

ДОРОГА НА СОРТАВАЛУ

Строительство автодороги от Санкт-Петербурга через Приозерск и Сортавалу до Петрозаводска входит в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)». Таким образом, год полного ввода дороги в эксплуатацию определен, однако все опять будет зависеть от условий дальнейшего финансирования...



Эта дорога, включающая участок от Кольцевой автомобильной дороги вокруг Петербурга через Скотное до автомобильной дороги «Магистральная», обеспечит транспортные потоки из Северной столицы через Приозерск в Карелию и соединит (через Финляндию) сеть дорог с ключевыми европейскими трассами.

Приозерское шоссе, представляющее собой двухполосную асфальтированную трассу, переходящую в районе поселка Кузнечное в грунтовую дорогу, давно перестало соответствовать необходимым требованиям. Строительство дороги, задуманной как дублер этого шоссе с новым выездом из Петербурга – продолжением проспекта Энгельса, – было разбито на три очереди, включившие строящийся участок от КАД вокруг Санкт-Петербурга через Скотное до автодороги «Магистральная».

Проектная документация участка Скотное – «Магистральная» во Всеволожском районе Ленинградской области была разработана в 2006 году ООО «НИИ ПРИИ СевзапИнжтехнология» в

соответствии с программой развития дорог Ленобласти на период до 2010 года. В 2008 году началось строительство трассы. В 2009 году автодорога получила статус федеральной; работы были приостановлены, а незавершенное строительство перешло в ведение ФКУ «Севзапуправтодор».

Рабочая документация строительства автодороги Санкт-Петербург – Сортавала на участке КАД – Скотное была подготовлена ЗАО «Петербург-Дорсервис», генеральной проектной организацией первой очереди Кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга.

Разработка проектной документации на участке от Керро до автомобильной дороги «Магистральная» была выполнена ЗАО «Петербургские дороги» при содействии ООО «Полигон ГЕО», ООО «Инжтехнологии», ООО «ИТР». Эта четырехполосная дорога относится к первой технической категории (I-в). На участке запроектировано два путепровода ($L = 70$ м, $\Gamma = 24 + 2 \times 1,50$ и $L = 70$ м, $\Gamma = 14,5 + 2 \times 0,75$). А расчетная

скорость наверняка успела порадовать любителей быстрой езды – 120 км/ч!

Генеральным подрядчиком первой и второй очереди строительства не случайно стала ведущая подрядная организация – ЗАО «ВАД».

Известно, что на счету этой дорожно-строительной компании несколько сотен отремонтированных и построенных дорог, отличающихся высоким качеством. Предприятие за период своего существования освоило и внедрило целый ряд прогрессивных технологий строительства и ремонта автомобильных дорог, значительно повышающих надежность и долговечность дорожных конструкций.

Итак... В декабре 2010 года ЗАО «ВАД» выиграло конкурс на разработку рабочей документации и строительство. Тогда же и были возобновлены строительно-монтажные работы первой очереди на участке Скотное – поворот на Агалатово.

На период строительства проезда легкового и спецтранспорта (скорой помощи, милиции и пр.) к дачным массивам Приозерского направления был обеспечен благодаря грамотной организации работ генерального подрядчика – ЗАО «ВАД». Объезд закрытого участка Скотное – Керро – Лемболово для остальных видов транспорта осуществлялся по автодорогам регионального значения.

Несмотря на то, что работы велись в сложных гидрологических и геологических условиях, а также в стесненной обстановке, продиктованной близостью мегаполиса, объект был сдан в эксплуатацию уже через 10 месяцев – в октябре 2011 года. На сегодняшний день сданный участок автомобильной дороги Скотное – поворот в Агалатово, протяженность которого 5,35 км, представляет собой скоростное четырехполосное шоссе с транспортной развязкой, путепроводом и подземным пешеходным переходом.

Высокие темпы и отличное качество трассы – это также результат приме-

нения современных эффективных технологий, машин, материалов и оборудования. Например, для топографо-геодезического обеспечения геофизических исследований применялись спутниковые технологии, а для оценки качества устройства шебеночных слоев оснований дорожных одежд использовался прибор LFG-SD (Германия).

