

Глава 3

*Не перечесть построенных дорог,
Как километров всех не сосчитать.
Не подобрать порою нужных строк,
Чтобы масштабы эти описать!*

Федеральный размах

Одной из важнейших задач государства в первом десятилетии нового века стало активное развитие транспортного комплекса на северо-западе нашей страны. Такой приоритет определялся уникальным геополитическим положением этого федерального округа, где сосредоточены важнейшие морские порты Европейской части России, проходят международные транспортные коридоры.

Северо-Западный федеральный округ, граничащий со странами Европейского союза: Финляндией, Норвегией, Эстонией, Латвией, Литвой, Беларусью, Польшей, — это обширная территория, в составе которой насчитывается 11 субъектов Российской Федерации.

Территория СЗФО имеет древнюю историю освоения, чрезвычайно богата она и природными ресурсами. Особенностью округа является самый высокий в стране уровень урбанизации: более 80% населения проживает в городах и поселках городского типа. Однако опорная сеть автомобильных дорог по связям центров областей и их районов долгое время оставалась здесь несформированной. Наибольшая же протяженность дорог общего пользования на территории округа приходилась на дороги IV–V технических категорий.

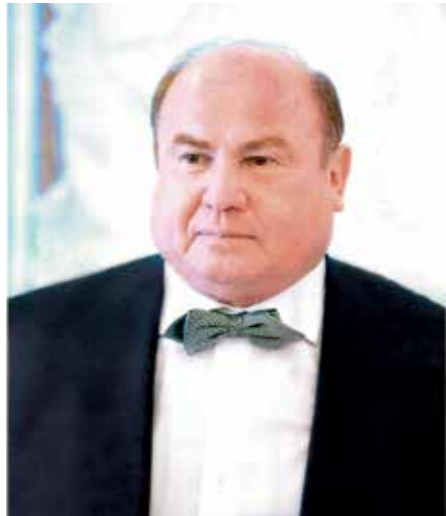
Около 40% населенных пунктов (преимущественно сельских) вплоть до начала второго десятилетия XXI века не имели надежной транспортной связи по дорогам с твердым покрытием. Остро ощущалась нехватка кратчайших автодорожных путей между соседними регионами. Нуждались в ремонте как территориальные, так и федеральные трассы. Не отвечали современным требованиям технические параметры и уровень инженерного оснащения большинства наиболее загруженных движением дорог региона.

Привести в нормативное состояние, соединить существующие трассы, дать выход на каждую из них, переплести транспортными развязками, создать безопасную инфраструктуру автодорожного сообщения между населенными пунктами СЗФО — все это было одновременно и мечтой, и стратегической задачей государства.



Однако на сегодняшний день можно смело заявлять о том, что на Северо-Западе фактически сформирована разветвленная сеть автомобильных дорог, часть из которых является скоростными магистралями. Во многом это заслуга АО «ВАД», которое посвятило работе на федеральных трассах округа почти 20 лет. За это время в нескольких регионах были организованы строительные управления компании, оборудованы производственно-технические комплексы, установлены асфальтобетонные заводы, открыты специализированные лаборатории.

Предприятием в Северо-Западном регионе реализованы проекты строительства, реконструкции и ремонта на таких федеральных трассах, как А-118 КАД, А-181 «Скандинавия», А-180 «Нарва», Р-21 «Кола»; М-8 «Холмогоры», А-121 «Сортавала», А-114 Вологда — Тихвин — автомобильная дорога Р-21 «Кола», М-10 «Россия», А-120 «Санкт-Петербургское южное полукольцо», а также Р-23 Санкт-Петербург — Псков — Пустошка — Невель — граница с Республикой Беларусь.



«Первый же выход ВАДа на федеральный объект произошел в 2000 году – именно тогда компания заключила контракт с ФКУ Упрдор «Северо-Запад» на выполнение работ по капитальному ремонту автомобильной дороги А-120 «Санкт-Петербургское Южное полукольцо» (СПбЮПК) на участке км 42 – км 16, – вспоминает Юрий Александрович Мельников, с 2002 по 2006 год исполнявший обязанности начальника Федерального управления автомобильных дорог «Северо-Запад» им. Н.В. Смирнова. – В то время дорога эта представляла собой разбитую бетонку. По просьбе региональных властей руководство Росавтодора приняло решение о выделении до-

полнительных средств, чтобы привести участки дороги в проезжее состояние. Это было в начале сентября, а работы, согласно указанию Росавтодора, нужно было выполнить до конца года. В это время года не все организации могли принять участие в конкурсе, поскольку годовая программа у всех уже была сформирована. А ВАД принял участие в торгах и выиграл их. Компания успешно справилась с заданием в установленные сроки, да еще и с высоким качеством. С этого момента ВАД и начал набирать объемы работ на федеральных дорогах».

Строительство дорог в Петербурге, в Ленинградской, Вологодской, Ярославской, Архангельской, Калининградской, Псковской, Мурманской областях, в Республике Карелия компания «ВАД» осуществляла одновременно по разным направлениям. И уже к середине первого десятилетия XXI века результаты работ дорожных строителей в этих регионах стали очевидны. Ведь даже там, где недавно самым надежным транспортом считался вездеход, водители легковых автомобилей начали уверенно развивать скорость, не страшась того, что хорошее покрытие вот-вот закончится.

Грунтовые разрывы исчезали один за другим, города, исторически возникшие на пересечении торговых путей, смогли похвастаться обходами, а многие сельские поселения получили кратчайшую автодорожную связь между собой благодаря спрямлению и переустройству некоторых участков дорог. Долговечные современные трассы прошли через заболоченные леса, через непокорные скалы, протянувшись в разных направлениях и вдохнув жизнь в самые отдаленные уголки Русского Севера. Только в Карелии и Мурманской области с 2003 по 2017 год силами ВАДа было построено, отреставрировано, отремонтировано, в том числе и капитально, около 1100 км дорог.

Интересным курьезом стал такой факт: у одной из региональных газет, решивших написать об объектах и прорывных технологиях компании «ВАД», в названии статьи была допущена опечатка: прилагательное в словосочетании «генеральный подрядчик» было случайно заменено созвучным – «гениальный». Впрочем, искажение смысла мало кто заметил: читатели восприняли подобную небрежность как должное, вполне согласившись с определением!

Вадовцы, подтвердив свою высокую квалификацию, подтянули до должного уровня и региональные дорожно-строительные фирмы, на наглядных и очень убедительных примерах доказав, что дороги можно строить с безукоризненным качеством и при этом довольно быстро. Не случайно в 2003 году ВАД стал лидером среди дорожно-строительных предприятий Северо-Запада.



Уже к середине первого десятилетия труд петербургских дорожников высоко оценили руководители пяти регионов: Республики Карелия, Санкт-Петербурга, Ленинградской, Вологодской и Ярославской областей. В благодарственных письмах глав регионов коллективу ВАДа отмечается высокое качество выполняемых компанией работ по строительству и ремонту автомобильных дорог.

В 2005 году работники «гениального подрядчика» – АО «ВАД» – приступили к реализации дорожных проектов в шестом регионе Северо-Запада. Этим регионом стала Псковская область, где был проведен капитальный ремонт 11 км дороги Р-23 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель – граница с Республикой Беларусь. А в 2009–2010 годах компанией «ВАД» были отремонтированы еще 17 км этой федеральной трассы.

Со временем признать преимущества новой трассы смогли в том числе и представители туристических компаний, чьи маршруты связаны с посещением знаменитых на весь мир достопримечательностей Северо-Запада, среди которых сохранившиеся архитектурные памятники Псковщины и, конечно же, Пушкинские Горы.

«Великий поэт писал в первой половине XIX века: «Лет чрез пятьсот дороги, верно, у нас изменятся безмерно, шоссе Россию здесь и тут, соединив, пересекут». И эти слова действительно никто не оспаривал еще лет десять назад. Например, на трассе от Пскова до поворота на Пушгоры в те годы были такие ямы, что приходилось объезжать их по встречке. Водители сбрасывали скорость до двадцати километров в час. Теперь же мы с удовольствием отмечаем, насколько изменились автомобильные дороги, да и время наше в пути стало заметно короче. Спасибо дорожникам!» – не удержалась от комментария Ирина Перцева, руководитель одной из турфирм.

