

ВСЕГДА – С ВЫСОКИМ КАЧЕСТВОМ!

Дорожно-строительное предприятие ВАД (ЗАО «ВАД»), на мой взгляд, смело можно назвать одним из символов современного развития Петербурга и Ленобласти. Дорожные объекты, построенные специалистами компании по самым передовым технологиям, с применением эффективных и зачастую нестандартных решений, надежно и долго служат жителям и гостям этих и других регионов России.

Мне, автору этой статьи, часто приходится ездить по федеральным трассам «Сортавала» и «Скандинавия», участки которых находятся в настоящее время в стадии строительства. Встречая на пути дорожную технику с логотипом ЗАО «ВАД» и наблюдая масштабность (а главное – качество!) строительства, я ощущаю одновременно и радость, и гордость, благодаря пусть косвенной (как журналист), но все-таки определенной степени причастности к этой компании.

Я и мои коллеги стараемся бывать на всех торжественных мероприятиях, связанных с открытием новых участков дорог, построенных ВАДовцами. Это всегда событие, а значит, хороший информационный повод.

Так, осенью этого года был торжественно открыт очередной новый участок (км 173 – км 197) строительства автодороги А-121 «Сортавала» в Карелии. Речь идет о втором этапе строительства новой федеральной дороги А-121

«Сортавала» Санкт-Петербург – Сортавала – автомобильная дорога Р-21 «Кола» по новому направлению в обход населенных пунктов от границы с Ленинградской областью. На открытии присутствовали министр транспорта РФ Максим Соколов, глава Росавтодора Роман Старовойт, глава Республики Карелия Александр Худилайнен, начальник ФКУ Упрдор «Кола» Валентин Васьков, а также генеральный директор подрядной организации ЗАО «ВАД» Валерий Абрамов.

«Автодорога А-121 «Сортавала» является звеном важнейшей дорожной сети европейской части России. Эта федеральная трасса имеет высокую социальную, экономическую, логистическую и туристическую значимость», – сказал тогда Максим Соколов. А Александр Худилайнен, напомнив, что всего два года назад был открыт предыдущий участок этой дороги, отметил: «С приходом ВАДА мы видим на территории Карелии самые позитивные изменения, в том числе на трассах «Кола» и «Сортавала».



Стратегическое значение трассы «Сортавала» – налицо. Налицо и огромные объемы проделанных работ. А о некоторых деталях, связанных со строительством этого, а также другого, не менее важного объекта, рассказал в своем интервью нашему журналу главный инженер ЗАО «ВАД» **Валерий Анатольевич Борисенко**.

– **Валерий Анатольевич, с какими особенностями, а также новыми технологическими решениями было связано строительство этого 22-километрового участка на А-121 «Сортавала»?**

– Начну с того, что одной из задач строительства был обход населенных пунктов и ликвидация существовавшего между двумя федеральными трассами участка без твердого покрытия. Местность, где шло строительство данной части дороги, всегда отличали довольно сложные геологические условия – это и скальные породы, и сильная заболоченность, и слабые грунты. Укрепление таких грунтов было осуществлено благодаря технологии устройства буронабивных свай. Правда, эта технология не нова, и в настоящее время с успехом применяется многими строительными компаниями.

При строительстве дороги мы всегда применяем те технологии и материалы, которые позволяют увеличить ее долговечность. Например, использу-



ем в составе асфальтобетона смесь на основе высокомодифицированного битума, чтобы обеспечить надежное качество покрытия при относительно невысокой стоимости.

Работая на данном участке, наши строители старались применять местные материалы – с карельских карьеров. Так, для асфальтобетонного покрытия был использован габбро-диабаз, местный каменный материал, – именно с целью обеспечить долговечность покрытия. Для устройства основания и обочин, например, использовался скальный грунт, оставшийся после взрывных работ и измельченный до нужных размеров, что также позволило снизить стоимость строительства.

На данном участке было построено два железобетонных моста, произведен монтаж водопропускных труб, а также оборудованы автобусные остановки.

Словом, сделано все, чтобы обеспечить пользователю качество дороги и комфорт передвижения по ней. Конечно же, одной из главных наших задач в ходе строительства было повышение уровня безопасности движения на будущем участке трассы, который построен по параметрам III технической категории.

Хочу добавить, что в процессе дорожно-строительных работ мы всегда стараемся обращать внимание на



историю, связанную с теми местами, по которым проходит трасса. Не стал исключением и этот участок. Так, наши строители с большим интересом участвовали в создании экспозиции так называемой «Деревни каменотесов», где представлены образцы различного природного камня Карелии, используемого в строительстве.

– В настоящее время проведена экспертиза проектов строительства будущих участков дороги «Сортавала»... Какие новые приобретения (включая техни-

ческие решения) вы связываете с уже законченным строительством, какие надежды возлагаете на предстоящие работы?