Укладка слоев асфальта шла с использованием специальных дополнительных машин-перегрузателей «Шаттл Багги» (США), позволяющих добиться европейской ровности и, в значительной мере, продлить срок службы покрытия. На автодорожном путепроводе усиление конструкций производилось высокотехнологичными материалами фирмы «Fufo». Для устройства основания земполотна на переувлажненных грунтах использовались геосинтетические материалы «Тайпар и Канвалан». При укреплении откосов земполотна применялись геоматы «Энкамат», а при строительстве водопропускных труб – матрасы «Рено».

Для обеспечения благополучной экологической обстановки в районе прохождения автодороги сооружены модули фильтрующей очистки сточных вод. Дорога оборудована силовым барьерным ограждением и системой освещения, на всем протяжении установлены дорожные знаки, термопластом выполнена разметка проезжей части.

Указанные выше современные технологии, материалы и оборудование также применялись и при строительстве второй очереди трассы (участок Агалатово – Керро).

В этом году некоторые жители Санкт-Петербурга и Ленобласти, с нетерпением ожидавшие открытия второго участка, стали респондентами журнала «Дорожная держава». Побывав в июне 2011 на строительстве второй очереди, которое уже находилось в стадии завершения, наши журналисты провели блиц-опрос – как среди автолюбителей-дачников, так и среди работников генподрядной организации – ЗАО «ВАД». Нужно сказать, что корреспондентам «ДД» не приходилось специально останавливать машины: на выезде из города скопился пробка! Однако никаких се-

тований по поводу затора от водителей услышано не было. Судите сами:

Сергей Кочетов (житель Санкт-Петербурга): «Конечно, выбираться за город, особенно перед выходными или праздниками затруднительно – приходится ждать своей очереди в пробке. Однако радует перспектива того, что в скором времени до своей дачи можно будет добираться менее чем за час. За это отдельное спасибо строителям. Я давно наблюдаю, как они работают – и днем, и ночью, оперативно, организованно, без простоя».

Ирина Шишкарёва (житель пос. Сосново): «Раньше после съезда с КАД сразу чувствовалась разница – приходилось резко сбрасывать скорость. Теперь – другое дело. До Грузино ехать – одно удовольствие... А сама стройка действительно впечатляет. И масштабами, и – что, на мой взгляд, очень важно – аккуратностью. Вдоль той полосы, что специально выделена для легковых автомобилей, очень слаженно и качественно работают и техника, и люди. Строители все – в хорошей спецодежде, а на отведенной под стройку территории для них созданы все необходимые условия».

Антон Абрамов, начальник участка № 7: «После того как, изучив документацию вверенного нам участка и освоив местность, мы оградил и затем привели в порядок все находившиеся в лесу доты – дорога-то проложена по историческим местам! Наши строители с особой осторожностью подошли к этому факту. Само же строительство велось круглосуточно, только на на-

шем участке было задействовано около 70 единиц техники...».

Валерий Борисенко, главный инженер ЗАО «ВАД»: «Значительная часть трассы по причине сложной пересеченной местности будет в выемках, на косогах или высоких насыпях. А в общем, ничем особенным для нас эта стройка не примечательна. Работали и работаем, как обычно. Однако вторую очередь мы сдаем раньше запланированного срока. Новая дорога, несомненно, станет подарком и для питерцев, и для жителей области».

Владислав Сафин, технический руководитель проекта: «Известно, что приозерское направление всегда перегружено – автомобили движутся в плотном потоке. Но уже сейчас, благодаря построенным участкам, время пути сократилось практически в два раза...»

На строительстве нашего объекта было задействовано около 400 человек, работало пять субподрядных организаций. Сроки гарантии? У нас на каждом объекте они одинаковы: пять лет – на покрытие и восемь лет – на основание дороги. При этом для нас, ВАДовцев, каждый объект по-своему новый. Для меня этот объект дорог особенно: здесь мы участвовали в реконструкции исторических памятников – дотов...»

ВАДовцы, действительно, отличаются своим стилем и подходом к работе, вкладывая душу в каждую построенную дорогу. Ну а качество работ видно невооруженным глазом!

Светлана Пичкур