Относительно туристических маршрутов можно смело сказать, что ВАДом создано свое «Золотое кольцо» – дорожное. Ведь многие трассы, построенные работниками компании, ведут к старинным русским городам, символам национальной истории, культуры, архитектуры: в Старую Ладугу, Вологду, Ярославль, Архангельск, Псков, Кострому.

Дороги Северо-Запада носят красивые имена, проходят по историческим, памятным местам, помнят массу событий и хранят в себе разные тайны. Так разве не заслуживают они отдельного к себе внимания, как и тот огромный труд, что вложен в каждую из них?

Дорога «Кола»

Федеральная автомобильная дорога Р-21 «Кола» Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск – Печенга – граница с Королевством Норвегия входит в состав европейского маршрута Е 105 от Ялты до норвежского Киркенеса.

Трасса включила в себя бывшую автодорогу А-138 Мурманск – Печенга и участок бывшей дороги Р-10 Лиинахамари – граница с Финляндией. Протяженность находящейся в оперативном управлении ФКУ Упрдор «Кола» дороги составляет 1325,7 км, из них 764,5 проходят по территории Республики Карелия, 561,2 – по Мурманской области.

Когда-то, согласно исторической летописи, здесь проходила часть пути «из варяг в греки». Спустя время эти северные места начали осваивать первые славянские поселенцы из центра Древнерусского государства. В современном виде автотрасса Санкт-Петербург – Мурманск была обозначена четверть века назад, в 1986 году.

«Кола» – уникальная трасса, ведущая в Заполярье. Путешествуя по ней, можно оказаться в Кижях, попасть в Кировск, известный горнолыжный курорт, и, наконец, доехать до Мурманска, города-порта, живописно расположившегося на сопках. Дорога, пересекающая многочисленные реки, раскрывает удивительную красоту Русского Севера.



От границы Ленинградской области до Мурманска специалистами АО «ВАД» за последние 15 лет была построена фактически новая скоростная трасса, отвечающая европейским нормам как по качеству асфальтобетонного покрытия, так и по требованиям безопасности. Но это сейчас ехать по ней — удовольствие. А всего несколько лет назад своим состоянием она вызывала опасения водителей, и вполне справедливо. Многие, двигаясь по этой дороге, вспоминали старинную поговорку: по такой дороге повезешь молоко — привезешь масло!



Наглядным примером могут стать впечатления одного из блогеров: «Помню, как в детстве каждое лето мы «запрягали» нашу машину и ехали почти трое суток из Мурманска на юг Беларуси через Санкт-Петербург. Я прекрасно помню то время, когда дорога была настолько ужасная, что папа возил с собой по три запасных колеса. Так, на всякий случай...» Тот же блогер пишет о перевоплощении дороги: «Трасса идет в обход всех городов, идеальное покрытие, хорошие обочины, достаточно заправок. В общем, мы были приятно удивлены тому, как за последнее время изменился этот путь!»

А это уже высказывание другого участника интернет-форумов: «Федеральная трасса «Кола» находится в хорошем состоянии практически на всем протяжении пути. В период всей нашей поездки было встречено лишь несколько локальных ремонтов мостов, а также два больших участка с полной заменой асфальта (около Кеми и на границе Карелии и Ленинградской области), но пробок замечено не было!»

И еще одно, похожее: «Покрытие трассы практически идеальное, поворотов нет, машин мало, сильно расслабляет; кто едет в одиночку — главное не уснуть. Быстрый темп тормозят только светофоры, местами идут ремонты мостов и небольших участков. Но на среднюю скорость это не сильно влияет».

Продолжая говорить о трассе «Кола», наверно, нужно добавить и немного романтики, поскольку именно с романтикой у многих связана главная суть путешествия, да и автомобилисты охотно делятся своими впечатлениями: «...Дальше путь вглубь Кольского пролегает через тундру. Это, я скажу вам, фантастическое зрелище! Спасибо луне, она сделала эту дорогу еще более космической, нереальной. Виды были шикарными. Я ехал и радовался, жаль, что почти не фотографировал...»

Подобные отзывы действительно приятны дорожникам, ведь это оценка результатов их труда с позиции пользователей дороги. К сожалению, бывают и обратные реакции. Однако это не про ВАД! Претензий к качеству дорожно-строительных работ, выполненных вадовцами, практически не существует. Если и есть какое-то недовольство, то это касается вопросов, связанных либо с землеотводом, либо с перекрытием движения во время проведения работ. Но ведь сколько людей, столько и мнений!

«В любом деле есть свои сложности, огорчения. Для нас они заключаются в сдерживании темпов работ. В большинстве случаев причиной этого является отвод земель, находящихся в частной собственности. Чтобы начать строительство на таких территориях, необходимо пройти через массу инстанций, согласований, принять участие в общественных слушаниях, — поясняет Валерий Борисенко, главный инженер АО «ВАД». — Что касается перекрытия движения с перепуском на другую полосу во время проведения работ, то, действительно, не все дорожно-строительные

компании практикуют подобное. Однако в ВАДе это принципиальный подход. Ведь таким образом решаются вопросы не только жестких сроков, но прежде всего – вопросы безопасности и качества. Нужно дать время и возможность асфальтобетонному покрытию сформироваться. Бывает так, что в период ремонта мы буквально под дулом пистолета (*смеется*) открываем участки для прохождения транспорта».

Однако вернемся к началу работы компании «ВАД» на трассе Р-21 «Кола» и расскажем об особенностях местности, по которой она проходит.

К дорожно-строительным работам вадовцы приступили здесь еще до передачи дороги в федеральное подчинение. На нескольких участках проводились отвод и рекультивация земель. К особенностям региона специалисты отнесли расчлененность рельефа, наличие большого количества озер, не считая Ладожского и Онежского, а также болот (30% площади), порожистых и извилистых рек, принадлежащих бассейну Белого моря.

«Первым нашим объектом на «Коле» был 22-километровый участок в Олонецком районе, где был проведен капитальный ремонт. Работы здесь начались в 2003 году, – рассказывает начальник строительного управления АО «ВАД» по Республике Карелия Андрей Антощенко. – Это самый южный район Карелии, имеющий выход к Ладожскому озеру и граничащий с Пряжинским и Питкярантским районами, а также Ленинградской областью».

Прежний начальник ФКУ Упрдор «Кола» (с 2006 по 2016 год) Валентин Алексеевич Васьков, ставший непосредственным свидетелем работы АО «ВАД» на этой магистрали, добавляет: «С тех пор как работниками ВАДа был осуществлен капитальный ремонт 22-километрового участка в Олонецком районе, это предприятие



завоевало у нас высочайшее доверие. Специалисты компании блестяще справляются с самыми сложными задачами, применяя новые подходы к дорожному строительству: современные материалы, инновационные технологии и технологически разработки, которые сокращают сроки возведения объектов и снижают затраты. Весь коллектив ВАДа – от руководителей до рабочих – нацелен на качественный результат. Скажу без преувеличения, что построенные компанией дороги стали украшением нашего региона. Они свидетельствуют о высоком производственном, творческом, кадровом и духовном потенциале коллектива».

В 2007 году ФКУ Упрдор «Кола» как заказчик доверило строительному управлению АО «ВАД» в Карелии новый объект – реконструкцию участка дороги Р-21 «Кола» с 312 по 314 км, где дорожниками были увеличены радиусы кривых в плане, сделано уширение на мостах. На этом участке, отреставрированном менее чем за год, у деревни Торосозеро установлены шумозащитные экраны – впервые в Карелии.

За год (2009–2010) была построена по новому направлению 11-километровая дорога с мостовым переходом через реку Шуя, с тремя транспортными развязками и тремя путепроводами. Трасса строилась в обход поселка Шуя и станции Шуйская по параметрам II технической категории.

В период строительных работ на участке выполнен значительный объем буровзрывных работ (145 тыс. м²); в местах залегания грунтов с неблагоприятными гидрогеологическими характеристиками применена технология устройства прослойки из нетканого синтетического материала, на всем протяжении устроено трехслойное асфальтобетонное покрытие. Для обеспечения безопасности выполнена холодным пластиком осевая горизонтальная разметка, установлен 251 дорожный знак с высокоинтенсивной пленкой, в том числе индивидуального проектирования, 13 620 м металлического барьерного ограждения, 661 сигнальный столбик. Здесь (впервые в Карелии!) была установлена интеллектуальная система управления движением автотранспорта: два табло переменной информации, метеостанция, видеокамера, пункт учета интенсивности движения и два пункта обратной связи с водителем.

