



**«РУСЛО» СКОРОСТНОГО АВТОБАНА
УКРЕПЛЯЮТ СТЕНАМИ ПО НОВОЙ ТЕХНОЛОГИИ**

БАСТИОНЫ ИЗ ГАБИОНОВ

Дорожники сравнивают скоростную трассу М-12 с мостом, возведенным над карстовыми пещерами, болотами, реками и оврагами. Но в процессе строительства она все-таки напоминает реку. Русло устилает жёлтая лента песка с белой скатертью геосинтетики, армируется металлической сеткой, укрепляется камнями, засыпается щебнем, заливается асфальтобетоном. По краям будущей трассы сейчас возводятся берега – стена из габионов. На нулевом этапе габионные конструкции собирают по инновационной технологии, с большим количеством геосинтетических материалов. И нам удалось увидеть это своими глазами.



КАЖДЫЙ МЕТР ПРОЙТИ «НА РУКАХ»

Будущая трасса, как река, берет свое начало от Центральной кольцевой автодороги, в Подмосковье нужно проложить 77 километров трассы, 64 километра – нулевой этап, проходящий по шести округам Подмосковья – Люберцы, Балашиха, Богородский, Электросталь, Павловский Посад и Орехово-Зуевский – в обход населенных пунктов и городов, чтобы жителям было удобно. Он и оказался для нас самым интересным и близким географически. Работы на первом пусковом комплексе – от ЦКАДа до А-108 в Орехово-Зуеве идут с конца 2020 года. Первый пусковой комплекс протяжен-

ностью более 20 км расположен в Богородском, Павлово-Посадском, Орехово-Зуевском городских округах.

Воронежская компания «УДМС» на момент нашего визита работала на первом пусковом комплексе. Жизнь здесь не замирает ни на минуту: куда ни глянь – самосвалы, экскаваторы и люди, люди, люди. Дорожные строители оббивали и укладывали камни пилили и заворачивали геосинтетику... Каждый метр приходится буквально прокладывать руками. Нам было интересно узнать, чем принципиально отличается М-12 от других скоростных магистралей от людей, которые прошли «огни, воды и трубы» многих федеральных строек. И, кстати, мы, журналисты, всегда были в курсе событий.

На свои объекты воронежцы вышли зимой этого года. Все было белое, в снегу. Они планируют укрепить будущий автобан габионными конструкциями на многих участках нулевого этапа. Пока в работе три объекта. Процентная готовность – порядка 80 процентов. Один объект, который мы посетили, расположен на 442 пикете в районе поселка Затишье, и два в районе окружной дороги Орехово-Зуево – ИС37-ИС38 км по аббревиатуре мостовиков. По планам, до Москвы будет порядка 12 объектов на разных этапах. Но сейчас все силы компании стянуты на три первых «ласточки».

Дорога была почти вся отсыпана, поскольку «УДМС» работает в тесной связке с «ТСМ». И как только ее специалисты пе-

СЕРГЕЙ РЯЗАНЦЕВ:

« **НА ОБХОДЕ АКСАЯ МЫ ДЕЛАЛИ МАТРАЦЫ РЕНО ТЮФЯЧНОГО ТИПА, А ЗДЕСЬ КОНСТРУКЦИЯ НОВАЯ – ВЕРТИКАЛЬНАЯ ГАБИОННАЯ СТЕНА ПРИМЕРНО 8,5 МЕТРОВ В ВЫСОТУ. ПОЛУЧАЕТСЯ МОЩНАЯ ГОРИЗОНТАЛЬНАЯ АРМОНАСЫПЬ, КОТОРАЯ ЗАСЫПАЕТСЯ ПЕСКОМ. ТЕХНОЛОГИЯ СЛОЖНАЯ, НО ИНТЕРЕСНАЯ**»

редали им основание, начали устанавливать габионные конструкции – укладывать камни на металлическую сетку камни. Технически засыпку и доставку материала на объект тоже обеспечил генподрядчик,





СЕРГЕЙ РЯЗАНЦЕВ:

«**НА ОБЪЕКТЕ МЫ КРУГЛОСУТОЧНО. ДЕЛО ДВИЖЕТСЯ К ФИНАЛУ И ДО КОНЦА ИЮЛЯ МЫ ДОЛЖНЫ ЗАКОНЧИТЬ РАБОТЫ НА ТРЕХ ОБЪЕКТАХ»**

одновременно делая послойную засыпку по 13-14 см. Это очень кропотливый труд.

«Так мы вместе круглосуточно и работаем, – отметил генеральный директор ООО «УДМС» Сергей Рязанцев, продемонстрировав хронологическую фотосъемку моментов, которые мы не застали. – Дело движется к финалу, и до конца июля на трех объектах все работы должны закончить».

Уложить нужно более 20 тыс кв метров георешетки и более 60 тыс погонных метров геосинтетической ленты. Много руч-

ной работы, и в среднем на трех объектах трудится более ста человек в две смены.

«В основном это наш постоянный коллектив – воронежцы, – отметил Сергей Рязанцев. – Но в целом на первом пусковом трудится много людей из разных регионов. При устройстве основания пришлось подтянуть даже студенческие бригады из-за нехватки рабочих рук. К примеру, на одном из объектов, между двумя мостами, работали и мы, и мостовики, и специалисты по укладке труб. Очень много задействовано техники – на трех объектах сейчас работает порядка 20 машин, а если говорить в комплексе, про весь объект, то одновременно в работе более 200 единиц техники. Особенно тяжелой, поскольку нужно перевозить горы песка – десятки тысяч кубов». Так что первую скрипку в этом «оркестре» сейчас играют катки, самосвалы, грейдеры.

