

Печальная судьба магистралей и развязок на Северо-Востоке

Несколько дней назад в отставку подал руководитель петропавловского МКУ «Управление капитального строительства и ремонта» (УКСиР) Андрей Романчук, проработавший в этой должности немногим более двух лет. Он был приведен на должность печально известным главой администрации ПКГО Дмитрием Зайцевым, печально известным по прозвищу «Трансгендер». Официально увольнение состоялось по собственному желанию и не находится в причинно-следственной связи со срывом строительства и реконструкции сразу нескольких важных объектов в краевой столице. Но, согласитесь, такое совпадение слишком красноречиво, чтобы быть простой случайностью.

Видно, что-то в УКСиР не так, если во всех провалах последнего времени там обвиняют исключительно исполнителей работ. Наша газета уже рассказывала о прекращении реконструкции дома культуры СРВ и строительства детского сада на улице Арсеньева. Оба объекта на данный момент заморожены. В обоих случаях будут искать новых подрядчиков.

Сегодня обязанности начальника УКСиР исполняет руководитель отдела дорожного строительства управления Анатолий Родомакин. Имеет ли право занимать столь высокую должность в городском хозяйстве сотрудник со средним специальным образованием – большой вопрос. Тем более что именно при участии господина Родомакина фактически было сорвано строительство двух автомобильных дорог на Северо-Востоке.

Во-первых, речь идет о *магистрале общегородского значения от поста ГАИ до улицы Академика Королева с развязкой в микрорайоне Северо-Восток. Ее следовало ввести в эксплуатацию не позднее 15 октября 2015 года. Другая несостоявшаяся стройка – автодорога по улице Ларина с устройством транспортной развязки с водопропускными сооружениями до конца жилой застройки. Здесь срок окончания работ истек 30 сентября 2016 года. Обе трассы не готовы до сих пор.*

О скандале, связанном с прокладкой дорог на Северо-Востоке «Вести» подробно рассказывали 14 июня нынешнего года в материале «Дорога в никуда». Открытые

аукционы на строительство двух автомобильных дорог в Петропавловске ООО «Альтир» выиграло еще в декабре 2013 года. Заказчиком официально являлось УКСиР. За разработку технической документации непосредственно отвечал Анатолий Родомакин. Полагаем, ошибок, в том числе грубых, в проекте было столько, что дорожникам оставалось только хвататься за голову.

То, что УКСиР в лице теперь уже бывшего руководителя Андрея Романчука и начальника отдела дорожного строительства Анатолия Родомакина фактически не исполняло свои обязательства перед подрядчиком, видно из заключения госэкспертизы проекта, которую провело ГАУ «Государственная экспертиза проектной документации». Это обязательная процедура для любого строящегося объекта. При этом к проектно-сметной документации, представляемой для исследования, должны быть приложены все разрешения, без которых нельзя начинать работы, а также договор об осуществлении авторского надзора. Ответственность за это целиком лежит на заказчике.

Госэкспертиза утвердила пакет документов, но с некоторыми оговорками. В соответствии с письмом департамента градостроительства и земельных отношений муниципалитета процедура изъятия четырех из пяти земельных участков, по которым должна была пройти магистраль до улицы Академика Королева, должна была осуществиться за рамками проекта до начала строительства.

Согласно нормам Градостроительного кодекса РФ, заказчик обязан своевременно сформировать и предоставить для строительства земельные участки, которые должны соответствовать проекту и условиям договора. Ключевое слово здесь – «своевременно». По контрактам, земельные участки, по которым пройдут магистрали, следовало передать в пользования подрядчику в течение 10 дней с момента подписания договоров. Этого сделано не было. Данное обстоятельство может свидетельствовать о грубом нарушении УКСиР обязательств по муниципальному контракту.

Руководители ООО «Альтир», заключая муниципальные контракты на строительство двух автодорог, даже представить себе не могли, скольких разрешительных документов на тот момент вообще не существовало в природе. По нашему оценочному суждению, строителей просто ввели в заблуждение. Некоторые бумаги им пришлось ждать почти два года.

Первое из двух разрешений на строительство, в котором речь шла о трассе от поста ГАИ до улицы Академика Королева, было получено только 19 марта 2014 года, то есть спустя 94 дня после подписания контракта. Другое разрешение – на дорогу по улице Ларина – подрядчик получил 27 мая 2014 года, то есть с опозданием на 153 дня. Такую задержку вообще невозможно ни понять, ни объяснить.