А на участках капитальных ремонтов (560–575 км и 576–591 км) впервые в дорожном строительстве Карелии был применен новый материал при замене водопропускных труб – стеклопластик. Материал имеет ряд преимуществ: не ржавеет, устойчив к износу и воздействию температур, монтаж можно выполнять в любое время года. И это только малая доля примеров инновационного подхода компании в процессе работ на трассе «Кола». Именно на этой федеральной дороге (впервые в России!) специалисты АО «ВАД» в промышленном масштабе использовали инновационную технологию тонкослойного покрытия, которая позволила при сохранении высокого качества добиться значительного сокращения сроков работ.

Владимир Викторович Тихонов, водитель погрузчика 6-го разряда, подчеркивает: «Мы, работая на дорогах Северо-Запада, привыкли к тому, что на нас смотрят местные дорожники. Качество покрытия у ВАДа действительно заметно отличалось. Мы работаем везде с одинаковой ответственностью: и на федеральных, и на региональных, и на городских дорогах. Машины и технологии, которые компания использует при строительстве, – самые современные, передовые. Это наш подход».

В период с 2013 по 2015 год АО «ВАД» осуществлялась реконструкция на участке трассы с 398 по 406 км, который прошел по новому направлению, в обход поселка Матросы. Толщина дорожной одежды на этом объекте составила около 1 м. Через ручей Норик здесь была возведена арочная стальная труба, по сути – арочный мост (ширина арки равна 10,5 м, высота – 4,1 м). По своей долговечности эта конструкция не уступает железобетонному мосту. Такая инновационная технология также позволила значительно сократить сроки строительства дороги, которая после реконструкции стала соответствовать II технической категории.

«За четыре строительных сезона специалисты компании практически полностью привели в нормативное состояние карельский участок автодороги А-119 Вологда –



Медвежьегорск – автомобильная дорога Р-21 «Кола». Начиная с 2014 года, когда дорога была передана в федеральную собственность, из 242 км трассы 192 км капитально отремонтированы, причем все работы выполнены дорожниками Карельского строительного управления.

Быстро, эффективно, с минимальными трудностями для жителей столицы Карелии, компания «ВАД» капитально отремонтировала и подъездную дорогу к Петрозаводску. За одиннадцать месяцев разбитая двухполосная дорога превратилась в четырехполосную трассу с полным современным обустройством, избавив жителей и гостей города от пробок», – сообщает начальник ФКУ Упрдор «Кола» Михаил Александрович Овчинников.

Капитальный ремонт главной подъездной дороги к столице Карелии – Петрозаводску, которая в декабре 2015 года была передана в федеральную собственность, стоит выделить отдельно. На момент передачи дорога находилась в состоянии высокой степени износа: это подтверждали дефекты в виде просадок, продольных и поперечных трещин, выбоин, а также нарушения уклонов проезжей части и водоотвода, размывы обочин и земляного полотна. В 2016 году Росавтодором из федерального бюджета были выделены средства на проектирование этого участка. В связи с высокой интенсивностью движения на подъезде к городу было принято решение увеличить число полос с двух до четырех: по две полосы в каждом направлении.

Строительно-монтажные работы на объекте начались 7 октября 2016 года, и спустя 11 месяцев трасса была полностью готова. Дорожниками было выполнено устройство переходно-скоростных полос, где общая ширина асфальтобетонного покрытия доходит до 28 м; заново сделана система отвода воды с проезжей части дороги, для чего было установлено 158 колодцев и подведено 393 м бетонных водоотводных лотков. Кроме того, в рамках природоохранных мероприятий устроено 94 новых локальных очистных сооружения. С двух сторон новой трассы установлено 549 опор освещения со светодиодными светильниками.

Проложить дорогу до Петрозаводска – это когда-то было мечтой Валерия Абрамова. Мечта же, расширив свои границы, со временем превратилась в стремление, в цель, и, наконец, в удивительно масштабные и яркие результаты! В Петрозаводск, благодаря работе вадовцев, можно будет доехать уже по двум современным автомобильным трассам – «Кола» и «Сортавала».





МУРМАНСК

РОСАВТОДОР

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ

Впервые в Заполярье

*Делясь необозримой красотой,
Дорога приближает к Заполярью,
И серебрится небо над водой,
Окутанной туманом, как вуалью...*

Современные километры автомобильной дороги «Кола», перешагнув границы Карелии, к 2018 году уже практически достигли Мурманска. Наиболее сложным на трассе объектом, выполненным по заказу ФКУ Упрдор «Кола», стало строительство подъезда к Мурманску (с 0 по 14 км). Именно здесь дорожникам компании «ВАД» в полной мере пригодился тот профессиональный опыт, который был накоплен за время работы на дорогах Северо-Запада. На строительстве 15-километровой автострады, проложенной через скалы и сопки, через леса и заболоченные низины, применялись самые современные технологии и методы проведения работ.

«Проводить буровзрывные работы в городской черте пришлось с ювелирной точностью, применяя специальные укрытия, тщательно рассчитывая мощность и направленность заряда, — рассказывает Андрей Антощенко. — Дорожное покрытие мы сделали двухслойным, где на крупнозернистую пористую асфальтобетонную смесь нанесли верхний слой из щебеночно-мастичного асфальтобетона, обеспечив таким образом высокие прочностные характеристики в условиях высокой влажности и низких температур».

Строительство этого объекта шло более трех лет и завершилось осенью 2016 года — к 100-летию Мурманска. Современная скоростная четырехполосная магистраль, пропускная способность которой рассчитана на 20 тыс. автомобилей в сутки, стала замечательным подарком к празднику жителям столицы Заполярья.

Для обеспечения безопасности и комфорта движения встречные потоки здесь разделены специальным ограждением. Эта первая дорога категории IV в Мурманской области включила в себя 14 искусственных сооружений: мосты, путепроводы, надземный пешеходный переход и даже специальные лыжные проезды, три разноуровневые развязки, построенные на примыканиях с улицами города. На всем протяжении трассы предусмотрено искусственное освещение, в середине колец развязок установлены мачтовые люстры, а по основному ходу дороги — светодиодные светильники. Сделана также подсветка мостов и скал.

В торжественной церемонии, посвященной открытию движения на этой автомагистрали, приняли участие министр транспорта Российской Федерации (с 2012 по 2018 год) Максим Юрьевич Соколов и руководитель Росавтодора (с 2012 по 2018 год) Роман Владимирович Старовойт.

«ВАД — одна из лучших дорожно-строительных компаний в России, успешно применяющая арсенал лучших мировых технологий», — подчеркнул глава Федерального дорожного агентства.

Реконструкция подъезда к Мурманску стала одним из самых масштабных проектов дорожного строительства в Заполярье, ведь с учетом всех построенных развязок, примыканий и съездов протяженность дороги составила почти 27 км. Стоит добавить, что на этом объекте был возведен первый в истории ФКУ Упрдор «Кола» надземный пешеходный переход.

Что касается сотрудничества подведомственного Росавтодору ФКУ Упрдор «Кола» и строительного управления АО «ВАД» по Республике Карелия, то оно продолжается уже более 15 лет.





Михаил Александрович Овчинников констатирует: «Могу с уверенностью сказать, что благодаря работе строителей АО «ВАД» федеральные трассы Карелии и Мурманской области отвечают современным требованиям по качеству дорожного полотна и безопасности движения. Карельское строительное управление АО «ВАД» стало нашим надежным подрядчиком и партнером. За это время на счету теперь уже самой крупной дорожно-строительной организации в Карелии 80 объектов, более 1000 км федеральных дорог, приведенных в нормативное состояние.

Строительство или реконструкция, ремонт или капитальный ремонт – словом, работа любой сложности всегда выполняется дорожными строителями компании с высоким качеством и часто ранее намеченного срока. В 2007 году был сдан в эксплуатацию участок строительства автодороги Р-21 «Кола» (421–426 км) с первой в Карелии транспортной развязкой в двух уровнях. Когда в 2013 году строители АО «ВАД» приступили к реконструкции 15-километрового подъезда к Мурманску, у нас была полная уверенность в успешном завершении проекта, хотя это был первый столь сложный и грандиозный по объему задач объект и для нас, и для подрядчика. Впервые в Заполярье строилась дорога I категории.