– Среди самых главных приобретений – наш новый опыт. Он помогает нам избегать лишних трудностей, сдавая объекты в срок, а иногда и раньше срока. К трудностям я в основном отношу ход строительства в стесненных условиях, тем более когда требуется сохранить движение транспорта.

Что касается технологий – их много, они разные, большинство из них мы применяли на всех наших предыдущих объектах. Но, конечно, есть и такие технологии, которые нами использовались впервые.

Так, при строительстве ныне действующего участка трассы «Сортавала», который проходит в границах Всеволожского и Приозерского районов Ленинградской области и по своим характеристикам соответствует I технической категории, мы освоили экспериментальную технологию с использованием в составе асфальтобетона высокомодифицированного вяжущего материала NiMA на основе специальных полимеров. Это помогло практически вдвое повысить устойчивость дорожного покрытия к интенсивным нагрузкам, а также сни-



зять толщину асфальтобетонных слоев на 30–40%.

Это также дало возможность экономии бюджетных средств. Также при строительстве одного из участков автодороги «Сортавала» нами было впервые опробовано новое оборудование для быстрой сушки асфальтобетона – прицепная установка, позволяющая устраивать асфальтовое покрытие сразу после дождя...

Впереди у нас много работы, в том числе и на данной трассе. И это хорошо, поскольку перед нами открываются возможности для приобретения очередного полезного опыта.

– Недавно начата реконструкция международной трассы «Скандинавия». На эту реконструкцию возложены большие надежды регулярных пользователей дороги, многие из которых – жители Финляндии, Швеции, Норвегии. Как скоро ожидать преобразования дороги А-181?

– Действительно, трасса пока не соответствует современным требованиям, несмотря на ее важную роль – обеспечивать транспортные связи со скандинавскими странами. И хотя за последние годы был проделан довольно значительный объем мероприятий (это и ремонт данной трассы, и мероприятия по содержанию, направленные на поддержание ее нормативных транспортно-эксплуатационных характеристик на требуемом уровне), дорога уже не справляется с текущим трафиком. Значительным фактором, который обозначил необходимость проведения масштабной реконструкции, нужно признать и низкий уровень безопасности дорожного движения на данной трассе.

Реконструкцию планируется осуществлять в пять этапов по следующим участкам: с 47-го километра до деревни Огоньки (до км 65+000), от деревни Огоньки до поселка Кирпичное (до км 100+000), далее – от поселка Кирпичное до обхода Выборга. Четвертым этапом станет обход Выборга и, наконец, пятым – строительство участка от обхода Выборга до подъезда к границе с Финляндией (от 160+000 – до км 203+000).

В настоящее время практически закончена отсыпка земляного полотно



на, участок в основном сформирован (грунт мы используем как местный, так и привозной). Продолжаются и основные строительные-монтажные работы, а также работы по устройству дорожной одежды и водоотводов. В ходе первого этапа реконструкции, согласно проекту, на данном участке запланировано строительство трех путепроводов, моста через реку Сестра, пешеходного перехода и скотопрогона.

Расширяя проезжую часть «Скандинавии» на первом участке до трех полос в одном направлении, мы стараемся сохранять пропускную способность этой высоко загруженной дороги, сооружая дополнительные объезды и регулируя движение. В настоящее время транспорт уже пушен по свежему покрытию части новой дороги и идет демонтаж старой ее части.

– И это несмотря на далеко не благоприятный для строительства сезон?

– Да, однако нас спасают опыт, современные технологии и техника, а также люди – стойкие, волевые, привыкшие хорошо работать!

– Когда планируется закончить строительство первого участка дороги? Какой будет новая А-181, и будет ли она платной?

– Работы по реконструкции первого участка трассы, в соответствии с заключенным с ФКУ «Севзапуправтодор» контрактом, должны быть завершены к 2019 году. А вообще мы надеемся сдать этот участок с опережением графика. После реконструкции трасса войдет в I категорию, что позволит увеличить разрешенную скорость движения на ней до 90 км/ч. «Скандинавия», согласно проекту, будет иметь по три полосы движения в каждом направлении – с разделением встречных транспортных потоков барьерным ограждением.

Также она будет снабжена всеми другими современными системами безопасности и на всем своем протяжении хорошо освещена. Планируется вдоль дороги и строительство современных multifunctional комплексов – для удобства водителей и пассажиров. Относительно платности трассы: насколько мне известно, платной она не будет.

– Валерий Анатольевич, спасибо за интервью. Разрешите поздравить вас, а также всех ваших коллег и близких с наступающим Новым годом, пожелать исполнения желаний, которые у настоящих дорожников часто измеряются километрами новых дорог!

Беседовала Светлана Пичкур