Фактически, согласно приказам управления архитектуры, градостроительства и земельных отношений администрации ПКГО, строительство дороги и развязки на улице Академика Королева осуществлялось на пяти земельных участках. Их общая площадь составила 212 457 квадратных метров, что отличается от условий муниципального контракта. Это свидетельствует о том, что участки под будущую дорогу к моменту заключения договора не были даже сформированы. В результате УКСиР продолжало передавать земельные участки ООО «Альтир» за пределами срока окончания контрактов, причем задержка составила около двух лет. Разве это не грубейшее нарушение обязательств заказчиком?

По закону любое строительство, будь то жилой дом или автомобильная дорога, должно сопровождаться авторским надзором. Так называют контроль архитектурного предприятия, подготовившего проект, за точным соблюдением его требований. Муниципальный контракт об авторском надзоре за прокладкой трассы на улице Ларина УКСиР заключило с ГУП «Камчатгражданпроект» только 16 февраля 2015 года, то есть больше чем через год после подписания договора подряда с ООО «Альтир». Авторский надзор должен осуществляться постоянно, с первого до последнего дня строительства объекта. Так кто же виноват в том, что подрядчик не уложился в срок?

Эксперты ГАУ «Государственная экспертиза проектной документации» отметили также, что отвечавшие за прокладку автотрасс в УКСиР господа Романчук и Родомакин согласовали земляные работы с ПАО «Камчатскэнерго» и ПАО «Ростелеком». Эти предприятия владеют подземными коммуникациями, которые в ходе строительства могли быть повреждены. Однако, несмотря на формальные согласования, энергоснабжающая и телекоммуникационная компании впоследствии неоднократно выносили запретительные предписания и приостанавливали работу подрядчика.

Когда с большим опозданием дорога на улице Ларина была вынесена в натуру (так строители называют комплекс геодезических изысканий перед непосредственным началом работ), специалисты ООО «Альтир» неожиданно обнаружили поперек будущей дороги совершенно новый канал с восемью силовыми кабелями. Эти сети обеспечивали

электроснабжение микрорайонов Дачная, Горизонт и Северо-Восток. Трасса по проекту должна была пересечь канал с кабелями, что невозможно в принципе. В технических документах о столь важном препятствии не было ни слова. В результате ПАО «Камчатскэнерго» полтора месяца демонтировало канал, причем на оплату данной работы «Альтир» был вынужден истратить около 6,5 миллиона рублей. Это почти все деньги, предусмотренные сметой на непредвиденные расходы.

Еще одна задержка, ответственность за которую должно, на наш взгляд, нести УКСиР, связана с необходимостью вырубки деревьев на месте будущей магистрали до улицы Академика Королева, что было предусмотрено сметой. Однако точное количество деревьев, которое предстояло спилить, автор проекта господин Родомакин выяснить не удосужился. Без этого лесорубы приступить к работе не имели права. Это недоразумение было устранено только 28 апреля 2014 года, то есть спустя 133 дня после подписания контракта.

В заключении ГАУ «Государственная экспертиза проектной документации» прямо говорилось, что земельные участки, на которых планировалось прокладывать дорогу, расположены в сложных инженерно-геологических условиях: «Это обусловлено распространением заболоченных участков общей протяженностью 270 метров, наличием участков с высоким уровнем залегания грунтовых вод, подверженности грунтов морозному пучению, возможности разжижения грунтов, высокой сейсмичности площадки строительства».

Проще говоря, там, где должна была проходить магистраль, много заболоченных мест. Преобладающими являются супесь, песок и суглинки, не пригодные для дорожного строительства. Если использовать такой грунт для насыпи и дорожного основания, то в скором времени следует ожидать оползней, после чего дороги будут полностью разрушены. Но и на это «специалисты» из УКСиР, видимо, не обратили внимания.

Чтобы доказать свою правоту, ООО «Альтир» было вынуждено за свой счет провести еще одну экспертизу физико-механических свойств грунта с бурением скважин. Этим занимались специалисты ОАО «Камчатский трест инженерно-технических изысканий» (КамчатТИСИЗ), которые составили акт о том, что грунт никудышный. Его можно было бы заменить. Завезти то, что надо, например, с карьера на Петровской сопке. Затраты на это составили бы не более 10 % от общей стоимости объектов, так что могли быть возмещены за счет УКСиР на законных основаниях. Но в управлении капстроительства упрямо стояли на своем: строить следует из того, что есть. В результате дорожники заменили грунт за свой счет, затратив на это около восьми миллионов рублей, и начали

земляные работы. Но оплачивать их УКСиР не стал.