Благодаря четкой организации работы, в том числе с субподрядчиками, смежниками и населением, рациональному распределению сил, автомагистраль была построена за три года и сдана к юбилею Мурманска. Она стала самой современной в Мурманской области, и ей активно пользуются и мурманчане, и гости города. Отдельно хочется отметить, что визитной карточкой АО «ВАД» являются не просто современные, но и красивые трассы. Они вписаны в окружающий ландшафт так, что каждый камень в откосе дороги, уложенный руками дорожников, выглядит как естественное продолжение живой природы. Интернет-форумы заполнены позитивными отзывами и пейзажными фотографиями пользователей дорог с тех участков, где строило АО «ВАД».

Трасса «Холмогоры»

С 2005 года АО «ВАД» начинает работы на участках стратегически важной федеральной автодороги М-8 «Холмогоры» Москва – Ярославль – Вологда – Архангельск, реконструкция которой продолжалась до 2014 года.

История возникновения дороги Москва – Архангельск связана с XIII веком, с поселением на берегах Северной Двины новгородцев, которые сумели освоить этот суровый край. А в 1584 году, по приказу царя Ивана IV Грозного, была заложена крепость, от которой и начал впоследствии строиться город Архангельск. В наши дни на мысе Пур-Наволок, где располагался мужской монастырь, построенный во имя Архангела Михаила и давший название городу, был установлен памятник, напоминающий морскую волну. Неподалеку от памятника можно увидеть и уцелевшую часть древней крепости.

С конца XIV века, еще до основания Архангельска, уже начал свою историю Холмогорский тракт с ямской гоньбой (быстрой ездой), который всегда играл важную роль в истории Русского Севера. Однако особое значение он приобрел на рубеже XVII–XVIII веков.

Архангельск, вплоть до основания в 1703 году Санкт-Петербурга, оставался единственным русским портом, через который осуществлялось морское сообщение с европейскими державами. Хорошо понимая это, Петр I в 1693 году распорядился об устройстве постоянной почтовой гоньбы по Холмогорскому тракту.

Но по мере процветания Санкт-Петербурга Архангельск стал постепенно утрачивать свое былое значение, заметно снизилась и роль дороги, соединявшей этот город с Москвой. Однако именно по ней юный Михаил Ломоносов пешком, следуя за рыбным обозом, добирался за знаниями в столицу. Нужно добавить, что почтовый тракт в те времена проходил практически по тем же местам, где в настоящее время проложена автострада Москва – Архангельск: через посад Троицкого монастыря, Переяславль-Залесский, Ростов Великий, Ярославль, Данилов, Вологду, Вельск, Шенкурск, Холмогоры...

Вторую жизнь в дорогу, ведущую из Москвы к Архангельскому морскому порту и Белому морю, вдохнули 1960-е годы, когда началось финансирование нового строительства на этом направлении. А в 1970 году было принято постановление коллегии Министерства автомобильных дорог РСФСР и Архангельского облисполкома по строительству автодороги Москва – Архангельск.



Постановление призывало к осуществлению дорожных работ методом народной стройки. За пять лет планировалось построить и реконструировать 360 км дороги, несколько мостов. Конечно, в тот период было не до соблюдения всех необходимых технологий: дорогу пролагали по глинистым грунтам ускоренными методами. Да и никто не предполагал тогда, что через несколько десятков лет по трассе одна за другой пойдут большегрузные фуры.

Немудрено, что к началу нового века дорога снова оказалась далека от нормативного состояния, перестав отвечать современным требованиям, в том числе по безопасности движения. Нагрузки на нее, впрочем, как и на другие отечественные трассы, многие из которых были построены в 1970-е, возрастали с каждым годом.

Большинство участков дороги М-8 «Холмогоры» представляло собой печальное зрелище: обломанные края проезжей части, ямы и трещины на выдавшем виды покрытии, проваленные обочины, отсутствие разметки и других необходимых элементов обеспечения безопасности. Федеральная дорога Москва – Архангельск имела, говоря языком специалистов, «высокую степень разрушения покрытия и резко заниженные транспортно-эксплуатационные показатели». Машины двигались по трассе медленно, объезжая многочисленные препятствия и образуя на некоторых наиболее загруженных участках солидные заторы.

«Перевозчики делали крюк длиной в сотни километров, лишь бы не ехать по этой дороге», – рассказал бывший заместитель руководителя Росавтодора (с 2013 по 2018 год) Игорь Георгиевич Астахов, занимавший с 1999 по 2009 год должность главного инженера, а затем – руководителя ФГУ «Управление автомобильной магистрали Москва – Архангельск» и много сделавший для того, чтобы дорога вновь начала соответствовать своему высокому историческому назначению и современному статусу.



«Помню, в 2000 году ехал в направлении от Вологды к Архангельску. Там был участок протяженностью полсотни километров, который дорогой назвать было никак нельзя – здесь земляного полотна не было вообще. Сколько бы ни клали асфальта – все проваливалось!» – добавляет Игорь Борисович Мельников.

«От Ярославля до Вологды трудно было встретить участок, который отвечал бы нормативным требованиям: ширина дороги «гуляла», во многих местах транспортная артерия элементарно разваливалась... Мы незамедлительно – сразу после тендера – приступили к работам по спасению участков трассы», – вспоминает начальник производственного участка № 6 АО «ВАД» Валерий Леонидович Хлестков.

Результаты деятельности дорожников уже к 2007 году оказались близки к рекордным. Так, весной после капитального ремонта был введен в эксплуатацию обход города Данилова протяженностью 9 км, капитально отремонтированы участки трассы М-8 от Пречистого до Данилова и от Данилова в сторону деревни Заемье.

В августе было открыто движение по 14-километровому участку автодороги М-8 «Холмогоры». На торжественном открытии трассы было предложено назвать этот участок «дорогой дружбы», поскольку Даниловский и Первомайский районы Ярославской области наконец-то обрели устойчивую транспортную связь между собой.

Осенью государственная приемочная комиссия оценила высокий уровень работ специалистов компании «ВАД» на двух других участках автомагистрали Москва – Архангельск. Немногим позже в Вологодской и Ярославской областях работники предприятия после капитального ремонта ввели в эксплуатацию еще 23 км дороги! Таких темпов и качества работ трасса не знала за всю свою богатую историю.

В процессе работ были использованы передовые для того периода технологии, применены новейшие материалы. Например, в Даниловском районе в качестве верх-

него слоя покрытия был уложен щебеночно-мастичный асфальтобетон (ЩМА). При укладке ЩМА присутствовали представители ФГУ Упрдор «Холмогоры» и ОАО «СоюздорНИИ». На 14-километровом участке тогда было уложено 15 тыс. тонн ЩМА. И заказчики, и представители науки по достоинству оценили новый материал, остались довольны результатами и сами работники.



Почетный дорожник России, начальник лаборатории ООО «АБЗ ВАД» Ирина Евгеньевна Дымина в одном из своих интервью того времени рассказала, что на подбор состава ЩМА ушло примерно четыре месяца. «В итоге был разработан состав ЩМА с необходимым показателем стекания битума. Материал включает современные наполнители – ПБВ-60 и гранулированные стабилизирующие добавки; в состав смеси входит 75% кубовидного щебня. Благодаря своим уникальным свойствам ЩМА зимой сохраняет необходимую трещиностойкость, а летом – жесткость. Он меньше подвержен разрушениям, образованию колеи», – сообщила она.

Преобразившаяся стараниями АО «ВАД» от Ярославля до Вологды дорога отличалась великолепным асфальтобетонным покрытием, ширина которого составила 9 м, а также наличием переходно-скоростных полос, четкими линиями разметки из термопластика, силовыми ограждениями, установленными по обочинам в наиболее опасных местах, и, наконец, благоустроенными площадками для отдыха водителей. Кроме того, с целью обеспечения безопасности дорожного движения, учитывая сложный рельеф местности, была произведена срезка насыпи и изменены радиусы поворотов.

Вадовцы стали примером и для местных дорожников, которые, ориентируясь на уровень петербургских специалистов, также старались выполнять работы на вверенных им объектах с большей ответственностью и продуктивностью.

