

**СЕРГЕЙ РЯЗАНЦЕВ:**

# «КАМЕННЫЕ ОПОРЫ СКОРОСТНОЙ БУДУТ СТОЯТЬ ВЕЧНО»



*Скоростной автобан – это не просто лента асфальта, а сложная конструкция, которую держат каменные берега. В эти стены вложено много труда профессионалов, специализирующихся на габионных конструкциях воронежской компании «УДМС». Без этих укрепительных сооружений новая трасса довольно быстро потеряла бы необходимую прочность и вид. Побывав на открытии первого пускового комплекса нулевого этапа, мы увидели своими глазами, что сделали дорожные строители в рекордно короткие сроки.*

**Б**удущая федеральная трасса М-12 от истока у транспортной развязки ЦКАД должна пройти по шести округам Подмосковья – Люберцы, Балашиха, Богородский, Электросталь, Павловский Посад и Орехово-Зуево, в обход сел и городов. Нулевой этап стали строить в конце 2020 года, и в начале этой осени, на год раньше запланированного срока, первый участок, протяженностью 23 км, был открыт. Чтобы увидеть сколько в него вложено труда нужно представить, как дорожная конструкция выглядит изнутри...

Как рассказал генеральный директор ООО «УДМС» Сергей Рязанцев, построить такую трассу очень непросто и затратно, поскольку современный автобан – это по факту искусственное сооружение, возведенное с помощью современных материалов и технологий. Но все это окупится, поскольку срок его службы без ремонта – как минимум десять лет.

Насыпь этого участка в Подмосковье изнутри между слоями застелена тканью геосинтетики, армирована металлической сеткой, засыпана щебнем, укреплена габионами, и уже потом залита тремя слоями асфальтобетона. Русло трассы по бокам защищает стена из камней, поэтому она не «разползется» даже под влиянием внешних и подземных вод.

На нулевом этапе габионные конструкции воронежская команда, участвовавшая в строительстве таких грандиозных объектов как Обход Аксая, Обход Лосево и Павловска на М-4, а также многих других значимых объектов, возводила по инновационной технологии, с большим количеством геосинтетических материалов.

Это – тяжелый и, преимущественно, ручной труд. Ведь каждый метр выкладывается как мозаика. Рабочим пришлось вручную оббивать и укладывать камни на металлическую сетку, пилить и заворачивать геосинтетику, которая хоть и называется тканью, но это очень прочный материал. Все поставки были в срок. Камни доставлял генподрядчик железнодорожным транспортом, одновременно делая послойную засыпку по 13-14 см. Геосинтетический материал привозили из Красноярска от местного производителя в рулонах и бухтах, а специалисты «УДМС» прежде, чем приступить к укладке, рас-



**СЕРГЕЙ РЯЗАНЦЕВ:**

«**НА ОБХОДЕ АКСАЯ СДЕЛАНЫ МАТРАЦЫ РЕНО ТЮФЯЧНОГО ТИПА НА НАСЫПЬ, А ЗДЕСЬ ГАБИОННАЯ КОНСТРУКЦИЯ – ВЕРТИКАЛЬНАЯ СТЕНА ПРИМЕРНО 8,5 МЕТРОВ В ВЫСОТУ, МОЩНАЯ ГОРИЗОНТАЛЬНАЯ АРМОНАСЫПЬ С «ХВОСТАМИ», КОТОРЫЕ ЗАСЫПАНЫ ПЕСКОМ. ТЕХНОЛОГИЯ ИНТЕРЕСНА ТЕМ, ЧТО ГЕОТЕКСТИЛЬ ЗДЕСЬ СКЛЕЕН С ПЛАСТИКОВОЙ ГЕОРЕШЕТКОЙ, А ПОМИМО ПЛАСТИКОВОЙ ГЕОРЕШЕТКИ МЫ ИСПОЛЬЗОВАЛИ ЕЩЕ И СТАЛЬНУЮ ЖИЛУ»**





На нулевом этапе использовалось большое количество геосинтетического материала, в частности, геосинтетических панелей, для того, чтобы насыпь неизбежно стояла в нужном месте, потому что под ней находится большое количество нарстовых пещер и болот.

считывали каждый метр ткани, чтобы отрезать ее согласно проектным цифрам. Для этого нужно было изучить все инструкции и даже консультироваться онлайн по вопросам монтажа со специалистами производителя. Рабочих рук было много, в среднем на первом пусковом трудилось более ста человек круглосуточно, в две смены. Специалисты уложили более 20 тыс. кв. метров георешетки и более 60 тыс. погонных метров геосинтетической ленты.

И вот, объект сдан, причем, с напутствием Президента России Владимира Путина.

«Мы гордимся, что принимаем участие в строительстве такой важной трассы, и с нас она взяла свое начало. По новым километрам уже проехали первые сотни машин. Водители довольны и благодарны всем, кто причастен к строительству, властям страны и региона, заказчику в лице ГК «Автодор» ... Но, главное, будут еще километры, и не за горами тот момент, когда будет уложен последний километр у Казани, а затем и у Екатеринбурга.



Трасса войдет в историю, где есть и наши имена. И мы, дорожники, сейчас испытываем чувство глубокой удовлетворенности от результата своего труда и огромной радости за всю нашу необъятную страну. И хотим строить дальше, ведь нулевого этапа еще не пройден», – отметил Сергей Рязанцев.

Отметим, что кроме основного сплоченного на разных федеральных объектах коллектива «УДМС» на первом пусковом трудилось много профессионалов со всей России, даже студенты, поскольку при устройстве основания понадобилось много рабочих рук. Очень много потребовалось и техники – только воронежцы подтянули на свой фронт работ порядка 20 машин, а если говорить в комплексе, про весь объект, то одновременно в работе более 200 единиц техники. Центральный офис «УДМС», естественно, расположен в Воронеже, но на участке в конце прошлого года заранее был выстроен строительный городок, а «полевой» офис был расположен в поселке Большие дворы, рядом со штабом строительства, где оперативно и скоординировано с генеральным подрядчиком – ООО «ТСМ», решались все рабочие вопросы стройки. Один фронт работ воронежцев, на котором мы побы-

Весной объекты затапливало, и дорожникам приходилось сутки напролет бороться с водой – сушить территорию с помощью ручных помп и более мощных навесных, на базе трактора «Беларусь».

вали весной, расположен на 442 пикете в районе поселка Затишье, и два в районе окружной дороги Орехово-Зуево – ИС37-ИС38 км по аббревиатуре мостовиков.

От себя добавим, что, увидев в начале этой зимы вместо габионов белые поля с толстым слоем снега, мы не верили, что в принципе возможно за сезон построить такой гигантский «мост» в довольно болотистом Подмоскowie. Сергей Борисович отметил, что насыпь на нулевом этапе – самонесущая, поэтому магистраль возведена, как мост над оврагами, заболоченными низинами и пещерами. Сколько нужно было перенести коммуникаций, вычерпать грунта и отсыпать песка!

После сданного участка воронежцы переходят с первого пускового комплекса на второй, где тоже будут возводить габионные стены, но другой формы и по другому проекту. Второй пусковой комплекс от Северо-Восточной хорды до ЦКАД также в работе, и скоро и там потребуются мастера по возведению габионных конструкций. А это значит, что скоро мы опять встретимся на следующем участке и увидим своими глазами, как из груды камней рождается прочная дорога. Альтернативу камню найти сложно – кремлевские каменные стены простоят еще триста лет!