Фактически заказчик не создал условия для надлежащего исполнения муниципальных контрактов, что могло повлечь нарушение сроков их выполнения. Как можно требовать своевременного выполнения работ от строителей, которым то не могут передать землю, то предоставляют непрофессионально выполненный проект, то раз за разом задерживают оплату?

Вместо того, чтобы исправлять проектно-сметную документацию, в которой ясно видна некомпетентность ее создателей, муниципальное управление капстроительства в судебном порядке расторгло контракты с ООО «Альтир». Формальным поводом для этого стало существенное нарушение сроков сдачи объектов. Более того, господин Романчук публично в телевизионном эфире обвинил строительную компанию в недобросовестности, фактически возложив на нее ответственность за собственные грубые ошибки.

Если УКСиР раз за разом нанимает настолько недобросовестных строителей, что вынуждено впоследствии разрывать с ними контракты, то за это, наверное, кто-то в муниципальном казенном учреждении должен ответить. Но, как нам представляется, господин Родомакин отчаянно лукавит, скорее всего, пытаясь сохранить хорошую мину (в смысле, выражение лица) при плохой игре. Потому что если кто-то и виноват в срыве графика дорожных работ, то это отнюдь не подрядчик, а само управление капстроительства. На самом деле строительство двух дорог с транспортными развязками оказалось попросту невозможным из-за бездарно подготовленной заказчиком (то есть УКСиР) технической документации.

Впрочем, и к судебным решениям, вынесенным по двум объектам 28 апреля и 17 мая нынешнего года судьей краевого арбитража Татьяной Арзамазовой, есть много вопросов. Первый из них связан с оформлением земельных участков под магистраль и развязку на улице Ларина. Один из участков площадью 20 561 квадратный метр был передан в пользование строителям на основании договора только 14 февраля 2014 года, то есть спустя почти два месяца после заключения муниципального контракта. До тех пор на этой земле нельзя было не только что-либо строить, но даже проводить хоть какие-то изыскания.

Более того, факт передачи участка еще не значит, что подрядчик немедленно может

приступать к работе. Для этого требуется еще разрешение на строительство. Это документ, удостоверяющий право собственника, арендатора или пользователя объекта недвижимости осуществить застройку земельного участка, реконструкцию здания или сооружения, а также благоустройство территории.

В феврале 2014 года получить его не представлялось возможным, поскольку развязка на дороге по улице Ларина должна была располагаться еще на одном участке площадью 2,1226 гектара, на который в тот момент вообще не было никаких правоустанавливающих документов. «Установлено, что за получением разрешения на строительство ответчик (ООО «Альтир. – **Ред.**) обратился в уполномоченный орган только 21 марта 2014 года, – говорится в решении суда. – Причины необращения за выдачей разрешения в период с 15 февраля, после предоставления земельного участка, по 20 марта ответчик не обосновал».

На наш взгляд, тут нечего обосновывать. Какой смысл запрашивать разрешение, если на это последует очевидный и предсказуемый отказ? Ведь второй участок, предусмотренный проектом, еще никак не оформлен, а значит, начинать прокладку дороги нельзя. В марте 2014 года так и произошло. Департамент градостроительства и земельных отношений муниципалитета отказал в выдаче разрешения именно по этой причине. В итоге земля под будущую транспортную развязку была передана в пользование подрядчику только 26 мая 2014 года, и уже на следующий день ООО «Альтир» получило, наконец, разрешение на строительство. Начало работ, таким образом, задержалось на пять месяцев. О каком соблюдении контрактных сроков в этой ситуации можно говорить?

Еще через месяц геологи нашли не предусмотренную проектом кабельную трассу ПАО «Камчатскэнерго». Об этом подрядчик сообщил в УКСиР 25 июня 2014 года. «Работу по переносу кабеля расценены как дополнительные, не учтенные проектной документацией. На выполнение таких работ сторонами составлена локальная смета на сумму 6 520 342,04 рубля», – сказано в вердикте Татьяны Арзамазовой (орфография оригинала сохранена. - **Ред.**).

Далее она скрупулезно подсчитала, что затраты труда на демонтаж кабелей составляют 2 707 человеко-часов. «Таким образом, при восьмичасовом рабочем дне указанная работа может быть выполнена бригадой из 10 человек за 34 дня», – резюмирует судья. При этом она согласилась с тем, что на это время срок сдачи автодороги с развязкой на улице Ларина должен быть продлен.