В 2008 году ВАД выиграл новый тендер – на капитальный ремонт 25-километрового участка автодороги «Холмогоры» в Архангельской области. Проектным решением был предусмотрен ремонт этого участка с применением технологии холодной регенерации.

Энерго- и ресурсосберегающая технология холодной регенерации асфальтобетонных покрытий и оснований с применением мобильной смесительной установки

КМА-200 фирмы Wirtgen (Германия) позволила сократить сроки и существенно удешевить ремонт дороги за счет вторичного использования материалов старой дорожной конструкции. Кроме того, отпала необходимость в утилизации старой дорожной одежды, что, в свою очередь, позволило улучшить экологическую обстановку на этой территории.

Реконструкция трассы с 278 по 291 км началась в сентябре 2009 года. Это были работы по расширению проезжей части основного полотна дороги, а также по спрямлению дороги в обход села Глебовского, до Тутаевской развязки на деревню Дёмино. То, что реконструкция началась осенью, в нетрадиционный для дорожников период, только лишней раз подтвердило высочайшие технологические возможности компании, а еще – профессиональную решимость вадовцев. Они, привычно оставив свои семьи и уютные квартиры, обосновались в районе села Глебовского Ярославской области, где были построены производственная база, собственный асфальтобетонный завод, арендованы необходимые помещения.

В результате выполненной в сжатые сроки реконструкции повысилась категория дороги, на безупречно заасфальтированном полотне появились переходно-скоростные полосы, качественная разметка, были оборудованы съезды, откосы, построены искусственные сооружения, установлены необходимые дорожные знаки.





«Отличительной способностью руководящего состава, специалистов и рабочих АО «ВАД» является умение выполнять свою работу всегда и везде добросовестно, на совесть! — считает начальник ФКУ Упрдор «Холмогоры» Константин Викторович Чупров. — Компания зарекомендовала себя как надежная генеральная подрядная организация на наиболее ответственных направлениях по улучшению транспортной инфраструктуры в Вологодской, Архангельской, Ярославской областях. Оснащение современной техникой и укомплектование высокопрофессиональными кадрами, применение передовых технологий и грамотная организация

процесса производства — все это позволяет предприятию сдавать объекты с высокими показателями качества, нередко раньше намеченного срока. Потенциал ВАДа дает компании возможность выполнять полный комплекс дорожно-строительных работ: от инженерных изысканий и проектирования до строительства, реконструкции, капитального и текущего ремонта автомобильных дорог. Исключением являются разве что узкоспециализированные виды работ — наружное освещение, переустройство подземных коммуникаций и тому подобное».

Важным этапом в деле совершенствования автодорожной сети Северо-Запада стало завершение в Ярославской области строительства участка трассы «Холмогоры» на подъезде к Ярославлю, где в 2010 году ВАД вновь потрудились на славу, как, впрочем, и на других дорогах региона. Компания, завершая один объект за другим, продолжала наступление на «ненормативные» километры трассы М-8 Москва — Ярославль — Вологда — Архангельск, оставляя за собой такие дороги, которые вызывали только радость, а порой и удивление местных жителей. Реконструкция трассы «Холмогоры», где отремонтировано 184 тыс. м² дорожного покрытия, была закончена в 2014 году.

Еще одной победой дорожников стал ввод в эксплуатацию обхода города Вельска (строительство — 2010–2012 годы) в Архангельской области. Обход спас город от засилья транзитного транспорта, пробок и часто возникавших аварийных ситуаций. Окружная дорога Вельска, сданная в эксплуатацию на два года раньше планируемого срока, включила в себя 40 км асфальтобетонной дороги, два путепровода над железной дорогой и 150-метровый мост через реку Вель.

Торжественному пуску обхода Вельска предшествовало еще одно важное для работников дорожно-строительных предприятий событие — конкурс на звание «Лучший по профессии». Соревновались работники из семи подрядных дорожно-строительных организаций Управления автомобильной магистрали Москва — Архангельск Федерального дорожного агентства (ФКУ Упрдор «Холмогоры»). На «дорожный ринг» вышли «тяжеловесы» трех регионов: Архангельской, Вологодской областей и Санкт-Петербурга. Конкурсные задания были довольно сложные: экскаваторщикам, геодезистам, водителям катков и погрузчиков предстояли необычные для их каждодневного труда задания.

В этом конкурсе профессионального мастерства, проходившем в 2011 и 2012 годах, команда петербургской дорожно-строительной компании «ВАД» оба раза одержала безусловную победу, доказав, что заслуженно является одним из основных генеральных подрядчиков на строительстве федеральных автодорог.



До Сортавалы и далее...

Согласно российскому законодательству, перед началом строительных земляных работ, еще на стадии инженерных изысканий, необходимо провести обследование территории на наличие взрывоопасных предметов, а также на предмет возможного выявления объектов культурного наследия, которые не должны быть утрачены.

Из-за проведения археологических изысканий вадовцам не раз приходилось откладывать начало дорожно-строительных работ. Так случилось и на одном из участков трассы А-121 «Сортавала», находящемся недалеко от поселка Березово в Приозерском районе Ленинградской области, на самой границе с Карелией, где в 2018 году были обнаружены следы стоянки древнего человека.

Именно по этой причине вместо дорожной техники на несколько месяцев здесь обосновалась археологическая экспедиция, которая обнаружила любопытные находки – поселение древнего человека и мастерскую сланцевых изделий периода неолита (примерно 4000 лет до нашей эры). Были найдены декоративные подвески, керамическая посуда, топоры, наконечники стрел, блесны. Все ценные артефакты переданы в музей антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамеру) Российской академии наук.

Впрочем, археологические изыскания не повлияли на завершение дорожно-строительных работ к установленному контрактом сроку.

На «Сортавале» компания получила уникальный опыт работы с характерными для побережья Ладоги пластичными текучими глинами, которые при механическом воздействии на них переходят в сметанообразное состояние. В ходе строительства автомагистрали совместно с ФКУ Упрдор «Кола» и ФКУ Упрдор «Северо-Запад» дорожниками принимались новые проектные решения, вносились коррективы, проводились испытания разных технологий. В итоге были выбраны наиболее приемлемые для таких грунтов технологические методы, позволяющие подобные участки проходить быстрее, с высоким качеством и меньшими затратами.

История же трассы А-121 Санкт-Петербург – Сортавала – автомобильная дорога Р-21 «Кола» примечательна тем, что год начала ее строительства до конца не установлен. Дорога до 1939 года состояла из булыжника и местами из щебня. Многие ее участки проложены еще финнами, чьи хутора были разбросаны среди пахотных земель. Участок от Петербурга до Приозерска, построенный после 1945 года,



также представлял собой грунтовую дорогу, очень извилистую, со множеством недопустимых уклонов. Для территории Карелии очень характерным было прохождение трассы по скалистым или болотистым местам: финны экономили земли, пригодные для посевных работ.

Постепенно старое покрытие проходящей по Карельскому перешейку дороги начали менять на асфальтобетонное, а в 1965 году был произведен ремонт с улучшением профиля трассы, спрямлением некоторых ее участков.

Дорога носит имя «Сортавала» по названию одного из самых древних городов Карельского перешейка, расположенного в 50 км от границы с современной Финляндией, у берегов залива Ляппярви, что на северном берегу Ладожского озера. Сортавала – бывшая финская территория, вошедшая в состав России в 1940 году.

От города водным путем можно быстро добраться до Валаамского архипелага – не случайно Сортавала является очень популярным среди туристов и паломников местом. Однако до недавнего времени доехать до самого города было не так-то просто: часть маршрута пролегла по старой грунтовой дороге, да и аварии здесь не были редкостью. В 1984 году трасса получила название Ленинград – Сортавала, а с 1993 года стала называться Санкт-Петербург – Сортавала, – именно тогда и было принято решение о начале строительства дублера Приозерского шоссе с новым выездом из Петербурга – продолжением проспекта Энгельса.

Этот проект вошел в областную программу «Совершенствование и развитие автомобильных дорог Ленинградской области на 2009–2011 годы», которая была утверждена областным правительством в марте 2009 года. Тогда же дорога А-121 «Сортавала», призванная обеспечить связь Санкт-Петербурга с Республикой Карелия, получила статус федеральной. В 2009 году она была включена в Федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России».

