

В конце ноября на сайте Правительства Камчатского края появилась информация о том, что подрядная организация, осуществляющая реконструкцию строительных переходов на реках Железная-1 и Железная-2, двенадцатом километре автомобильной дороги «Садовое кольцо» в Елизовском районе (цитирую): «Отстает от графика и уже в её адрес выставлены штрафные санкции».

Строительство указанных мостов ведется в рамках федеральной программы «Безопасные и качественные дороги», на региональном уровне проект называется «Мосты и путепроводы». Из федерального бюджета на эти цели было выделено около 600 миллионов рублей. Впервые за последние семь лет на Камчатке планово начали строить мосты. Слово «планово» приведено мною не случайно, т. к. 24 августа этого года после проливных дождей был смыт мост через реку Паужетка в Усть-Большерецком районе, и сейчас ведутся работы по строительству нового, т.е. внепланового объекта, соединяющего берега капризной реки.

За время работы пресс-службы нынешнего Правительства Камчатского края, у меня сложилось стойкое ощущение, что её информацию, как говорится, нужно разбавлять на ведро воды. Описание ситуации с мостами через «Железные» реки, размещенное на официальном сайте правительства, оказалось неточным. Отставание от графика строительства случилось не по вине подрядчика. Проектант в лице ООО «Регион-Проект» должен был подготовить и предоставить рабочую проектную документацию еще 31 августа этого года. Увы, этого не случилось. Без этой документации подрядчику невозможно было приступить к строительству непосредственно самого объекта. Однако существуют также сопутствующие подготовительные работы, такие как вырубка и вывоз леса, снятие растительного слоя, укатывание грунта и т.п., требующие материальных и временных затрат. Упомянутые подготовительные мероприятия к приезду губернатора Камчатского края Владимира Солодова были выполнены в полном объеме. 23 ноября рабочая документация наконец-то была предоставлена. Генеральный директор ООО «Регион-Проект» Евгений Школьников свое отставание объяснил некими техническими трудностями.

Не открою великую тайну, если скажу, что главной бедой строительной отрасли на Камчатке является некачественное проектирование. Причем это касается всех камчатских строек. Из-за просчетов в проектной документации срываются сроки сдачи объектов, увеличивается объём финансирования, возникают конфликты между заказчиком и подрядчиком. В таких случаях заказчик пытается заставить подрядчика устранить все огрехи в проекте за свой счет, что, разумеется, не устраивает последнего. Нередко дело доходит до разрыва контракта и судебных разбирательств.

В строительстве мостов через «Железные» реки в районе Пятой стройки история с затянувшимся проектированием не явилась исключением. Наверное, можно сказать, что это чисто камчатский хронический недуг. Есть версия, что на полуострове не хватает кислорода, из-за этого замедляется обмен веществ в организме, отчего хуже работает объемное воображение, столь необходимое при проектировании строительного объекта. Тем, кто приезжает на Камчатку в командировку, следует об этом помнить.

Если отвергнуть эту версию, то остается, пожалуй, один диагноз: камчатские проектанты и к ним примкнувшие – это особая общность людей с ярко выраженными ассоциативно-замороженными приступами деструктивной меланхолии. Осталось найти нужное лекарство.

Вячеслав СКАЛАЦКИЙ