

Пробкосибирск: проклятье новосибирских мостов, или Почему город «тонет» в пробках

26.03.2024



В Новосибирске прямо сейчас ведутся работы сразу на двух мостах города и не сказать, что успешно: один всё никак не достроится, второй – ремонтируется, кажется, бесконечно. Речь идет о четвертом и Октябрьском мостах через Обь. Из-за проблем на объектах при работах город переживает крайне тяжелые дни – путепроводы оказываются часто перегружены.

Что касается других мостов, то они проблему решить не помогают. Состояние дорожного полотна Димитровского моста оставляет желать лучшего, из-за чего его также планируют ремонтировать. Бугринский мост сильно удален от особенно загруженных участков дорог.

Что происходит с мостами, когда ждать очищения города от пробок и завершения работ на мостах – в материале НДН.инфо.

Трагедия Октябрьского моста – первого через Обь

История последнего запланированного местными властями ремонта Коммунального моста тянется с ноября 2020 года. В сентябре 2021 года мэрия перенесла ремонт на 2022 год, объяснив это проблемами с финансированием.

Однако 31 мая 2022 года мэрия Новосибирска с (теперь уже бывшим) мэром Анатолием Локтем подписали муниципальный контракт с подрядчиком ООО «СпецТрансСтрой». Общей стоимостью ремонта назвали сумму в более 2,2 млрд

рублей. Подрядчик должен был выполнить усиление тротуарных консолей, замену слоёв дорожной одежды, в том числе обновление гидроизоляции, замену деформационных швов, ограждений, установку новых опор освещения с переустройством контактной сети троллейбуса, устройство декоративной подсветки конструкций моста, а также комплексный ремонт опор и пролётных строений, несущих металлических конструкций.

Чем это закончилось? Срывы сроков, перегруженность дорог, и вот уже почти два года прошло, а конца и края ремонтных работ не видно. В сентябре 2022 года отставание от графика строительства составило около 10%, а в июне 2023 – увеличилось до 20%.

«Отставание от графика составляет порядка 25 календарных дней. Процент готовности – чуть менее 10%. Так как еще достаточно большой промежуток времени до окончания работ, думаю, какие-то сложности мы не видим, так как можно все эти работы нагнать», – сообщал 20 сентября 2022 года (теперь уже бывший) глава департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии Новосибирска Константин Васильев, [заключенный под стражу](#) 21 марта текущего года.

В сентябре 2022 года четкого объяснения проблемы, из-за которой работы шли с отставанием, подрядчик не назвал. Но в «СпецТрансСтрой» уточнили, что ремонт ведут в «стесненных условиях». Для доступа к конструкциям моста нужно было получить разрешение на использование земель. При этом каждое необдуманное проектное решение может привести к изменениям, которые негативно скажутся на безопасности движения.

В июне 2023 года горожане получили новые причины, объясняющие, почему работа не выполняется в срок. Так, во время выездного совещания 14 июня представитель подрядной организации 000 «Спецтрансстрой» Олег Тарков заявил, что отставание «появилось из-за поставщика, который прислал опалубку на месяц позже». До августа подрядчик обещал всё нагнать.

Конец 2023 года. Контракт с 000 «СпецТрансСтрой» расторгнут из-за срыва сроков строительства. Решение в начале ноября подробно прокомментировал бывший мэр Анатолий Локоть на пресс-конференции:

«Мы приняли решение расстаться с подрядчиком. Он доведет до конца оставшиеся работы, а дальше мы будем работать с новым подрядчиком. Обязательства 000 «СпецТрансСтрой» по ремонту Октябрьского моста сохраняются, контракт с этой организацией является действующим. Однако объемы и стоимость работ, подлежащих выполнению, были уменьшены по соглашению сторон».

Прокуратура города [в стороне не осталась](#) и объявила руководителям МКУ «Гормост» (заказчик) и 000 «СпецТрансСтрой» (подрядчик) предостережения об ответственности за нарушение сроков исполнения обязательств по контракту. Власти города заключили новые контракты на ремонт с двумя другими подрядными

организациями – 000 «ДК Клевер» (ремонт конструкций моста) и 000 «Дороги54» (устройство асфальтобетонных покрытий и элементов обустройства). Сейчас основную работу выполняют именно они и обещают закончить в конце декабря 2024 года.

По данным Seldon.Basis, 000 «ДК-Клевер» (Иркутск) создано в 2015 году, уставный капитал – 10 тысяч рублей. Учредитель и директор Александр Батрамеев. Выручка компании в 2022 году 257 млн рублей (+53%), чистая прибыль – 4,68 млн (+2%). Подписала 27 контрактов в качестве поставщика. Наибольшее количество контрактов было заключено с ФКУ Упрдор «Прибайкалье».

000 «Дороги 54» (Новосибирск), создано в 2019 году, уставный капитал 15 тысяч рублей. Учредители Ольга Сазонова (33,33%) и Иван Тамошевич (66,67%), директор – Михаил Сиротин. Выручка в 2022 году 53,92 млн рублей (-12%), чистая прибыль – 927 тысяч рублей (+19%). Заключила 14 контрактов в качестве поставщика. Наибольшее количество контрактов было подписано с МКУ «УДС».