Примечательно, что уже через полгода (осенью 2009 года) был сдан в эксплуатацию первый участок протяженностью 10,5 км – от Кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга до деревни Скотное (Всеволожский район Ленинградской области). Петербуржцы сразу же узнали почерк ВАДа – безукоризненное покрытие оборудованной согласно современным нормам дороги, появившейся здесь в рекордно короткие сроки.

В 2010 году началось масштабное строительство нового направления автомобильной дороги А-121 «Сортавала», призванного улучшить транспортную доступность города Приозерска и прилегающих к нему населенных пунктов, транспортные

связи с Республикой Карелия, повысить уровень комфорта и безопасности грузовых и пассажирских перевозок.

За период с 2010 по 2018 годы в Ленинградской области компанией «ВАД», выполняющей функции генерального подрядчика по строительству и реконструкции участков трассы «Сортавала», было введено в эксплуатацию несколько участков автодороги технической категории IV, общей протяженностью 65 км (от деревни Скотное до поселка Лосево).

На трассе построено большое количество искусственных сооружений: мостов, путепроводов, эстакад, надземных пешеходных переходов. На одном из участков новой дороги в 2014 году была опробована экспериментальная технология с использованием в составе асфальтобетона высокомодифицированного вяжущего материала HiMA на основе СБС-полимера KratonTM.



«Данная технология почти в два раза повысила устойчивость дорожного покрытия к нагрузкам при высокой интенсивности транспортных потоков. Удалось снизить толщину асфальтобетонных слоев на 30–40%, что позволило существенно сэкономить бюджетные средства, — объясняет Валерий Борисенко. — Прежде чем применять такую технологию на трассе, сама конструкция дорожного полотна была протестирована на полигоне Национального центра технологий асфальта в университете Оберна (США). Результаты тестирования оказались положительными. Также при строительстве одного из участков автодороги «Сортавала» нами впервые было опробовано новое оборудование для быстрой сушки асфальтобетона — прицепная установка, позволяющая устраивать асфальтовое покрытие сразу после дождя».

Все участки трассы в Ленинградской области вводились АО «ВАД» с опережением графика производственных работ. Так, в 2015 году на три года раньше предусмотренного контрактом срока был введен в эксплуатацию участок автодороги с 36 по 57,5 км. На церемонии открытия этого участка, названного Новоприозерским шоссе и чрезвычайно востребованного автомобилистами на сегодняшний день, губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко отметил, что строительство в регионе виадуков, мостовых переходов, развязок и новых участков дорог стало хорошей традицией.

В 2017 году компания «ВАД» приступила к реконструкции дороги протяженностью 20,8 км, где необходимо ликвидировать 5-километровый участок с грунтовым покрытием, последний (!) на сети федеральных автомобильных дорог Ленинградской области. Значительная часть этого двухполосного участка (с 148 по 153 км) представляет собой новое строительство в обход существующей дороги. В рамках реализации проекта здесь предусмотрена реконструкция железнодорожного путепровода и строительство двух мостов через реку Тихую. Ввод нового отрезка, согласно условиям государственного контракта, намечен на юбилейный для АО «ВАД» 2019 год.

Одновременно с проведением дорожно-строительных работ в Ленинградской области осуществлялось приведение в нормативное состояние трассы «Сортавала» в Республике Карелия. Так, в 2010 году дорожники закончили работы на участке с 386 по 408 км, строительство которого стартовало еще до передачи дороги в федеральную собственность.

В декабре того же года была начата реконструкция и следующего участка автодороги (с 408 по 424 км), которая продолжалась менее года. Новый отрезок трассы, соответствующий параметрам III технической категории, построен в обход деревень Куккойла, Юргилица, Ведлозеро. Здесь выполнен значительный объем

буровзрывных работ, устроено новое двухслойное асфальтобетонное покрытие, нанесена горизонтальная разметка, установлено более 9 тыс. м металлического барьерного ограждения. К указанным выше деревням построены съезды, установлена линия электроосвещения. Из-за множества водных объектов строители оборудовали новую трассу очистными сооружениями, проложили две прямоугольные трубы для пропуска нерестовых рыб.

Выступая на торжественном открытии дороги, первый заместитель главы Карелии Юрий Канчер заметил, что новая трасса ничем не уступает европейским хайвеям.



В мае 2012 года в Лахденпохском районе Карелии развернулись работы на участке протяженностью 11 км – от границы с Ленинградской областью по направлению к Петрозаводску (155–173 км). Весьма оперативно на место строительства была перебазирована техника, проведено оснащение вспомогательных сооружений, обустроены вахтовый поселок и площадки для складирования дорожно-строительных материалов.

До появления новой трассы водители использовали 18-километровую дорогу, которая пересекала два населенных пункта – Куликово и Хийтола. Этот особенно извилистый участок отличался большим количеством подъемов и крутых спусков, резких поворотов и уклонов. Дорожная одежда с асфальтобетонным покрытием в пределах населенных пунктов находилась в неудовлетворительном состоянии, при этом большая часть трассы представляла собой щебеночно-гравийную смесь. Словом, дорога не соответствовала современным требованиям по нагрузкам и уже не могла обеспечивать своим пользователям безопасный и комфортный проезд.



Дорожным строителям предстояло привести геометрические параметры этого участка трассы к III технической категории, в то время как существующая дорога относилась к IV и V категориям. На объекте были проведены буровзрывные работы общим объемом более 500 тыс. м², устроено свыше 1 млн м² земляного полотна. Вадовцы уложили капитальное асфальтобетонное покрытие, устранив два пересечения с железной дорогой в одном уровне. Благодаря спрямлению участка расстояние в пути сократилось на 7,6 км. Кроме того, здесь был возведен новый мост через реку Асиланйоки.

В 2015 году подошли к концу строительные работы, благодаря которым дорога продлилась еще на несколько километров – с 173 по 197 км. С вводом в эксплуатацию нового 22-километрового участка был полностью ликвидирован грунтовый разрыв на федеральной трассе А-121 «Сортавала» в Республике Карелия.

«Новый участок автодороги построен по самым современным технологиям, с применением инноваций и нестандартных решений. Это не просто современная трасса, но и красивая, комфортная дорога, которая доставит немало удовольствия жителям и гостям Карелии», – отметил руководитель Росавтодора (с 2012 по 2018 год) Роман Старовойт.

Строительство нового участка автодороги можно со всей уверенностью назвать уникальным, поскольку этот объект был технически сложным и опасным в плане производства работ. При разработке скальных выемок произведено 675 тыс. м³ буровзрывных работ, а объем взрывчатых веществ составил 946,4 тонны! Что касается местности, по которой прошел новый участок дороги, то ее отличают сложнейшие геологические условия: поймы рек заболочены, на довольно продолжительном расстоянии встречаются слабые грунты. Укрепление слабых грунтов выполнено методом устройства буронабивных свай. Общая длина свай составила 361 км, а общая длина участков закрепления грунтов – 3 км.

«Чтобы достичь того уровня, которому на сегодняшний день соответствует трасса, дорожникам пришлось непросто. Например, на двадцати двух километрах дороги Санкт-Петербург – Сортавала было произведено 590 тысяч кубометров взрывных работ. Это огромная скала, которую мы взрывали и укладывали в земляное полотно. Более того, на восьми из двадцати двух километров находились слабые грунты, пластично-текучие глины с глубиной залегания до тридцати метров. Все вместе – это громадный объем работ», – прокомментировал Андрей Антощенко.

«В Республике Карелия за пять лет построены 32,5 км новой трассы (155–197 км). Новая дорога обошла три населенных пункта: Куликово, Хийтола, Куркиёки, –

подтверждает начальник ФКУ Упрдор «Кола» Михаил Александрович Овчинников. – В результате строительства была уменьшена протяженность автодороги. Вместе с новой автодорогой жители и гости Карелии получили уникальный туристический объект, созданный руками дорожных строителей АО «ВАД» близ поселка Куркиёки (км 189). Строители заботливо сохранили и собрали на одной площадке дорожные элементы прошлого, которые были созданы их далекими предшественниками. Этот памятник получил название «Деревня каменотесов».