Еще один спорный эпизод, в котором камчатский арбитраж принял сторону УКСиР, связан с так называемыми «слабыми грунтами», подлежащими с точки зрения ООО «Альтир» замене. Суд, почему-то проигнорировав результаты экспертиз ГАУ «Государственная экспертиза проектной документации» и ОАО «КамчатТИСИЗ», согласился с доводами УКСиР в том, что непригодный грунт якобы не повлиял на возможность выполнения работ.

Окончившая Дальневосточный государственный университет по специальности «юриспруденция» Татьяна Арзамазова имеет только пятый квалификационный класс. Она была назначена судьей арбитражного суда лишь немногим более двух лет назад. Зато с мая 2004 года по апрель 2009 года госпожа Арзамазова возглавляла общеправовой отдел департамента дорожного хозяйства Приморского края. Вероятно, на этом основании она считает себя крупным специалистом в строительстве автомобильных магистралей. Странно, что при этом Татьяна Андреевна не задала себе вопрос: сколько прослужила бы дорога, построенная на непригодном грунте, который подвержен оползням?

Оценивая доводы сторон по данному вопросу, судья сослалась на статью 748 Гражданского кодекса РФ «Контроль и надзор заказчика за выполнением работ по договору строительного подряда». Третьим пунктом данной статьи предусмотрено, что «подрядчик обязан исполнять полученные в ходе строительства указания заказчика, если такие указания не противоречат условиям договора строительного подряда и не представляют собой вмешательство в оперативно-хозяйственную деятельность подрядчика».

Вызывает удивление, что суд не принял во внимание статью 718 Гражданского кодекса РФ «Содействие заказчика». Она гласит: «Заказчик обязан в случаях, в объеме и в порядке, предусмотренных договором подряда, оказывать подрядчику содействие в выполнении работы. При неисполнении заказчиком этой обязанности подрядчик вправе требовать возмещения причиненных убытков, включая дополнительные издержки, вызванные простоем, либо перенесения сроков исполнения работы, либо увеличения указанной в договоре цены работы».

«В данном случае риск наступления неблагоприятных последствий несет заказчик, выдавший соответствующее указание. У ответчика имеются способы защиты своих прав, в том числе возможность одностороннего отказа от выполнения обязательств по

контракту», – сказано в судебном решении.

Другими словами, ООО «Альтир», по мнению судьи Арзамазовой, должно было махнуть рукой на качество работ и сделать дорогу как попало и из чего попало. А дальше хоть трава не расти. Отвечать за то, что магистраль через несколько месяцев разрушится, все равно будет управление капстроительства. Как быть в таком случае с деловой репутацией строительной фирмы? Доверит ли ей кто-нибудь после этого еще хоть какой-то заказ? Другой предложенный судом вариант – отказ от выполнения обязанностей по договору и, как следствие, его почти автоматическое расторжение. Но кому от этого стало бы лучше?

Что касается оплаты уже выполненных ООО «Альтир» работ, то здесь в своем решении Татьяна Арзамазова, как нам кажется, вообще противоречит сама себе. Вначале она провозглашает, что «при проверке деятельности истца (МКУ «УКСиР». – **Ред.**) сотрудниками прокуратуры Камчатского края было выявлено наличие у истца задолженности по оплате работ». Однако буквально на следующей странице решения судья утверждает: «Материалами дела подтверждается, что заказчик принятые на себя обязательства исполнил в полном объеме».

Как, простите, это понять? Если один из участников процесса должен другому крупную сумму денег и отказывается ее платить, как можно назвать должника полностью исполнившим обязательства? По нашему мнению, это такой же абсурд, как сухая вода или горький сахар. Так или иначе, оба контракта на строительство автотрасс арбитраж велел разорвать. В настоящее время ООО «Альтир» готовит кассационную жалобу в арбитражный суд Дальневосточного округа.

Теперь управление капстроительства вроде бы готовит технические документы для проведения новых торгов по прокладке двух многострадальных дорог. Характерно, что в проект вносятся именно те поправки, о которых ООО «Альтир» неоднократно предупреждало УКСиР. Другими словами, устраняются грубые ошибки, не позволившие вовремя построить в Петропавловске две новые дороги.

Господин Родомакин, засучив рукава, будет представлять заказчика при строительстве столь необходимых городу магистралей. Это что, злая шутка такая?

Дмитрий ЧЕРНОВ