Что касается 000 «СпецТрансСтрой», то, кстати, подрядчик ведет еще и строительство станции метро «Спортивная» сроки сдачи которой, мягко говоря, также запаздывают. В октябре 2023 года министр транспорта области Анатолий Костылевский говорил о том, что под угрозой срыва находятся сроки ремонта подъездов к деревне Локти и Черепаново. Подрядчиком на указанных объектах также выступала эта компания.

Теперь обратно к мосту. Ремонт – дело хорошее, но во время него Октябрьский мост стал одним из самых загруженных машинами участков Новосибирска. Например, 19 марта власти запретили на неделю выезжать на мост грузовикам.

Кстати, на пробки обратил внимание врио мэра Олег Клемешов и выступил с критикой. Клемешов считает, что из-за перекрытия одной из полос возникли перманентные пробки.

«Я прекрасно понимаю, что невозможно чисто физически нагнать туда достаточное количество техники. Но там работает один бетонолом. Ни в какие ворота не лезет», – критиковал тогда ремонтные работы на Коммунальном мосту Клемешов.

В молоко критика не ушла, и подрядчик 000 «ДК-Клевер» организовал работу в две смены. К 18 марта уже были установлены блоки ограждения, демонтировано бетонное парапетное ограждение и вывезен лом. Также произведено устройство подвесных консолей и смонтированы опалубки тротуарной консоли.

Сейчас дорога в сторону правого берега на мосту сужена, из-за чего мост заполонили обречённо вздыхающие водители, пытающиеся преодолеть путь с одного берега на другой в практически круглосуточных пробках.

Самое любопытное, что ремонт моста, вполне вероятно, никаким образом проблему с пробками не решит. Эксперты считают, что после ремонта ситуация максимум вернется к состоянию, в котором Новосибирск был до начавшегося ремонта.

Главной проблемой эксперты считают критическое состояние дорожного полотна:

ямы, выбоины, трещины и так далее, из-за которых водители снижают скорость движения. А после начала ремонта не ясно, кто именно должен ремонтировать дорогу. Подрядчик? В его планах другие приоритеты. Дорожное управление Новосибирска? После начала ремонта моста управление умыло руки и молча ожидает, отремонтирует ли дорогу подрядчик.

Работает это так: подрядчик сносит тротуар и снимает в правой полосе верхний слой асфальта, но на этот участок дороги выезжает машина. Автомобиль почти останавливается, чтобы не угодить в яму, а все машины за ней, даже если едут по более-менее целой дороге, также останавливаются или снижают скорость. Однако стоит отметить, что в марте ямы стали задевать, хоть и без особого энтузиазма.

В итоге нельзя точно сказать, изменит ли как-то ремонт моста дорожную ситуацию в лучшую сторону. Главный вопрос, смогут ли закончить работу до конца 2024 года, как и обещали.

Трагедия четвертого моста через Обь

История этого дорожного «спасителя» стартовала в 2017 году, когда власти выбрали концессионера для строительства четвертого моста через Обь в Новосибирске. Им стала Сибирская концессионная компания, которая входит в группу «ВИС». Мост, который, к слову, должен стать платным для водителей, разместили между Октябрьским и Димитровским мостами. Изначально стоимость его возведения оценивали в 21 миллиард рублей. К 2017 году, когда и заключили соглашение, цена выросла до 34 миллиардов, а в конце 2022 года работы оценивали уже в 44,7 миллиарда. В 2019 году началась подготовка территории к строительству, а возвести сооружение изначально планировали к концу 2022 года. Спойлер: сейчас март 2024 года –, а мост всё ещё не построили.

Более того, мост не сдали и 6 декабря 2023 года, после переноса сроков. И это при том, что техническая готовность оценивается в 85% (ещё один спойлер – данные оказались ложными). Сейчас его так же, как и Октябрьский мост, планируют сдать в 2024 году. Сдадут ли и почему закончить работу в 2022 году не вышло?

«Несмотря на то, что степень готовности моста и прилегающей транспортной инфраструктуры оценивается как высокая, завершение строительства объекта в 2023 году по независящим от концессионера причинам не представляется возможным и перенесено на 2024 год. Это обусловлено рядом проблем, возникших в процессе реализации проекта, и неразрешёнными на данный момент вопросами между концедентом и концессионером», – оправдывались в конце 2023 года представители ГК «ВИС».

Важно, что контрольно-счетная палата региона в августе 2023 года провела проверку, и выяснила, что мост готов всего на 66,72%, вместо обещанных 85%. Но в «ВИС» не согласились с данными КСП.

Что за «неразрешенные вопросы между концедентом и концессионером»?