Напомним, что в Республике Карелия, на берегу и островах Ладожского озера, находилось множество каменоломен, где карельские, финские и русские каменотесы добывали облицовочный, строительный и колонный камень, которым украшали дворцы, храмы, парки Петербурга и его знаменитых пригородов. Многие виды камней использовались и при строительстве поселков и усадеб Приладожья, а также для оформления Валаамского монастыря. Добытый каменотесами гранит применялся в том числе и для дорожных работ.

При строительстве новой трассы А-121 «Сортавала» в местечке Савоя были обнаружены гранитные верстовые столбы, бордюрные камни и элементы мостов. Находки относятся к XVIII и XIX векам и представляют безусловную историческую ценность. Здесь же, в «Деревне каменотесов», рядом с древними артефактами находятся образцы карельского камня, привезенные уже нашими современниками из разных районов республики. Туристы, проезжающие по трассе, теперь имеют возможность заглянуть в музей и оценить всю широту палитры природных материалов.



«В процессе дорожно-строительных работ наши специалисты всегда стараются обращать внимание на историю, связанную с теми местами, по которым проходит трасса. Не стал исключением и этот участок. Наши строители с большим интересом участвовали в создании экспозиции «Деревни каменотесов», где представлены образцы различного природного камня Карелии, используемого в строительстве», – прокомментировал начальник секретариата компании «ВАД» Олег Николаевич Слепов.



В 2018 году АО «ВАД» на год раньше предусмотренного контрактом срока завершило работы по строительству автомобильной дороги А-121 «Сортавала» Санкт-Петербург – Сортавала – автомобильная дорога Р-21 «Кола» на участке км 424 – км 445 в Пряжинском районе Республики Карелия.

Новый участок дороги А-121 «Сортавала» построен в соответствии с параметрами III технической категории с двумя полосами движения. Трасса идет в обход населенных пунктов Крошнозеро, Щеккила и Кутчезеро, что сокращает путь на 3 км. Дорога проходит вдоль береговой линии нескольких озер и через реку Ламминоя. Для укрепления откосов и с целью соблюдения требований экологической безопасности здесь смонтированы подпорные сооружения: стенки из коробчатых габионов, заполненных камнем, объемом почти 3 тыс. м³ и высотой до 10 м.



Следует добавить, что в обход населенных пунктов и с обязательным устройством подъездов к ним в Республике Карелия было проложено большинство участков трассы «Сортавала».

«За пятнадцатилетний период АО «ВАД» выполнило почти все задачи по реконструкции и капитальным ремонтам на федеральной дороге А-121 «Сортавала», – сообщает Михаил Александрович Овчинников, – дорожники и сегодня продолжают выполнять задачи по улучшению ее состояния. Именно здесь компания получила уникальный опыт работы с характерными для Приладожья слабыми грунтами. Применение прогрессивных технологий позволило с высоким качеством построить дорогу на таких грунтах...»

«На «Сортавале» было много участков, отличающихся довольно сложными геологическими условиями: 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, – подчеркивает главный инженер АО «ВАД» Валерий Борисенко. – При строительстве дорог мы всегда применяем те технологии и материалы, которые позволяют увеличить долговечность объекта. Например, используем в составе асфальтобетона вяжущее на основе высокомодифицированного битума, чтобы обеспечить надежное качество покрытия при относительно невысокой стоимости.

Работая в Республике Карелия, 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 снизило стоимость строительства».

В 2019 году запланирована сдача в эксплуатацию еще одного участка автодороги А-121 «Сортавала» в Лахденпохском районе Карелии (км 197 – км 215). Новый участок трассы III технической категории пройдет в обход поселка Ихала, что улучшит экологическую обстановку в населенном пункте и увеличит пропускную способность дороги. Недаром основными задачами нового строительства являются спрямление трассы и исправление ее продольного профиля без нанесения ущерба окружающей среде.

Между тем автомобильная дорога «Сортавала», прирастая километрами, продолжает оказывать все большее влияние на активное развитие социальной,

логистической и туристической инфраструктуры районов Республики Карелия и Ленинградской области. Не случайно значительное внимание при строительстве новой трассы уделялось и уделяется обеспечению безопасности участников дорожного движения: здесь установлены дорожные знаки и барьерные ограждения, нанесена дорожная разметка, обустроена система наружного освещения. Магистраль оборудована и системой автоматизированного управления дорожным движением, что позволяет контролировать автомобильные потоки, скоростной режим, фиксировать правонарушения. В случае плохих погодных условий на основе данных, полученных от дорожных метеостанций, диспетчерская служба оперативно направит к месту необходимый состав дорожной или снегоуборочной техники. На трассе также установлен стационарный пункт весового контроля, необходимый для того, чтобы избежать разрушительного воздействия на дорожное полотно машин с перегрузом.

Несмотря на очень сложные геологические условия местности, которые доставили строителям немало трудностей, построенные участки новой магистрали соответствуют всем современным международным требованиям. Этому во многом способствуют используемые работниками АО «ВАД» передовые технологии, инновационные материалы, высокопроизводительные машины и оборудование. А еще – ответственность и высокое чувство гражданского долга специалистов компании.

Рассказывая о новой трассе, Надежда Васильевна Федосова, заместитель начальника сметного отдела по ценообразованию в дорожном строительстве АО «ВАД», почетный дорожник России, абсолютно искренна: «Я своими глазами видела новые участки «Сортавалы». Впечатляет! Да и отзывы водителей очень приятны. Был такой случай: осенний вечер, очень сильный туман, а я обычно возвращаюсь с работы поздно. Вызвала такси. Водитель сначала не хотел никого брать из-за погодных условий, однако, когда увидел, откуда поступил заказ, сразу же согласился меня забрать. «Я имею дачу в направлении на Приозерск, – сказал он. – Раньше приходилось тратить довольно много времени на поездку туда. А ваша организация построила такую замечательную дорогу, что я теперь меньше чем за час доезжаю. Дороге не нарадуюсь! Просто низкий поклон!» Я тогда такую гордость, такое счастье почувствовала, ведь для меня ВАД – это не вторая жизнь, а первая! А «вторая» – это все остальное...»





Важно напомнить, что при строительстве А-121 «Сортавала» не был нарушен природный ландшафт окружающей территории: трасса сохранила свой высокий статус одного из самых красивых туристических маршрутов России. Бережно подошли дорожники и к сохранению памяти военных лет, ведь дорога пролагалась по историческим местам. Так, при производстве работ на участке третьей очереди строительства в районе деревни Керро (км 28) был обнаружен комплекс военных укреплений, который попадал в проектный створ дороги и подлежал сносу. Сохранившиеся со времен Второй мировой войны долговременные огневые точки (ДОТы) находились в неудовлетворительном состоянии. Однако, учитывая историческую значимость обнаруженных объектов, проектные решения были изменены, а ДОТы вписаны в архитектурное сооружение объекта как дань памяти великой Победе. Строители, поставив ограждение, привели в порядок не только укрепительные сооружения, но и всю окружающую их территорию.



Историко-культурное, социальное и стратегическое значение трассы «Сортавала» — налицо. Налицо и огромные объемы проделанных здесь работ. Выступив на строительстве основных участков трассы А-121 в качестве генерального подрядчика, ВАД определил уровень развития сети региональных дорог на Карельском перешейке и в Карелии. В перспективе дорога не только обеспечит транспортные потоки из Петербурга через Приозерск в Карелию, но и соединит сеть российских дорог с ключевыми европейскими трассами через Финляндию.

Скоростная «Скандинавия»

Имеющая международный статус федеральная трасса А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург — Выборг — граница с Финляндской Республикой, ведущая из Петербурга в Выборг и далее, к трем пограничным переходам российско-финской границы: «Торфяновка» (в направлении Хельсинки), «Брусничное» и «Светогорск», долго ждала своей реконструкции. Эта автомобильная дорога является частью европейского маршрута Е 18, а также — вместе с автодорогой М-10 «Россия» Москва — Тверь — Великий Новгород — Санкт-Петербург — входит в состав азиатского маршрута АН 8.

Строительство трассы по нормативам II+ категории началось в 1984 году и продолжалось целое десятилетие. А еще спустя десять лет интенсивность движения на ней возросла более чем в три раза. «Скандинавия», которая всегда отличалась чрезмерно насыщенным транспортным потоком, представленным чередой многотонных фур и нетерпеливых легковых автомобилей, к 2010 году по своим транспортно-эксплуатационным характеристикам перестала соответствовать необходимым требованиям безопасности. Встречные потоки на трассе не были разделены, освещение практически отсутствовало, дорожное покрытие находилось в удовлетворительном состоянии лишь на отдельных участках. Только за 2013 год на этой трассе было зафиксировано 713 дорожно-транспортных происшествий. Не случайно в народе «Скандинавию» прозвали «дорогой смерти».

