

# С чем встречаем Новый год



**Начало года — традиционное время подведения итогов прошедших 12 месяцев и формулирования первоочередных задач на предстоящий год. В связи с этим первый вопрос к начальнику информационно-маркетингового отдела ЗАО «Институт Гипростроймост-Санкт-Петербург» Юрию Нестерову:**

— Юрий Михайлович, выделите, пожалуйста, три главных достижения вашего института в уходящем году.

— Во-первых, это продолжающийся уже не первый год стремительный рост объема выполняемых институтом работ. Только за прошедший год — на 25%, а за три последних года — в 2 раза! Это значит, что с каждым годом повышается востребованность нашего труда в Санкт-Петербурге и за его пределами, растут численность и квалификация наших инженеров.

Во-вторых, это из года в год растущая сложность наших проектов. Стремление проектировать мосты с использованием самых современных идей ми-

рового мостостроения всегда отличало наш институт, и в последние годы это стремление реализуется все в большей степени. На нашем счету много крупных, уникальных объектов. Это и вантовый мост в составе мостового перехода через Неву на Восточном полукольце КАД — единственный в стране с такими длинными пролетами. И мост через Большую Охту в Санкт-Петербурге, при строительстве которого впервые в России применена конструкция арочного моста с вантовыми подвесками. Для нас это был уже второй опыт — впервые такая технология, позволяющая достигнуть значительной экономии материалов и снизить расходы на строительство, применена при строи-

тельстве моста к президентскому дворцу через реку Ишим в столице республики Казахстан Астане.

Другое новое направление, которое мы развиваем, — мосты системы Extra Doze. Это технология, появление которой обусловлено созданием высокопрочных вант с хорошей степенью антикоррозийной защиты. Система экстрадозирования обеспечивает прочность опорных сечений и весьма значительную экономию материала. Первый такой мост по нашему проекту будет построен в Риге, аналогичный проект моста мы предложили для строительства в Калининграде.

И, конечно, важным этапом для нас является проектирование мостового перехода через бухту Золотой Рог во Владивостоке с центральным вантовым пролетом длиной 737 метров. Сегодня этот пролет был бы четвертым по длине в мире.

А третьим достижением я назвал бы то, что в уходящем году мы впервые в



Путепровод в створе пр. Александровской Фермы в С.-Петербурге



Южный мост через р. Даугава в Риге



Мост через бухту Золотой Рог во Владивостоке



Мост через р. Большая Охта в С.-Петербурге

нашей истории получили право на участие в осуществлении технического надзора за строительством искусственных сооружений южного участка кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга на участке от Московского шоссе до Таллинского шоссе (участок от автодороги «Россия» до автодороги «Нарва»). Мы не скрываем, что хотели бы изменить к лучшему существующую систему надзора. Важно, чтобы при осуществлении надзора не «вымывались» технические функции, чтобы он не сводился к функциям работы отдела качества.

**— А что вы хотели бы пожелать в наступающем году коллегам, работающим не только в вашем институте, но и в других организациях дорожно-транспортного комплекса?**

— Прежде всего, конечно, экономической стабильности, уверенности в завтрашнем дне, много интересной работы. Но всем нам я пожелал бы еще и большей смелости в применении при проектировании и строительстве транспортных объектов на наиболее современных технических решений и технологий. Ведь применение технических новшеств — не самоцель, дело в том, что они почти всегда позволяют существенно экономить и время, и финансовые ресурсы, и труд людей. Пора уже отказаться от системы, при которой на стадии строительства и разработки рабочей документации у проектировщика и строителя нет никаких стимулов для внесения в проект дополнительных изменений по сравнению с ранее утвержденным вариантом. Ведь

даже если внедрение новых предложений приведет к заметному снижению стоимости строительно-монтажных работ, это не поможет подрядчику ни на копейку увеличить свою прибыль. На мой взгляд, в том случае, если внедрение технических новшеств на стадии разработки рабочей документации дает экономию (разумеется, при обеспечении всех требований к надежности сооружения), целесообразно все сэкономленные средства или хотя бы их часть передавать строительной и проектной организациям, работающим на объекте.



**ЗАО «Институт  
Гипростроймост-  
Санкт-Петербург»**  
Тел. (812) 233-9666  
E-mail: office@gpsm.ru  
www.gpsm.ru

