



**РУСЛО ОБХОДА  
АКСАЯ ДОРОЖНИКИ  
«УДМС» АРМИРОВАЛИ  
И УКРЕПИЛИ ГАБИОНАМИ  
ИЗ КАМНЯ И МЕТАЛЛА**

# ТРАССА НА КАМЕННОЙ ПОДУШКЕ

*Построить современный автобан невероятно сложно, поскольку он проходит сквозь всевозможные преграды, пересекая ручьи, болота, овраги, малые реки... Современная магистраль – не слой асфальта, а сложнейшая конструкция, сделанная с помощью современных технологий и материалов, где ключевую роль играют и укрепительные сооружения. Берега этой скоростной обходной магистрали на М-4 в Ростовской области возвели мастера габионных конструкций из воронежской компании «УДМС».*

**О**бход Аксая, протяженностью 35 километров, является предпоследним участком строительства Ростовского транспортного кольца. На этом участке кольца много пойменных земель, путепроводов и мостов через донские реки... На открытии объекта мы увидели лишь верхнюю часть айсберга, но и так понятно, что без матрацев Рено, магистраль довольно быстро утратила бы профиль, особенно в нестабильных грунтах или при серьезной нагрузке.

«Магистраль идет в обход Аксая по Левому берегу и выходит на Краснодар через Ростов на-Дону. Мы укладывали матрацы Рено в пойме реки Дон у выхода на Краснодарское направление. В конце прошлого года все свои работы там успешно закончили, уложившись в график. В прошлом году мы все силы бросили не только на М-4, но и строительство нулевого этапа М-12. Это очень масштабные объекты, формула и принцип укладки габионных конструкций примерно одинаков, но каждая трасса



имеет свои особенности, конфигурацию, высоту земляного полотна. Поэтому нам приходится конкретно под каждый объект рассчитывать и оптимизировать рабочий процесс, учитывать все условия места строительства», – рассказал генеральный директор ООО «УДМС» Сергей Рязанцев.

Главная цель – сделать быстрее, качественнее и с минимум потерь, поскольку на некоторых участках идет перерасход стройматериалов. Приходится рассчитывать так, чтобы после укладки не оставалось отходов камней и металла, искать самый оптимальный вариант монтажа конструкций. Гарантийный срок службы габионных конструкций – 50 лет, однако, по словам экспертов, конструкция продержится без капремонта и дольше

«На Обходе Аксая мы делали матрацы тюфячного типа на насыпь, в отличие от нулевого этапа М-12, где габионы сделаны как высокая вертикальная стена и горизонтальная армонасыпь с ответвлениями, засыпанными песком», – продолжил тему Сергей Борисович.

Конструкция делается по инновационной технологии, с большим количеством геосинтетических материалов. Причем, как обычно, преимущественно вручную, поскольку тяжелые камни нужно оббить, уложить на металлическую сетку, распилить на необходимые куски и завернуть геосинтетическую ткань.

Побывав на объекте, во время его строительства, мы видели своими глазами, как сложно выложить мозаику из громоздких камней. Сначала воронежцы готовили основание, выравнивая насыпь и выстилая ее геотекстилем, затем смонтировали короба для камней. По словам гендиректора, на Обходе, мешки раскраивали на месте, чтобы исключить неточности расчетов. Основания матрацев работники вручную раскладывали рядком на подготовленном склоне. Затем их необходимо было стянуть и анкеровать в грунт: мешки дорожники набивали камнями, зашивали и переходили к следующему ряду. И так, поэтапно, виток за витком шли от основания трассы вверх, поэтапно формируя монолит откоса. Машины были нужны, когда шла набивка матрацев камнями, где погрузчики формировали лишь основной объем. И нужно гармонично сделать



**СЕРГЕЙ РЯЗАНЦЕВ:**

**« НА ОБХОДЕ АКСАЯ МЫ УЛОЖИЛИ 120 ТЫС КВАДРАТНЫХ МЕТРОВ МАТРАЦЕВ РЕНО, А ТАКЖЕ ПРОЛОЖИЛИ БОЛЬШОЙ ТОННЕЛЬ, ТОЛЬКО ОДНО ПЕРЕКРЫТИЕ КОТОРОГО СОСТАВЛЯЕТ 30 МЕТРОВ В ДЛИНУ»**







и верхний слой – лицо габиона, поскольку – это не только укрепительные бастионы без пустот, но и гармоничный фасад трассы. Мастера со стажем умеют и это, поскольку решали и не такие задачи на многих объектах федерального значения, в том числе при строительстве и реконструкции М-11, М-12, М-4... И вот, взята очередная высота! И опять досрочно. На этот раз всего

### НА МОНТАЖ ГАБИОНОВ СПЕЦИАЛИСТЫ ДАЮТ ГАРАНТИЮ ПОЛВЕКА

на 18 месяцев. Напомним, что Обход Аксая планировали открыть только в 2024 году, но поступило указание открыть движение как можно раньше.

«Нам пришлось задействовать дополнительные технические силы и людские ресурсы, разворачивать участок большей площади, покупать новые вагончики, оптимизировать график работ. Но несмотря на дополнительные трудности, наша компания сделала все вовремя, не подвела генерального подрядчика – ООО «ТСМ», с которым мы работали на многих объектах, в том числе и на М-12 в Подмосковье, обходе Лосева и Павловска на М-4. И все, кто причастен к строительству Обхода Аксая, на открытие были исполнены чувством гордости за то, что вместе большое дело», – сказал Сергей Борисович.