В октябре 2013 года ФКУ «Севзапуправтодор» объявило конкурс на реконструкцию трассы. Важно было решить не только проблемы безопасности, но и предоставить водителям комфортные условия для проезда. Эксперты продумали меры совершенствования трассы, в числе которых были названы следующие: расширение проезжей части, ликвидация обочин, разделение встречных потоков с помощью барьерных ограждений, строительство карманов для остановок транспорта, а также установка дополнительного освещения.

В соответствии с федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» реконструкцию трассы «Скандинавия» предполагалось осуществить в пять этапов с ориентировочным сроком завершения работ по приведению всей трассы в нормативное состояние к 2030 году.

23 января 2015 года состоялась церемония закладки памятного камня на месте старта первого этапа дорожного строительства (км 47) дороги А-181 «Скандинавия». В церемонии приняли участие министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов, губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко, губернатор

Ленинградской области Александр Дрозденко, руководитель Росавтодора Роман Старовойт, а также представитель Агентства транспорта Финляндии Тапио Райма и, конечно же, специалисты генерального подрядчика – компании «ВАД».

На мероприятии было заявлено, что «Скандинавия» является федеральной автомобильной дорогой, обеспечивающей практически единственный полноценный выход Северо-Запада России в Европу, страны Балтийского моря, и что назрела необходимость ее основательной реконструкции. На преобразование трассы возложены большие надежды регулярных пользователей дороги – не только наших соотечественников, но и жителей Финляндии, Швеции, Норвегии.

Отдельным этапом на «Скандинавии» стало проведение дорожно-строительных работ на участке протяженностью 2,5 км, проходящем по территории Санкт-Петербурга – от примыкания Западного скоростного диаметра до границы с Ленинградской областью (в районе моста через реку Сестру), где было произведено уширение проезжей части дороги до четырех и шести полос движения. Смежный участок, протяженностью 4,7 км – уже на территории Ленинградской области – был расширен до шести полос движения.

Таким образом, 29 октября 2016 года компанией «ВАД» был введен в эксплуатацию 7-километровый участок автодороги – от км 44+992 до км 52+307 (пересечение с региональной дорогой 41А-180 Парголово – Огоньки).



На церемонии открытия министр транспорта Российской Федерации (с 2012 по 2018 год) Максим Юрьевич Соколов поблагодарил дорожников, а также команду правительств Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обеспечившую, по его словам, взаимодействие со строителями с первого выхода экскаватора на объект. «Благодаря проектным решениям трасса становится безопасной, и это спасет здоровье и жизнь многих людей. Целевая ориентировка на безопасность наших дорог заложена в стратегическом проекте «Безопасные и качественные дороги», и готовый к сдаче в эксплуатацию участок является одним из ярких примеров этого проекта», – отметил министр.

Игорь Николаевич Албин, вице-губернатор Санкт-Петербурга (занимал должность с 2014 по 2018 год), назвав компанию «ВАД» одной из лучших подрядных организаций, подчеркнул значимость трассы: «Дорога «Скандинавия» – очень важный элемент Второго панъевропейского транспортного коридора «Европа – Западный Китай». Она нужна и жителям Северо-Западного региона, использующим эту дорогу для путешествий, в том числе и по Финляндии, с которой у России хороший товарообмен».



Одновременно с дорожно-строительными работами на участках трассы с 45 по 52,3 км проводились обследование и подготовка местности под строительство участка с 52 по 65 км. Во время этих работ было найдено несколько фугасов времен войны с Финляндией и произведено их разминирование.

На участке трассы протяженностью 13 км (от пересечения с региональной дорогой 41А-180 Парголово – Огоньки до поселка Огоньки) построены транспортная развязка в разных уровнях, два путепровода, надземный пешеходный переход, скотопрогон арочного типа, мост через реку Сестру.

Реконструкция мостов и путепроводов здесь осуществлялась поэтапно: сначала строилось новое сооружение, куда перенаправлялось движение транспорта, потом разбиралось существующее старое, а на его месте уже возводилась современная конструкция, предназначенная для движения в обратном направлении.

Расширение проезжей части на сданном участке также проходило без полного перекрытия движения: в местах проведения работ закрывалась обочина и ограничивалась разрешенная скорость движения. Затем потоки транспорта переключали на вновь построенную проезжую часть – для реконструкции существующего отрезка

дороги. Таким образом, новые участки трассы водители начали постепенно осваивать задолго до окончания работ, предусмотренных первым этапом. Наверное, каждый, кто проезжал по «Скандинавии», с благодарным удивлением наблюдал за возможностями строительной техники, а также за мастерством и профессиональным терпением дорожников, которые трудились (и трудятся!) здесь круглосуточно.

Объемы и темпы строительства действительно впечатляли: огромные горы песка и щебня, экскаваторы и бульдозеры, работающие на их вершинах. Чуть дальше – глубочайший овраг, на самом дне которого тоже заняты делом и люди, и техника... На немалых пространствах шла выемка грунта, отсыпалось земляное полотно; дорожные рабочие почти синхронно производили укрепление откосов, насыпей, обочин – словом, картины строительства дороги по мере продвижения по ней менялись одна за другой.

Участок дороги А-181 «Скандинавия» от пересечения с региональной дорогой 41А-180 до поселка Огоньки был торжественно открыт в конце 2018 года. Он был сдан на год раньше срока, несмотря на чрезвычайный масштаб объемов работ, а также на множество других крупных дорожных объектов, которые строятся вадовцами в разных регионах России.

Сдача же следующего участка – от Огоньков до поселка Кирпичное – не за горами, и уже ждет своей реконструкции мост через реку Птичь. Зато теперь от Петербурга до Огоньков можно проехать, что называется, с ветерком – ограничивая, конечно, свою скорость до разрешенной (а это 110 км в час). Безопасность – прежде всего!

Для обеспечения безопасности на построенном участке встречные потоки разделены бетонным барьерным ограждением, а сама автомагистраль расширена до шести полос – по три в каждом направлении. На всем протяжении новой трассы установлены линии наружного освещения, сделаны площадки для последующего создания многофункциональных зон придорожного сервиса. Верхний слой дорожного покрытия выполнен из щебеночно-мастичного асфальтобетона (ЩМА-30), который отличается повышенной износостойкостью, в том числе к воздействию шипованных шин, что в дальнейшем позволит снизить образование колеи.

Говоря о «Скандинавии», следует добавить, что дорога проходит по местам, уникальным своими природными особенностями. Дорога тянется вдоль лесных массивов и больших озер, пересекает несколько рек и ручьев, открывая холмистые просторы. Поэтому здесь при строительстве трассы – как, впрочем, и на остальных своих объектах, – вадовцы с большим вниманием подходят к охране окружающей среды.

Забываясь об экологии территории, специалисты проводят ряд необходимых мероприятий: устанавливают комплексные очистные сооружения в районе водозащитных зон, обустривают специальные прогоны на путях миграции животных. А вдоль зон жилой застройки для снижения уровня шума и количества дорожной пыли возводят шумозащитные экраны.

В будущем А-181 будет именоваться «умной дорогой». Благодаря информационно-партнерству России и Финляндии, с помощью мобильных сервисов и приложений водители смогут пересекать границу с подробной информацией о дорожной обстановке, погодных условиях, пробках и пересадочных узлах. Кроме того, согласно планам Федерального дорожного агентства по развитию самоуправляемого транспорта, первые беспилотники проедут по двум экспериментальным участкам федеральных трасс, один из которых и будет находиться на автодороге А-181 «Скандинавия» (второй – на трассе М-7 «Волга»). Движение в пилотном режиме станет возможным после разработки единого стандарта кооперативной интеллектуальной транспортной системы.

Таким образом, ввод в строй всей реконструированной трассы «Скандинавия» обещает, что Ленинградская область станет одним из наиболее развитых регионов страны в сфере дорожной инфраструктуры, а сама дорога – эталоном качества современной автомагистрали.





СТАРТ ПРОДАЖ
09.03.22

MC