

## ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКАЗ В ГОД ЮБИЛЕЯ

Эстетика автомобильных дорог создается ландшафтом как природным, так и антропогенным. При этом второй зачастую становится следствием первого. Через год, проезжая по обновленному участку федеральной трассы А-121 «Сортавала», автомобилисты смогут оценить не только живописный вид, открывающийся на озеро Харитан в районе поселка Щекилла. Для сохранения экологии водоема было принято решение о возведении вдоль береговой линии двух подпорных стенок, которые должны удерживать насыпь новой трассы. Возвышаясь над гладью воды рукотворными скалами, они теперь стали неотъемлемой частью пейзажа. Их строительством занимались специалисты ООО «ПСК Строитель», которое в этом году отмечает 30-летие. О выполненных работах на «Сортавале», компетенциях компании и перспективах нашему журналу рассказал начальник ПТО ООО «ПСК Строитель» Денис Федоров.



— Денис Викторович, что включали в себя работы, которые вы выполняли на «Сортавале»?

— Перед нами стояла задача построить две подпорные стенки для защиты береговой линии озера Харитан, вдоль которого проходит трасса реконструируемой дороги. На этом участке, в связи с особенностями ландшафта, необходимо было устройство высокой насыпи, чтобы соблюсти требуемые значения кривизны продольного профиля. При обычных условиях такая на-



ООО «ПСК Строитель»  
185506 Карелия,  
Прионежский район, п. Н.Вилга,  
Нововилговское шоссе, 2  
Тел. (8142) 78-70-19, 78-69-01  
Факс (8142) 78-70-18  
E-mail: psk.stroitel@onego.ru  
pto@pskstroitel.ru

Беседовал Илья БЕЗРУЧКО



сыпь сместила бы береговую линию, заняв часть территории водоема. Чтобы этого не допустить и выдержать экологические требования, проектировщики заложили на двух участках, где озеро ближе всего подходит к оси дороги, сооружение подпорных стенок.

В качестве технического решения были принято устройство коробчатых оцинкованных габионных конструкций системы «Террамеш» с заполнением дробленым камнем фракций 80–250 мм. Параллельно с сооружением стенки послойно с шагом 0,5 м производилась обратная отсыпка земляного полотна. Для достижения прочности и устойчивости конструкции в каждый слой укладывалась одноосная георешетка длиной 12 м от стенки. Таким образом, одна из стенок имеет длину 80 м и высоту в 18 рядов, а другая состоит из 21 ряда и длиной 120 м.

При этом нам предстояло выполнение всего объема работ по сооружению земполотна в границах расположения подпорных стен.

**— На этом участке сложный рельеф. С какими трудностями вы столкнулись при выполнении работ?**

— Эта работа не вызвала существенных сложностей. Однако здесь мы столкнулись с недостоверными данными изысканий. На одном из участков глубина оказалась значительно больше заявленной — дно у береговой линии резко уходило вниз не на 2, а на 12 м. Решение по этому вопросу принимали вместе со специалистами ФКУ Упрдор «Кола» и АО «ВАД». В итоге сошлись на увеличении объема отсыпки основания скальным грунтом.

**— А как работалось с компанией «ВАД»?**

— На этом объекте мы далеко не первый раз встретились с этой компанией. В свое время вместе стоили развязку на трассе Р-21 «Кола» на обходе Петрозаводска. Если говорить про этот объект, то следует отдать должное профессионализму наших коллег. В местах стыковки на границах возведения наших участков земляного полотна необходимо было работать слаженно, формировать насыпь послойно, выполнять работы синхронно — и нам удавалось это делать параллельно. Не каждая организация может так синхронизировать действия.

Не стоит забывать, что здесь мы работали у них на субподряде. Со своей стороны, ВАД как заказчик проводил оперативный лабораторный контроль применяемых нами материалов и оценивал ход строительных работ, которые мы выполняли. Это было серьезно.

**— В этом году компании исполняется 30 лет. Какие компетенции вы приобрели за годы своего существования?**

— Для начала хочу отметить, что 2017 год для нас юбилейный вдвойне: 1 сентября создатель нашей компании и главный ее руководитель Вадим Иванович Туманов, человек с богатейшей биографией, отметил свое 90-летие!

Что касается наших компетенций, то мы можем выполнять весь цикл дорожно-строительных работ: начиная от возведения земляного полотна, заканчивая укладкой асфальтобетонного покрытия и установкой силовых ограждений. Для этого у нас есть вся необходимая техника: асфальтобетонный завод, передвижной бетонный узел, три асфальтоукладочных комплекса, землеройная техника, мобильные лабораторные пункты.

На сегодняшний день мы нарастили свои компетенции в области строительства искусственных сооружений. Таким образом, мы можем и готовы построить любой дорожный объект, включая мосты и путепроводы, выполнить реконструкцию или ремонт — то есть наши возможности распространяются на весь перечень работ в области дорожного строительства.

**— Расскажите о других объектах, на которых вы недавно работали.**

— Мы работаем не только на федеральных трассах, но и на региональном и муниципальном уровнях. В 2013–2015 гг. мы построили 28 км новой трассы Ихала — Райвио, которая сейчас соединяет федеральную дорогу «Сортавала» с международным пунктом пропуска на границе с Финляндией. Из нового строительства стоит назвать дорогу Великая Губа — Оятевщина протяженностью 31 км, которая ведет к Онежскому озеру и является кратчайшим путем к заповеднику Кижы. Недавно мы выполнили также реконструкцию путепровода на трассе «Кола» в районе Кочкомы, сейчас строим три сооружения в районе поселка Повенец на трассе А-119 Вологда — Медвежьегорск. В прошлом году выполнили большой объем по ремонту городских магистралей в Петрозаводске.

**— Каковы ваши планы?**

— Хочется, чтобы было больше работы, чтобы объекты были масштабнее. На это и нацелены! Планируем и дальше работать по автомобильным дорогам, по мостовым сооружениям. Будем развиваться, мы не собираемся останавливаться на достигнутом. ■

