



ПОСЛЕДНИЙ БОЙ, ОН ТРУДНЫЙ САМЫЙ



Два этапа Восточного обхода промышленной зоны Липецка построены. Сдача первого этапа, включающего две транспортные развязки, была намечена на октябрь 2023 года. Но строители ДСК «R-1» осилили его на два года раньше. Конечный финиш остальных этапов – октябрь 2024 года, но второй отрезок тоже готов к сдаче. И журналистам «ДиТ» удалось в первых рядах пройти по новым километрам.

ДВА ОТРЕЗКА ФИНАЛЬНОГО УЧАСТКА ЛИПЕЦКОЙ КОЛЬЦЕВОЙ ДОРОГИ «R-1» ПОСТРОИЛА НА ДВА ГОДА РАНЬШЕ



С ЧИСТОГО ПОЛЯ

Строительство Липецкой кольцевой автодороги в Грязинском районе началось в 2013 году, первый участок был сдан, но стройка тогда застопорилась из-за недостатка средств. Полтора года назад благодаря нацпроекту «Безопасные качественные дороги» строители ДСК «R-1» взялись за вторую очередь «Восточного обхода Липецка». Общая протяженность участка – почти 12 км, не считая 365-метрового моста через Матырское водохранилище в районе села Каменное, поэтому стройку, ценой в 3 млрд рублей, разбили на три этапа. Объект настолько важен, что в прошлом году из дополнительных федеральных источников было выделено 200 млн рублей на продолжение строительства самого крупного дорожного проекта в регионе.

Стратегический объект находится на личном контроле областной Администрации. При посещении стройки губернатор Липецкой области Игорь Артамонов лично убедился, что все работы идут по графику и даже с опережением, весь материал завезен. «Будем ждать окончания работ. Это позволит закольцевать грузопоток вокруг Липецка, для грязинцев появится еще один мост, самый протяженный у нас в области», – отметил глава администрации региона.

«Работы на участках шли параллельно, проделанную работу на втором этапе уже оценила рабочая комиссия, в которую вошли представители Управления дорог и транспорта и Дорожного агентства Липецкой области, группы строительного контроля, надзора, Федерального казенного учреждения Упрдор «Москва – Харьков», ГИБДД», – отметил председатель совета директоров ДСК «R-1» Эдгар Арамян. А к возведению самого длинного липецкого моста подрядчик приступит в ближайшее время.

ЭДГАР АРАМЯН:



**ДЛЯ НАС,
СТРОИТЕЛЕЙ,
ОБХОД**

**ЛИПЕЦКА –
БЕЗУСЛОВНО,
ВЫЗОВ, НО ЦЕЛЬ
ПОСТАВЛЕНА, И
ДОРОГУ ОСИЛИТ
ИДУЩИЙ»**



За полтора года строители расчистили территорию, возвели два путепровода, перенесли все коммуникации – газопровод, линии электропередач и связи, сняли грунт, смонтировали 20 водопропускных труб, сделали основание и уложили 7,8 км полотна.

Как пояснил нам руководитель проекта обхода Липецка ООО «R-1» Александр Лунёв, это прямой километраж без учета транспортных развязок, а если в целом взять протяженность дороги, вместе с их петлями, то длина сделанных участков составит не менее 11 км.

На объекте круглые сутки работали 150 человек и более ста машин, в основном экскаваторы, краны, грейдеры, три десятка вездеходных самосвалов. Толщина песчаной подушки зависела от рельефа, максимальная высота насыпи на подходах к транспортным развязкам, как у путепровода над трассой «Орел – Тамбов» достигала 9,5 метров. Только для устройства основания и развязок на объект строителям пришлось завезти 1250 тыс. кубометров песка. Вывозить слабый грунт не было необходимости, поскольку работа шла в поле, где верхний плодородный слой «уходил» в по-

ГУБЕРНАТОР ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ ИГОРЬ АРТАМОНОВ:



**УБЕДИЛИСЬ, ЧТО ВСЕ РАБОТЫ ИДУТ ПО ГРАФИКУ И ДАЖЕ
С ОПЕРЕЖЕНИЕМ..., БУДЕМ ЖДАТЬ ОКОНЧАНИЯ РАБОТ. ЭТО ПОЗВОЛИТ
ЗАКОЛЬЦЕВАТЬ ГРУЗОПОТОК ВОКРУГ ЛИПЕЦКА, ДЛЯ ГРЯЗИНЦЕВ
ПОЯВИТСЯ ЕЩЕ ОДИН МОСТ, САМЫЙ ПРОТЯЖЁННЫЙ У НАС В ОБЛАСТИ»**



