа идет за счет государственной программы «Развитие транспортной системы Липецкой области». Стоимость контракта – 1,020 млрд рублей. Второй и третий этапы финансируются за счет средств национального проекта «БКАД», сумма контракта – 1,9 млрд рублей

есть высококвалифицированные опытные специалисты, своя техника. Компания имеет огромную производственную базу, позволяющую выполнить поставленные задачи безупречно и в срок». Для повышения качества работ и ускорения производства был смонтирован собственный мобильный асфальтобетонный завод фирмы «Benninghoven». Для обеспечения объекта материалами были задействованы отдел снабжения центрального офиса и привлечены местные специалисты.

Но главная ценность компании – люди. «Многие наши работники на примере своих отцов, дедов прокладывают дороги, продолжая трудовые династии, для них объекты – не просто работа, а дело жизни, – отметил Александр Лунев. – Я сам с детства мечтал стать строителем, закончил МАДИ, а в «R-1» воплощаю свои мечты, подкрепляя их знаниями, полученными в главном дорожном университете страны».

Постоянно общаясь с такими людьми, выезжая на их объекты, очень хорошо понимаешь, что им совершенно не важно, где, в какое время суток и в каких условиях строить, они нацелены на результат.

«Масштабные работы в новом регионе, да еще в условиях пандемии, стали очередным испытанием компании на профессионализм, – подчеркнул Эдгар Арамян. – Но ДСК «R-1» имеет большой опыт строительства важных объектов страны. Поэтому уверен, что оставшиеся километры Восточного Обхода Липецка также будут построены качественно и быстро. А современная трасса станет гордостью региона!»