База «УДМС», строительный городок, офис сейчас расположен в поселке Большие дворы, рядом со штабом строительства, где скоординировано решаются все текущие вопросы стройки.

Отметим, что на М12 были брошены лучшие силы не только в лице подрядчиков, но и разработчиков технологий и производителей стройматериалов. Этот проект стал большим шагом в сторону импортозамещения. К примеру, в Казани, при строительстве М-12 будут опробованы технологии 5G. По словам главы минцифры РТ Айрата Хайруллина, их будут учитывать



НА НУЛЕВОМ ЭТАПЕ СТРОЙКИ ПРИМЕНЯЕТСЯ БОЛЬШОЕ КОЛИЧЕСТВО ГЕОСИНТЕТИЧЕСКОГО МАТЕРИАЛА, В ЧАСТНОСТИ ГЕОСИНТЕТИЧЕСКИХ ПАНЕЛЕЙ. ЭТО ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ УСТРОЙСТВА ПРОЧНОЙ И КРЕПКОЙ НАСЫПИ. ТАК КАК ПОД БУДУЩЕЙ ДОРОГОЙ МНОГО КАРСТОВЫХ ПЕЩЕР И БОЛОТ



большегрузы, которые перевозят большие грузопотоки. Дорожная одежда тоже будет сделана по высшему разряду. Инновации используются при устройстве покрытия, основания, и габионов в том числе. Сегодня габионные конструкции применяются в дорожном строительстве очень широко, заняв достойное место среди традиционных способов ремонта и усиления полотна, но на М-12 в укладке габионов применяют инновационные технологии. Камень поставляет генподрядчик. Везет его издалека, железнодорожным транспортом, чтобы сэкономить на перевозках. Геосинтетика – из Красноярска, компании «Техполимер». Они выиграли тендер, и сделали проект по возведению габионов, поэтому продукция вся тоже их, очень высокого качества, четко в оговоренные сроки.

На нулевом этапе стройки применяется большое количество геосинтетического материала, в частности геосинтетических панелей. Это для того, чтобы устройства прочной и крепкой насыпи. Так как под будущей дорогой много карстовых пещер и болот.

«На Обходе Аксая мы делали матрацы Рено тюфячного типа на насыпь, а здесь конструкция новая – вертикальная габионная стена примерно 8,5 метров в высоту. Получается мощная горизонтальная армонасыпь с «хвостами», которые засыпаются песком. Технология сложная, для нас новая, но этим и интересна, когда геотекстиль склеивают с пластиковой георешеткой. Помимо пластиковой георешетки используется еще и стальная жила, – пояснил руководитель. – Геосинтетический материал привозится в рулонах, бухтах, а мы рассчитываем каждый метр, как все это отрезать

по проекту. Для этого была проделана большая подготовительная работа – пришлось брать инструкции, консультироваться онлайн по вопросам монтажа со специалистами завода. В итоге работа пошла и сегодня лучше и быстрее нас никто не делает».

Так что цель у всех строителей одна – сделать все качественно и как можно быстрее. Благо погода сейчас стабилизировалась, и работа спорится. А вот минувшая зима была снежной, поэтому 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». Но все сроки выдержали и идут по графику. Работы на первом пусковом комплексе – от ЦКАДа до А-108 закончат в этом году.

«Сейчас мы переходим с первого пускового комплекса на второй, где тоже будем



возводить габионные стены, но другой формы, и по другому проекту, – рассказал начальник участка на М-12 ООО «УДМС» Михаил Алехин. – Второй пусковой комплекс от Северо-Восточной хорды до ЦКАД также в работе. По планам его нужно сдать в следующем году. Пока сделана половина от запроектированного, а наши стены находятся в сопряжении с мостами, поскольку устои мостов нужно тоже укрепить, а на некоторых искусственных сооружениях мостовики еще только готовятся приступить к работе. А раз второй комплекс в этом году не пусковой, то пока он живет своей жизнью и графиками, и точно сказать, сколько километров придется нам пройти, пока невозможно».

Но ясно одно, что это будет скоростная комфортная дорога, шестиполосная, без светофоров, отменного качества. И с финансированием проблем точно не будет. По словам Марата Хуснулина, денег в стране на строительство транспортных объектов достаточно, «перспектива и объемы тоже есть, но надо уделить повышенное внимание качеству строительства». И бумажную волокиту, тормозящую приемку участков, Президент России Владимир Путин настоятельно попросил прекратить. Дорожному строительству дан «зеленый свет», и построив трассу М-12, Россия еще



УЧАСТОК ТРАССЫ В МОСКОВСКОЙ И ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТЯХ, ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 49 КМ, ДОЛЖЕН ЗАРАБОТАТЬ В ТЕСТОВОМ РЕЖИМЕ В КОНЦЕ ГОДА И ЮРИК

раз докажет миру, что она без импортных материалов и технологий сможет справиться с любыми проблемами. А компания «УДМС», как давний партнер «ТСМ», еще раз подтвердит свою конкурентоспособность и надежность при любых условиях и обстоятельствах. ■