ВТОРАЯ ОЧЕРЕДЬ ВОСТОЧНОГО ОБХОДА ПРОМЫШЛЕННОЙ ЗОНЫ ЛИПЕЦКА РАЗГРУЗИТ ТРАССЫ «ЛИПЕЦК – УСМАНЬ, ЛИПЕЦК – ГРЯЗИ», ВЫВЕДЕТ ТРАНЗИТНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТОК ЗА ПРЕДЕЛЫ ГОРОДА, СВЯЖЕТ АЭРОПОРТ С ПРОМЫШЛЕННОЙ ЗОНОЙ. ВОКРУГ ЛИПЕЦКА ЗАМКНЁТСЯ ПОЛНОЦЕННАЯ КОЛЬЦЕВАЯ АВТОДОРОГА, КОТОРАЯ УЛУЧШИТ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ И УПРОСТИТ ВЫХОД НА ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ М-4 «ДОН» И Р-22 «КАСПИЙ»

лосу отвода, или использовался при устройстве откосов насыпи. Песок укладывали и трамбовали слоями по 40 см, качество и коэффициент плотности материала, отбирая пробы через каждые 50 метров, проверяла мобильная лаборатория, так как нарушение технологии может привести к провалам полотна. На песок укладывали шлак, а затем – три слоя асфальтобетона.

КАЧЕСТВО В ТРИ СЛОЯ

На Обходе шесть типов дорожной одежды, но основной ход – это проверенная временем и знакомая всем дорожникам

формула: 7 + 7 + 5 (см.ред.), верхний слой, естественно, ЦМА. «Асфальтобетон мы укладывали даже при низких температурах, а не только «до плюс 6 градусов», дополнительно согласовывая с заказчиком рецептуру, в которой фигурировали морозостойкие добавки, – отметил Лунев. – Специально под наш объект в Липецке был построен мобильный АБЗ и, укрытый горячий асфальт на самосвале с подогреваемым кузовом, переправлялся на объект. А там, прежде чем попасть в бункер асфальтоукладчика, выгружался в перегружатель, где еще раз тщательно перемешивался, и уже из него попадал в асфальтоукладчик. Все это позволило сэкономить дорогое время».

Но главная сложность объекта заключалась в переносе практически всех видов действующих коммуникаций, которые пересекала будущая трасса. «Помимо самой дороги мы выполнили перенос двух линий электропередач – порядка 2 км высоковольтных линий, перенесли магистральный газопровод высокого давления и все сети связи, как местных, так и региональных операторов. Это большой труд, и даже не в техническом исполнении, – отметил руководитель проекта. – Опытная бригада за несколько недель может поставить



десять железобетонных столбов и перекинуть между ними провод. Сложнее взять разрешение и собрать необходимый пакет документов, чтобы это все сначала отключить, потом переключить и сдать сделанное в эксплуатацию».

В технической документации прописано, что все работы по переустройству выполняет собственник сетей за деньги подрядчика. «Электрику» делали «Липецкэнерго», газопровод – «Газпром межрегионгаз Липецк». Причем, газовики очень помогли стройке, выполнив свою работу без проволочек.

Первый участок протяженностью 2,9 км по контракту должны были завершить в ноябре 2023 года, но выполнен на два года раньше. Прежде всего нужно было построить две транспортные развязки: «клеверного» типа, с путепроводом в 72,38 п.м на пересечении с федеральной трассой Р-119 «Орел – Тамбов», и «петлю» на перекрестке дороги в село Ярлуково. Там путепровод чуть меньше – 59,78 п.м. Во время строительства пробок не возникало, поскольку поток машин курсировал по временным схемам, специально построенным объездным маршрутам. Поэтому даже на путепроводах все работы удалось сделать предельно быстро. Армирование швов между пролетными балка-

Круто!

Для устройства основания дороги и развязок на двух этапах второй очереди Восточного Обхода Липецка завезено 1250 тыс. кубометров песка. Высота насыпи дорожного полотна у путепроводов достигала 9,5 метра.

Что осталось

ДСК «R-1» осталось с нуля построить 3-й этап, куда входит мост через водохранилище длиной 364,5 м, отрезок дороги протяженностью 4 км и транспортная развязка на пересечении с дорогой «Липецк – Грязи – Песковатка». В настоящее время идут работы по отводу земли.

Так держать!

Воплощая сложнейшие проекты федерального значения, ДСК «R-1» строит и реконструирует комфортные, максимально-безопасные и высокоинтеллектуальные дороги. Это трассы: М-10 «Москва – Санкт-Петербург», М-4 «Дон», М-3 «Украина», М-2 «Крым», М-1 «Беларусь», А-107 «Московское малое кольцо», Северо-Восточная Хорда, Дмитров – Дубна, п.Северный, Южная Рокада, многочисленные объекты в Калуге и Липецке.



ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Вторая очередь Восточного обхода Липецка:

Категория	II
Полосы движения	2
Ширина полос	3,75 м
Общая длина	12 км
Длина моста через Матырское водохранилище	364,5 м
Количество путепроводов	2
Количество транспортных развязок	2

ми, устройство гидроизоляции, барьерного ограждения и водоотводных лотков, укреплению опорных конусов у опытных строителей прошло как по маслу.

Одновременно кипела работа и на втором этапе – 5 км будущей двухполоски второй технической категории от путепровода «Ярлуково – Сёлки – Грязи» до Матырского водохранилища. К воде строители вышли между сёлами Ярлуково и Каменное, и между ними возведут в рамках третьего этапа большой мост. Но это немного позднее после того, как будут решены вопросы по отводу земли на всем участке. А на пути

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ, КОЛЛЕГИ И ЕДИНОМЫШЛЕННИКИ! ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПРАЗДНИКОМ!

К любому дому, учреждению или заводу должна вести дорога. От всех нас, зависит не только комфорт и безопасность передвижения, но и будущее России. Мы – это свыше трех тысяч учреждений, на которых работает более десятки тысяч человек – строители, инженеры, проектировщики, ремонтный и обслуживающий персонал, работники предприятий, которые изготавливают строительные материалы. У любой дороги, как у человека есть своя судьба, и я желаю, чтобы она была у всех нас долгой и счастливой. Мира и процветания Вам и Вашим близким!

Эдгар Арамян,
председатель совета директоров ДСК «R-1»

к озеру подрядчик тоже провел все укрепительные работы на откосах, сделал систему водоотвода, укрепив водопропускные трубы монолитным бетоном, смонтировал барьерное ограждение, пропитал битумом щебеночное основание обочин, уложил дорожную одежду, в том числе и на шести съездах с трассы... Несмотря на октябрь, здесь всю зеленеет посеянная на откосах трава. Сделано это не ради красоты, а для прочности, но выглядит эффектно даже вечером, поскольку трасса отлично освещена.

ДОРОГУ ОСИЛИТ ИДУЩИЙ

«Секрет многолетнего успеха нашей компании – постоянная работа по изучению, внедрению и использованию современных технологий, высококачественных дорожно-строительных материалов, инновационной техники, а также тщательный подбор персонала», – поделился опытом председатель совета директоров ДСК «R-1» Эдгар Арамян. Созданная в сложные 90-е годы компания, быстро заняла одно из лидирующих мест среди дорожных организаций отрасли. И вот на протяжении 27 лет не сдает своих позиций. И основным подспорьем такого успеха является движение вперед. Ведь не случайно говорят «Дорогу осилит идущий». И конечно же, стремление к новому, лучшему, качественному. Например, на Восточном Обходе Липецка установлено 385 светодиодных светильников – самый лучший вариант, обеспечивающий высокую мощность светового потока при небольшом потреблении энергии. Плюс высокая герметичность, степень защиты, срок службы до 15 лет и небольшой вес корпуса. Барьерные ограждения и водоотвод на путепроводах выполнены из полимеров с дополнительным армированием, которые меньше нагружают конструкцию, не ржавеют и не нуждаются в дополнительной покраске.

Строительство участков значительно ускорили машины, оснащенные GPS – спутниковой системой навигации. Практика показывает, что при использовании системы 3D нивелирования, производительность земляных работ возрастает чуть ли не втрое. При этом обеспечивается не только ровность и точность, но и высокая скорость.

«Несмотря на то, что основной машиной при земляных работах является грейдер, мы используем системы 3D и в бульдозерах, поскольку, предварительно автогрейдер, бульдозер выполняет огромное количество земляных работ, связанный с перемещением грунта, полойным формированием насыпи или выемки. И соответственно работает достаточно много времени, – отметил Эдгар Русланович. – В распоряжении наших специалистов более 600 единиц передовой дорожной и строительной техники на нескольких базах в Москве, Калуге, Липецке и Твери, а также шесть асфальтобетонных заводов фирмы Benninghoven, два растворно-бетонных узла; установка для производства ПБВ и установка АГБ, завод по изготовлению бордюрного и тротуарного камня и плитки; современная лаборатория».

Благодаря этому проблем с поставками материалов не возникает. При устройстве дорожной одежды «руслановцы» использовали не только свой качественный асфальтобетон, но и полимеры, геотекстильную сетку между слоем песка



и щебня, что позволит уберечь трассу от трещин и деформаций.

Все это в комплексе позволило построить две трети Восточного Обхода за полтора года. И скоро трасса замкнет транспортное кольцо вокруг Липецка, позволит разгрузить его улицы, даст удобные выходы к федеральным трассам «Дон», «Каспий», «Орел-Тамбов». Эдгар Арамян и его команда считают, что для них такой горящий крупный проект – безусловно, вызов, но цель поставлена, и есть реальный шанс увидеть Обход Липецка в полной боевой готовности раньше контрактного срока. ■

Мария Гошина