### БЛАГОДАРНОСТЬ ОТ ПУТИНА

Наверное, у каждого, кто выстрадал каждый метр магистрали, сжимается сердце, когда колонна строительной техники первой отправляется по ней в путь. Это – боевое крещение новой трассы. Перед открытием Обхода на М-4 скопилась пробка.

«А когда вслед за спецтехникой засигналили обычные машины, у меня пошли мурашки по телу. Ради таких моментов и можно строить эту дорогу», – поделил-

ся впечатлениями Сергей Рязанцев. Особой помпезности на церемонии не было, но все отнеслось к этому с пониманием. Тем более, что строителей дистанционно поздравили губернатор Ростовской области Василий Голубев, вице-премьер Марат Хуснуллин, глава «Автодора» Вячеслав Петушенко и даже сам глава государства Владимир Путин. Благодарность от Президента – дорогого стоит!

«Услышать слова благодарности лично от Владимира Владимировича Путина всем нам было очень приятно. На торжестве было много людей – все друг друга знают – не один пуд соли съели на разных стройках. Мы вспомнили все вместе нашего дорогого Олега Геннадьевича (Олег Иванов – руководитель проекта ООО «ТСМ», *ред*). Успокаивали себя, что он здесь, с нами, радуется такой успешной сдаче своего детища. Его внезапная смерть – огромная потеря не только для нас, его друзей и коллег, но и всего дорожного строительства». (Очерк об истинном человеке читайте на стр ...)

### ЕСТЬ АЛЬТЕРНАТИВА

Не секрет, что 2023 год был для дорожного строительства напряженным, поскольку были нарушены логистические связи по поставке импортной техники и запчастям. Но финальный этап федеральной стройки прошел в штатном режиме.

### СВОЙ ПУТЬ КОМПАНИЯ «УДМС» НАЧАЛА С УКЛАДКИ ГАБИОНОВ ДЛЯ УКРЕПЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ НАСЫПЕЙ НА СЕВЕРНОМ КАВКАЗЕ

Для строительства Обхода Аксая потребовалось много техники – ООО «УДМС» подтянули на свой фронт работ порядка 20 машин, а если говорить в комплексе, про весь объект, то одновременно в работе более 200 единиц техники.

«Честно сказать, я не ощутил особого напряжения и дефицита по технике или запчастям. На рынке всегда есть альтернатива. Есть спрос – будет и предложение. Ни разу поставщики нам не сказали, что нет необходимых нам запчастей. Но были сдвиги по срокам поставки. К примеру, нам говорят, что завтра привезем отечественные реплики, а оригинал из Англии надо ждать месяца два. Естественно, мы выбирали наших производителей, и с таким подходом заказывали все необходимые запчасти», – отметил Сергей Борисович.

Работали, как обычно – посменно, практически без выходных. С кадрами не было проблем. В пиковый момент на объекте трудились 150 человек, в основном не местные наемные кадры, а белорусы – асы дорожного строительства. Они хорошо знают







### КОМПАНИЯ «УДМС» ЗАКОНЧИЛА СВОЮ ЧАСТЬ РАБОТ НА ОБХОДЕ АКСАЯ В КОНЦЕ ПРОШЛОГО ГОДА, УЛОЖИВШИСЬ В ГРАФИК

эту компанию, поскольку работали почти на всех ее объектах, и уверены в том, что никто их не обманет. Для того, чтобы обеспечить для работников комфортное проживание, первым делом, еще в 2020 году, был построен базовый городок со своей столовой. Спасибо Олегу Ивановичу – он выделил для этих целей участок. Еду доставляли людям прямо на участки.

«Подводя итоги, можно сказать, что объект был сложный. Мы же здесь построили еще и большой тоннель в сторону Старочеркаска. Проблем и неожиданностей не было. Все трудности были предсказуемы, и мы, исходя из своего опыта догадывались, что срок строительства сократится. Так и было – объект сдали за два года, вместо трех запланированных. А нам не привыкать, не первый объект сдаем досрочно! Наша команда умеет работать в авральном режиме. На Обходе Аксая мы сделали 120 квадратных метров матрацев Рено, а также проложили большой тоннель, только одно перекрытие которого составляет 30 в длину. Мы такое никогда не строили. Глаза боялись – руки делали, вот и получилось!»

#### ПЕРВЫМ ДЕЛОМ – ТРУБЫ

Сейчас воронежцы работают на Обходе Набережных Челнов, где строители прокладывают 33,5 км новой дороги по землям Тукаевского и Заинского районов, а также расширяют существующий участок М-7 возле города. Задача «УДМС» – уложить матрацы Рено.

В этом году они зашли на строительство продолжения М-12 в Пермской области вместе с ООО «ТСМ», которая возводит 93-километровый этап платной автотрассы от города Дюртюли до поселка Ачит в составе магистрали М-12 на участке от Казани до Екатеринбурга. На участке четырехполосной трассы категории 1Б предполагается создание двух транспортных развязок, семи мостов, 13 путепроводов и десятка экодуков тоннельного типа.

«Дорога с чего начинается? С труб! Но в этом объекте мы проводим сейчас 24 водопропускные трубы через ручейки, малые речки. Будем ли заниматься габионами, пока не знаю, потому что проекты еще запаздывают, на некоторых участках он еще не согласован, но медлить нельзя – нужно строить. Будут габионы – будем работать, а если нет – делать, то, что поручат, – рассказал о том, где сегодня сосредоточила свои силы компания Рязанцев.

И только с таким подходом можно пройти через все трудности и победить. И устоять, как их прочные габионы.