По мнению представителей, концедент допустил нарушения в рамках соглашения:

- Нарушение концедентом срока проведения работ по переустройству коллектора бытовой канализации в зоне строительства.
- Ошибки, выявленные в проектной документации, которую концедент передал концессионеру для реализации проекта.
- Необеспечение концедентом мероприятий по подключению к городской ливневой канализации.
- Непредоставление концессионеру в пользование водного объекта для сброса сточных вод при эксплуатации объекта.
- Нерешённая до сих пор проблема с доступностью для концессионера части средств, выделенных из федерального бюджета на строительство в рамках компенсации затрат по удорожанию стоимости создаваемого объекта концессии.

«На протяжении 10 месяцев концессионер вёл переговоры с концедентом и прилагал все возможные усилия для урегулирования сложившейся ситуации, эта работа продолжается и сейчас. Всё это время финансирование работ производилось собственными средствами концессионера с целью недопущения срыва сроков строительства. Однако к настоящему моменту эти средства исчерпаны и в октябре активные работы на объекте фактически были остановлены, о чём концедент был официально уведомлён», – уточнили в пресс-службе компании.

В связи со срывами сроков сдачи объекта глава минтранса Новосибирской области заявил [о принятии мер](#). Анатолий Костылевский во время сессии заксобрания заявил, что никаких допсоглашений о продлении сроков сдачи четвертого моста через Обь подписывать не планируется.

«Поэтому будут предъявлены все меры предусмотренные концессионным соглашением. Работы сейчас продолжаются, сегодня на объекте работают 430 человек», – сообщал министр.

Основными факторами очередного переноса Анатолий Костылевский назвал изменение логистических цепочек поставки материалов иностранного производства и ситуацию с переложением грунтов на улице Станиславского.

Губернатор области Андрей Травников в свою очередь отметил, что власти занимают «жесткую позицию» по строительству моста. По его словам, подрядчику действительно не передали остаток капитального гранта. Оставшаяся часть суммы поступит концессионеру, добавил глава региона, когда «частный партнер выполнит наши требования». При этом губернатор добавил, что у такого подхода есть обратная сторона в виде увеличения сроков ввода объекта.

«Но я вас заверяю, все объекты будут в итоге достроены, как бы тяжело нам это ни было», – в завершении заявил Андрей Травников.

А помимо этого в ноябре прошлого года Ростехнадзор выявил 17 нарушений, допущенных ГК «ВИС» при строительстве четвертого моста.

«При проведении контрольных (надзорных) мероприятий управлением были выявлены нарушения требований законодательства, проектной документации, норм и правил в области градостроительной деятельности», – рассказал и.о. руководителя Сибирского управления Ростехнадзора Андрей Плещивцев.

По его словам, в настоящее время на контроле находится 17 выявленных нарушений. Уточняется, что были [вынесены два постановления о привлечении к административной ответственности](#) за выявленные нарушения по части строительства и применения строительных материалов. Также нарушения были установлены в исполнении требований технических регламентов и проектной документации, которые затрагивают конструктивные и другие характеристики надежности и безопасности объектов капитального строительства или безопасность строительных конструкций.

Весь этот хаос, разумеется, негативно влияет на строительство моста. А медленное строительство, в свою очередь, негативно сказывается на дорожной ситуации в городе. Например, в начале декабря 2023 года в Новосибирске был побит рекорд по пробкам – 11 баллов, когда максимумом для города считались 10 баллов. На следующий же день, 7 декабря, [рекорд был повторен.](#)

Весь этот строительный цирк любопытен ещё и тем, что общественность не может понять, кто именно виноват в срыве сроков строительства. Минтранс? Подрядчик? Связано это с тем, что в общей доступности нет договора, который бы четко демонстрировал распределение ответственности и проблемы, из-за которых произошел конфликт Минтранса и «ВИС». В случае споров из-за концессии к ответственности могут привлечь как самого концессионера, так и концедента. Статей же за нарушение концессионного соглашения в Уголовном кодексе нет. Регулирование таких конфликтов находится в плоскости гражданско-правовых отношений. Однако суд может решить, что какая-либо из сторон злоупотребила своими полномочиями, в таком случае уже будет разбирательство по УК, возмещение убытков и так далее.

Итоги

Никакой конкретики от руководства строительства четвертого моста и ремонта Октябрьского – нет. Да, обещают закончить работы до конца 2024 года. Но обещания, как выяснилось, легко нарушить. Кто виноват? Также точно сказать нельзя до окончания строительства, и, (если таковые будут), судебных разбирательств.

Более того, нельзя быть уверенным, что со строительством и ремонтом мостов пробки из города испарятся или хотя бы уменьшатся. Основной проблемой в городе остается не недостаток мостов, а плачевное качество дорог, причем не только на окраине города, но и в самом центре. Ямы, выбоины и другие атрибуты некачественных или старых дорог заставляют водителей искать объезды, замедляться, останавливаться или провоцировать аварии. А после ДТП дороги

сужают или перекрывают, из-за чего у водителей становится ещё меньше пространства для объезда печальных участков дорог и всё меньше нервных клеток.

Марк Светов